



Swedavia  
Airports

# Års- och hållbarhetsredovisning 2020



## Verksamhet

Året i korthet	4
Det här är Swedavia	5
Styrelseordförande har ordet	6
Vd har ordet	8
Pandemins påverkan	10
Marknad och trender	14
Så skapar Swedavia värde	18
Swedavias strategier	20
Samarbeten	22
Verksamhet	23
Flygplatsverksamhet	24
Stockholm Arlanda Airport	24
Göteborg Landvetter Airport	26
Bromma Stockholm Airport	28
Sju regionala flygplatser	29
Linjer och destinationer	30
Aviation Business	32
Commercial Services	34
Fastighetsverksamhet	36
Real Estate	36
Framtidens hållbara flygplatser och flygtransporter	38
Framtidens hållbara flygplatser	40
Swedavias övergripande mål	40
Sociala förhållanden och personal	42
Antikorruption och mänskliga rättigheter	46
Hälsa och säkerhet	48
Ekonomisk utveckling och investeringar	50
Masterplan	52
Leverantörer	53
Klimat och miljö	54
Framtidens hållbara flygtransporter	58
Risker och riskhantering	60
Ramverk för hållbarhetsarbetet	64
Väsentlighetsanalys	66
Prioriterade väsentliga frågor	68
Intressentdialog	70
GRI-index	71
Nyckeltal	75
Definitioner	77
Bestyrkanderapport	78

## Finansiell information

Förvaltningsberättelse	82
Utdelning och vinstdisposition	87
Bolagsstyrningsrapport	88
Styrelse	94
Koncernledning	96
Koncernens räkenskaper	98
Koncernens resultaträkning	98
Koncernens balansräkning	99
Koncernens förändringar i eget kapital	101
Koncernens kassaflödesanalys	102
Moderbolagets räkenskaper	103
Moderbolagets resultaträkning	103
Moderbolagets balansräkning	104
Moderbolagets förändringar i eget kapital	105
Moderbolagets kassaflödesanalys	106
Noter	107
Årsredovisningens undertecknande	141
Revisionsberättelse	142

Detta är Swedavias års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2020. Rapporten vänder sig framför allt till ägare, kunder, kreditanalytiker och samarbetspartners, men även till övriga intressenter och fokuserar på bolagets strategi, mål samt resultat för det gångna året. Hela koncernen omfattas om inget annat anges. Swedavia upprättat sin hållbarhetsredovisning enligt Global Reporting Initiative (GRI) Standards nivå core. Rapporterade indikatorer har valts utifrån bolagets egen och dess intressenters gemensamma syn på väsentlighet och vad som är viktigt för att utveckla en långsiktig hållbar verksamhet. För hållbarhetsrelaterad information, se GRI-index sidan 71–73. Index för lagstadgad hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen finns på sidan 74. Redovisningen utgör även Swedavias rapportering (Communication on Progress, COP) till FN:s Global Compact.

► Läs mer på: [www.swedavia.se](http://www.swedavia.se)

#### Kontaktperson:

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

# Swedavias övergripande mål

85%

Kundupplevelse  
2025

6%

Avkastning på  
operativt kapital

75%

Engagerade  
ledare och  
medarbetare  
2025

0 ton

Utsläpp av fossil  
koldioxid från egen  
flygplatsverksamhet  
2020

5%

Inblandning  
av förnybart  
flygbränsle  
2025



# Året i korthet

## Utveckling under 2020

- ▶ Under helåret hade Swedavias flygplatser 10,3 miljoner (40,2 miljoner 2019) resenärer, vilket är en minskning med 74 procent.
- ▶ Nettoomsättningen minskade med 3 741 miljoner kronor och uppgick till 2 494 miljoner kronor (6 235 miljoner kronor 2019) hänförligt till kraftigt minskad flygtrafik och därigenom väsentligt lägre passagerarvolymer till följd av covid-19-pandemins effekter från mitten av mars och under resten av året.
- ▶ Externa driftskostnader var 969 miljoner kronor lägre jämfört med föregående år, i huvudsak hänförligt till åtgärder för kostnadsminskning.
- ▶ Rörelseresultatet uppgick till -1 593 miljoner kronor (709 miljoner kronor 2019).
- ▶ Koncernens investeringar uppgick till 2 856 miljoner kronor (3 460 miljoner kronor 2019). Väsentliga investeringar har gjorts inom utvecklingsprogrammen.
- ▶ I mars korttidspermitterades runt 2 300 av Swedavias tillsvidareanställda medarbetare och därutöver lades ett varsel omfattande 800 medarbetare.
- ▶ I oktober erhöll Swedavia ett aktieägar-tillskott om 2 500 miljoner kronor.
- ▶ Styrelsen föreslår att ingen utdelning lämnas av Swedavia AB för räkenskapsåret 2020.

## Koncernen i siffror

### Koncernen

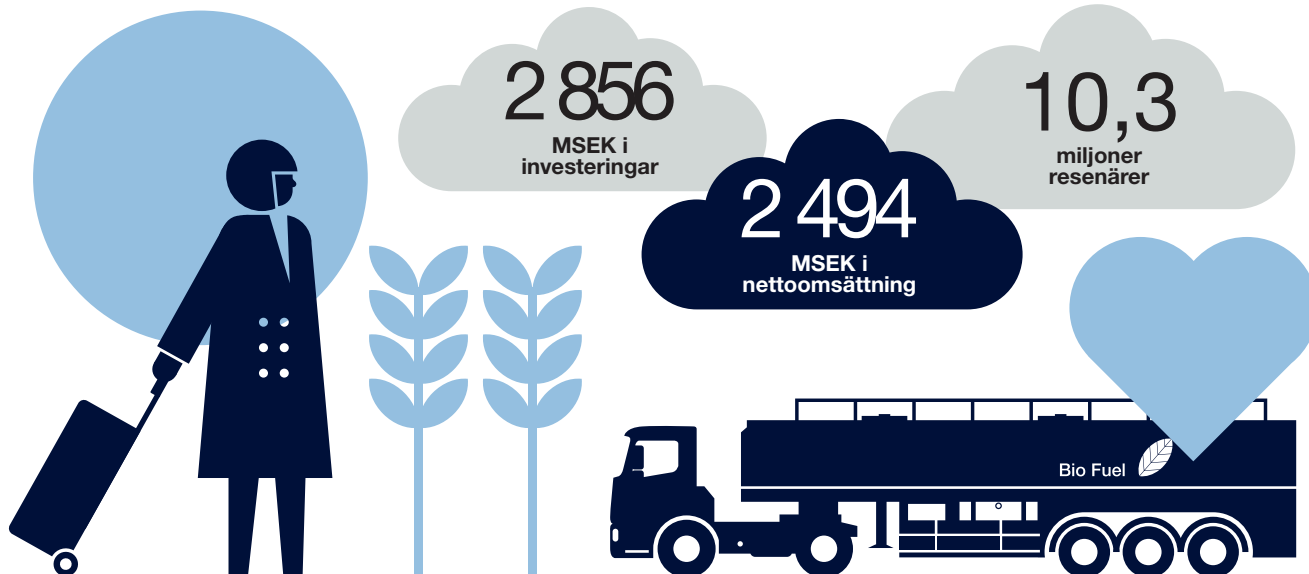
MSEK, om ej annat anges	2020	2019	2018	2017
Nettoomsättning	2 494	6 235	5 922	5 745
Rörelseresultat	-1 593	709	682	651
Rörelsemarginal, % <sup>1)</sup>	-63,9	11,4	11,5	11,3
Årets resultat	-1 282	583	517	407
Avkastning på operativt kapital, %	-7,5	4,6	4,6	5,1
Skuldsättningsgrad, ggr	1,0	1,1	1,1	1,0
Investeringar	2 856	3 460	3 195	3 866
Utdelning	—	—	—	122
Medelantal anställda	2 600	3 050	3 217	3 074
Antal resenärer, miljoner	10,3	40,2	42,0	41,9
Driftkostnader per avresande resenär, SEK <sup>2)</sup>	677,5	212,6	200,7	192,9
Kommersiella intäkter per avresande resenär, SEK	98,0	81,0	75,2	75,7
Kundupplevelse, %	74	76	74	75
Engagerade ledare och medarbetare, % <sup>3)</sup>	77	78	65	67
Fossila koldioxidutsläpp, ton	83	316	1 305	1 896

För nyckeltal och definitioner se sidorna 75–77.

<sup>1)</sup> Rörelsemarginal exklusive jämförelsestörande poster uppgick 2020 till -71,9 procent, 2019 till 13,5 procent, 2018 till 12,0 procent och för 2017 till 14,1 procent.

<sup>2)</sup> Nyckeltalet beräknas utifrån Flygplatssegmentet. Från och med 1 januari 2019 ingår dotterbolagen Swedavia Airport Telecom AB samt Swedavia Energi AB i Flygplatssegmentet, jämförelseåren har omräknats.

<sup>3)</sup> För 2019 och 2020 redovisas nyckeltalet via pulsmätningar som ger en indikation på hur ledare och medarbetare mår vid måttillfället. Under 2020 gjordes fyra mätningar, två under första halvåret och två under andra halvåret.



# Swedavia är världsledande i utvecklingen av framtidens fossilfria flygplatser

Swedavia har uppdraget att driva och utveckla de tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och att bidra till en god tillgänglighet för Sverige och för landets regioner.

## Syfte

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas.

## Vision

Swedavia utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige.

## Affärsidé

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

## Framtidens hållbara flygplatser

Swedavia är världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. Under 2020 nådde Swedavia målet att den flygplatsverksamhet som Swedavia driver i egen regi ska vara helt fri från utsläpp av fossil koldioxid. Som första flygplatshållare i världen är Swedavia först att nå ett sådant mål. Swedavia bidrar också till ett fossilfritt flyg genom att ha en pådrivande roll i den storskaliga omställningen till biobränsle samt förbereda flygplatserna för framtidens elflyg. Målsättningen är att uppnå ett fossilfritt svenskt flyg till 2045.



# Flyget fortsätter att spela en avgörande roll



Året 2020 kommer att stanna kvar i medvetandet länge. Som en konsekvens av ett virus sjönk resandet vid Swedavias flygplatser med

98 procent under andra halvan av mars, något som ingen i sin vildaste fantasi hade kunnat föreställa sig.

I skrivande stund är vi fortfarande inne i en svår period. Hur 2021 kommer att utveckla sig är ännu oklart, även om den globala mobiliseringen kring att utveckla och distribuera vaccin mot covid-19 inger hopp om en begynnande vändning under året.

För ett bolag som Swedavia, med i huvudsak rörliga intäkter och fasta kostnader och verkande i en bransch där de affärsmässiga förutsättningarna helt ställts på ända har året varit mycket utmanande.

I detta svåra läge agerade Swedavia tidigt för att både hålla flygplatserna öppna, och därmed säkra svensk flygtillgänglighet, och samtidigt göra sitt yttersta för att anpassa bolaget till nya, mycket tuffa förutsättningar.

## Fortsatt viktigt uppdrag

Swedavias uppdrag är att skapa tillgänglighet inom Sverige och gentemot omvärlden. Det uppdraget fortsätter att vara lika viktigt och kommer inte minst att vara det efter pandemin, när människor återigen kan och behöver mötas.

Flygtransporter bidrar till att knyta ihop ett vidsträckt land som Sverige, och vårt land med resten av världen. De möjliggör välfärd, kulturutbyten och relationer på ett alldeles unikt sätt. Flyget har även en central roll för transport av högvärdigt gods, vilket inte minst är avgörande i den globala distribution av vaccin som just nu pågår.



Flyget möjliggör välfärd, kulturutbyten och relationer på ett alldeles unikt sätt

Hela transportsektorn, inklusive flyget, ska också bidra till ett hållbart samhälle. Det innebär både att transporternas klimatpåverkan ska minimeras och att de ska bidra till ett starkare och mer sammanhållet samhälle. Olika transportslag ska komplettera varandra och de måste knytas ihop i sammanhållna system för att samhällsnyttan ska bli den största möjliga.

I år nådde Swedavia målet om att den del av flygplatsverksamheten som Swedavia driver i egen regi ska vara fossilfri, vilket har varit en ledstjärna för oss i tio år. Nu fortsätter vi arbetet med att driva på hela flygbranschen mot samma mål, så att flyget även i framtiden kan bidra till ett bättre samhälle.

## Många tuffa beslut

Styrelsens sammansättning har förändrats under året. Fem nya ledamöter har valts in och de startade omgående sitt arbete under mycket speciella

förhållanden. Styrelsearbetet har fortsatt vara effektivt och målinriktat, med många omvälvande och tuffa beslut tillsammans med bolagets ledning.

Utmaningarna med covid-19-pandemin har gjort att bolaget hela tiden fått anpassa sig till en oförutsägbar marknadssituation. Mycket har handlat om att prioritera det verksamhetskritiska här och nu, samtidigt som vi ska skapa förutsättningar för ett starkt Swedavia även efter den akuta krisen.

Swedavia har under hela pandemin kunnat hålla flygplatserna öppna, vilket varit mycket viktigt. För att kunna upprätthålla infrastruktur och säkra svensk flygtillgänglighet lämnade Swedavias ägare under hösten ett aktieägartillskott. Det var avgörande för bolagets möjligheter att ta sig igenom krisen utan att äventyra vår förmåga att skapa långsiktiga värden för hela landet. Vi konstaterar dock att konsekvenserna av pandemin är så pass långtgående att det, för

att värna svensk flygtillgänglighet, vore operativt och affärsmässigt fördelaktigt att Stockholms flygkapacitet konsolideras på Stockholm Arlanda Airport och att Bromma Stockholm Airport stängs i förtid. Detta förutsatt att Stockholm Arlanda Airport får förutsättningar för att utvecklas i takt med samhällets behov. En eventuell förtida stängning av Bromma Stockholm Airport kräver dock ett politiskt beslut där en bredare samhällssyn vägs in.

#### Förbereder återstart

Hela branschen förbereder sig nu inför en annalkande återstart. Sannolikt kommer det att ta tid innan vi når volymer som är i närheten av de vi såg före pandemin.

Om och hur människors resmönster kommer att förändras som en följd av pandemin återstår att se, men jag är övertygad om att resor och transporter med flyg kommer att vara mycket viktiga för att möjliggöra utveckling och välfärd även i framtiden.

Till sist vill jag å styrelsens vägnar tacka vd Jonas Abrahamsson samt ledare, medarbetare, våra flygbolagskunder och samarbetspartners för fina insatser och gott samarbete under året. Jag vill särskilt rikta ett tack till alla de värdefulla medarbetare som nödgats lämna Swedavia till följd av våra omfattande neddragningar. Jag vill också skicka en hälsning till alla våra resenärer. Det kommer en tid då vi kan möta världen igen och då kommer Swedavias flygplatser att stå redo för att göra era möten möjliga.

Stockholm i mars 2021

**Åke Svensson**  
*Styrelseordförande*



# Nya förutsättningar

**A**ret som gått förde med sig prövningar av en karaktär som vare sig samhället eller flygbranschen tidigare skådat. För Swedavia har utmaningarna varit stora. Människors rörlighet begränsades och flygresandet sjönk till nivåer vi inte sett på fyrtio år. Det blev också tydligt just hur viktiga flygtransporter är i det moderna samhället och för Swedavia börjar nu en ny resa.

Det är ett historiskt år vi lämnar bakom oss. Konsekvenserna av covid-19 lamslog under 2020 den globala flygtrafiken på ett sätt som saknar motstycke och som kommer att prägla flygmarknaden under lång tid framöver. Pandemin har orsakat mycket mänskligt lidande i form av dödsfall och svår sjukdom. Den har också påverkat människors liv genom den isolering som restriktioner runt om i världen inneburit för många och genom dess stora påverkan på många ekonomier och marknader.

Flygmarknaden drabbades tidigt och hårt när restriktioner för att begränsa smittspridningen infördes. På Swedavias flygplatser minskade resandet med 98 procent när utrikesdepartementet i mitten av mars införde en avrådan från alla icke nödvändiga utlandsresor. När året var till ända kunde vi konstatera att antalet resenärer vid våra flygplatser minskat med 74 procent jämfört med föregående år. Efter många år av endast mindre hack i en kurva, av annars obruten tillväxt, var resandet under 2020 tillbaka på nivåer vi inte sett sedan tidigt 1980-tal.

## Tre prioriteringar

På Swedavia slog vi tidigt under krisen fast tre prioriteringar som har varit vägledande för de beslut vi fattat sedan dess. Vår första prioritet har självklart varit att säkra liv och hälsa samt att bidra till att begränsa smittspridningen. Den andra prioriteten var att hantera Swedavias egen ekonomiska situation genom kraftfulla åtgärder här och nu och med beredskap för framtiden. Slutligen har vi också velat göra det vi kunnat för att stödja våra partners och kunder, som alla spelar en

viktig roll i flygbranschens ekosystem.

I dialog med berörda myndigheter införde vi snabbt smittskyddsåtgärder på flygplatserna. För att anpassa verksamheten efter de drastiskt förändrade förutsättningarna korttidspermitterades omkring 2 300 medarbetare redan i slutet av mars. Som ett komplement till detta lade vi också ett varsel på 800 helårstjänster. Krisens massiva inverkan i kombination med dess långsiktiga konsekvenser innebar att vi under hösten tvingades genomföra varslet. Genom naturliga avgångar, pensioneringar samt ej tillsatta vakanser har vi kunnat minska antalet medarbetare som tvingats lämna bolaget. Trots detta har många kompetenta kolleger behövt sluta, vilket naturligtvis känns mycket tungt.

Vi har erbjudit hyreslättnader till våra hyresgäster och vi genomförde en översyn av vår investeringsportfölj som bland annat ledde till att flera stora kapacitetshöjande projekt på Stockholm Arlanda Airport pausades. Samtidigt har de utvecklingsprojekt som fokuserar på flexibilitet och utnyttjande av befintlig kapacitet, framförallt på Stockholm Arlanda Airport, prioriterats och fullföljs. I oktober beslutade regeringen att lämna ett aktieägartillskott till Swedavia om 2 500 MSEK. Under rådande omständigheter var det avgörande för vår förmåga att upprätthålla vår infrastruktur och därmed säkra svensk flygtillgänglighet och vår förmåga till framtida värdeskapande.

Som en konsekvens av den dramatiska utvecklingen under våren ombads Swedavia i slutet av juni av vår ägare att, ur vårt affärsmässiga perspektiv, redogöra för konsekvenserna av ett eventuellt beslut att avveckla Bromma Stockholm Airport i för tid. Våra slutsatser överlämnades till Näringsdepartementet i mitten av september. Vår samlade slutsats är att covid-19-pandemins långsiktiga konsekvenser för flygmarknaden gör att det inte längre är affärsmässigt motiverat att driva Bromma Stockholm Airport vidare och att trafiken i Stockholm istället bör koncentreras till Stockholm Arlanda Airport för att på bästa sätt värna både konkurrenskraft och tillgänglighet. En förut-



## För Swedavia börjar nu en ny resa

sättning är att Stockholm Arlanda Airport får möjlighet att fortsätta utvecklas i takt med marknadens och samhällets behov. En nedläggning av Bromma Stockholm Airport kräver ett politiskt beslut, som behöver fattas ur ett bredare samhällsperspektiv. Tills vidare har vi ett uppdrag att driva våra tio flygplatser, inklusive Bromma Stockholm Airport, vidare på bästa möjliga sätt.

Vi människor bedöms ofta efter hur vi hanterar motgångar och under ett år som varit det tuffaste i Swedavias historia har alla våra medarbetare stått för storartade insatser. Vedermodorna har varit många och vi har tillsammans behövt hantera en kris som både påverkat var och ens arbetsituation och privatliv. Under hela året har samtliga medarbetare på Swedavia gjort sitt yttersta för att vi också i kristid skulle kunna fortsätta skapa den tillgäng-



lighet som Sverige behöver för att fungera. För detta är jag väldigt stolt och jag vill rikta ett varmt tack till alla engagerade och lojala kollegor i företaget.

### **Omställning för konkurrenskraft**

Vi har under året tvingats prioritera de aktiviteter som varit absolut verksamhetskritiska, men våra strategiska mål för hållbart värdeskapande ligger fast och fortsätter att vara viktiga ledstjärnor när vi ska göra Swedavia konkurrenskraftigt även på en förändrad flygmarknad.

Sedan Swedavia bildades 2010 har vi arbetat mot målet att vara fossilfria i den verksamhet vi bedriver i egen regi vid utgången av 2020. Detta var ett mycket ambitiöst mål när det antogs och möttes tidigt av en del skepsis av det enkla skälet att det inte ansågs möjligt att nå. En flygplats består av stora byggnader som ska värmas upp och kylas ner, det används maskindrivna utrustning och många och tunga fordon för allt från busstransporter till snöröjning. Att bedriva vår verksamhet utan fossila bränslen är ingen liten sak. Vi valde därför att slutföra arbetet trots pandemin och vid utgången av 2020 kunde vi stolt konstatera att vi nått vårt mål.

Det hade aldrig varit möjligt att nå målet utan det engagemang som våra medarbetare har visat. De har bland annat gjort det genom att själva uppfinna lösningar när sådana inte funnits och genom att våga ställa krav på en leverantörsmarknad som inte alltid varit mogen för fossilfria alternativ. Utöver att detta gör mig stolt som vd, så är det min övertygelse att det är just så här som flygbranschen behöver ta sig an klimatomställningen. Genom högt satta mål, genom innovationskraft och genom att vi vågar ställa höga krav på alla som har en roll i flygets värdekedja – naturligtvis inte minst på oss själva. För Swedavia är detta dock bara ett delmål.

Nu ska vi accelerera arbetet och både stödja övriga aktörer på våra flygplatser i deras omställningsarbete och bidra till hela branschens resa mot fossilfrihet, i enlighet med branschens egen färdplan. Vi ska också göra vårt yttersta för att bidra till ett mer sammanhållet och hållbart transportsystem i hela Sverige. För det krävs att man i den långsiktiga infrastrukturen knyter samman de samhällsviktiga transportslagen, såsom

tåg, vägtrafik och flyg. Detta möjliggör ett snabbare och effektivare transportsystem med mindre miljöpåverkan som gynnar hela Sverige. Här ska Swedavia bidra på alla sätt vi kan. Med målmedvetet och konsekvent arbete kommer vi tillsammans att lyckas.

### **Vägen framåt**

För att vi ska vara redo att ta oss an vår uppgift, under de nya förutsättningar som kommer att råda på flygmarknaden under de kommande åren, genomför vi ett omfattande arbete för att strukturera och organisera bolaget på bästa möjliga sätt. Genom att kraftsamla och öka fokus på ett fåtal utvalda strategiska initiativ inom flygets klimatomställning, digital transformation och automatisering samt våra flygplatser som multimodala nav och mötesplatser, skapar vi bättre förutsättningar att på ett effektivt sätt utveckla vår verksamhet och förflytta Swedavia närmare våra långsiktiga mål.

Vi har under året också beslutat om en ny strategisk inriktning. I den har vi kunnat stryka initiativ vi redan hunnit genomföra. Vi har även kompletterat den med nya initiativ för att hantera våra förändrade förutsättningar. Bland annat ökar vi ytterligare vårt fokus på flygbranschens klimatomställning som är av existentiell karaktär. Det är ett område där Swedavia ska ses som ett internationellt föredöme och därmed ytterligare stärka vår konkurrenskraft.

### **En ny resa**

För Swedavia inleds nu en ny resa. Vi lämnar ett exceptionellt år bakom oss, förvissade om att vi så här långt hanterat en mycket svår situation på ett sätt som gör att vi trots allt står väl rustade inför framtiden. Vi kommer att vara ett mindre bolag, men som är anpassat för att kunna vara konkurrenskraftiga på en förändrad flygmarknad. Vi är övertygade om att vi tillsammans med våra kunder och samarbetspartners kommer att spela en viktig roll för den ekonomiska, sociala och kulturella återhämtning som kommer att krävas världen över.

Det kommer en tid efter pandemin. Runt om i världen genomförs vaccinationer och vi ser hur människor och företag med allt större tillförsikt gör sig redo att möta framtiden. Flygbranschens kris under pandemin bottenar i att det allmänmänniska behovet av att resa och mötas inte kunnat uppfyllas. Vi har under nästan ett års tid tvingats göra avkall på detta, men behovet av att resa och möta andra människor kommer alltid att finnas. Det är vår uppgift att göra alla de mötena vi längtar efter möjliga när situationen i vår omvärld återigen tillåter det. Den tiden är snart här. Snart möts vi igen.

Stockholm i mars 2021

### **Jonas Abrahamsson**

*Verkställande direktör och koncernchef*



# En kris som förändrade förutsättningarna

Covid-19-pandemin drabbade hela världen under året. Följdverkningarna för människors liv och hälsa samt för ekonomier och marknader har varit omfattande. Flygbranschen drabbades tidigt och mycket hårt på grund av de restriktioner för möten och resande som infördes under året.

**Förutsättningarna för Swedavias verksamhet** ändrades i grunden när covid-19-pandemin drabbade världen. I mars 2020 minskade trafiken med 98 procent på Swedavias flygplatser när UD:s avrådan från icke nödvändiga utlandsresor trädde i kraft.

I ett tidigt skede formulerade Swedavia en tydlig prioriteringsordning som bolaget sedan dess har arbetat utifrån. Fokus har legat på såväl den akuta krisen som på hur en anpassning till ett nytt normalläge på flygmarknaden ska ske.

Första prioritet var att säkra liv och hälsa för medarbetare, partners och kunder samt bidra till att begränsa smittspridningen. Den andra prioriteten var att hantera den egna ekonomiska situationen genom kraftfulla och omedelbara åtgärder. Slutligen har Swedavia gjort det som går för att hjälpa och stötta partners och kunder som är tätt kopplade till verksamheten.

## Swedavia formulerade tidigt en tydlig prioriteringsordning



## SWEDAVIAS AGERANDE MÅNAD FÖR MÅNAD:

### MARS

■ Mars inleds med nära normala resenärs-volymer. Volymen sjunker snabbt ner till mindre än 10 procent av normala nivåer i månadsskiftet. Läget är extremt osäkert och att göra prognoser för de kommande månaderna eller året är inte meningsfullt. Olika tänkbara scenarier ur ett affärsperspektiv pågår och oavsett scenario är det tydligt att covid-19-pandemin kommer få stor påverkan.

■ En rad åtgärder genomförs med omedelbar verkan: tillfälliga stopp för nya investeringsbeslut, rekryteringar och konsultlösningar samt anpassningar av kostnader efter de volymförändringar som syns.

■ Korttidspermitteringar av 2 300 medarbetare genomförs. Det motsvarar ungefär 75 procent av personalstyrkan.

■ Icke verksamhetskritiska uppgifter fryses och underhållsåtgärder prioriteras hårt. Bolaget gör samtidigt sitt yttersta för att säkra tillgängligheten vid alla flygplatser utifrån aktuell efterfrågan från såväl kommersiell trafik som ambulansflyg.

■ Med en affärsmodell som i grunden bygger på rörliga intäkter som bland annat baseras på antal resenärer, flygplansrörelser och omsättningen i butiker och restauranger, blir den omedelbara konsekvensen att Swedavias intäkter minskar med som mest en halv miljard kronor per månad när bortfallet av resenärer är som störst. Även om Swedavia går in i detta med en i grunden god finansiell ställning, kräver en sådan här drastisk situation kraftfulla och omedelbara åtgärder.

■ All flygtrafik på terminal 2-4 på Stockholm Arlanda Airport flyttas till terminal 5.

■ Arbete med att minska smittspridning på flygplatserna inleds. Swedavia har tät kontakt med de regionala smittskyddsläkarna och följer Folkhälsomyndighetens direktiv. Det är av stor vikt att samordning sker med branschen globalt för att säkra att flygbolagskunderna och internationella resenärer uppfattar flygplatserna som lika säkra och trygga.

■ Med betydande osäkerhet kring utvecklingen framöver behöver Swedavia ha beredskap för ytterligare åtgärder om efterfrågan under överskådlig tid inte skulle återhämta sig till nivåerna före utbrottet av covid-19. För att skapa handlingsutrymme för alla eventualiteter lägger Swedavia ett varsel som omfattar 800 medarbetare.



## Intensivt arbete med att minska smittspridning på flygplatserna

### APRIL

■ Arbetet med att reducera risken för smittspridning intensifieras på flygplatserna. Det omfattar:

- skyltning och dekalering om de allmänna råden
- utrop om att hålla avstånd på flygplatsen och på bussar
- anpassad möblering och plexiglas vid diskar
- anpassning av kösystem vid incheckning, säkerhetskontroller, gränskontroll och ombordstigning
- användning av bagageband i olika delar av bagagehallen för att sprida ut resenärerna
- större och fler bussar vid behov samt att möjliggöra avstånd ombord
- utökad rengöring på kritiska ytor som knappar, dörröppnare, rulltrappor, bankomater och självincheckningsautomater.

Utöver detta förstärks städningen i säkerhetskontroller, personal- och varukontroller samt grindar.

■ Covid-19-pandemin innebär ett ökat behov av skyddsmateriel för personalen i den svenska sjukvården. Swedavias flygplatser bidrar genom att skänka skyddsutrustning som andningsmasker och skyddsglasögon, samt annan utrustning som flygplatserna kan avvara, till vårdinrättningar runt om i landet.

■ Projekten för uppförande av en ny pir och nytt bagagesystem i terminal 5 på Stockholm Arlanda Airport pausas tills vidare. Översynen av övriga delar av Swedavias investeringsportfölj fortgår.

■ Swedavia underlättar för kunder och partners genom hyreslättnader, rabatter och temporär borttagning av avgifter, bland annat med hjälp av regeringens stödpaket för nedsättning av hyror. Det skapar förutsättningar för kunderna att överleva krisen för att sedan kunna fortsätta bidra till Swedavias lönsamhet när trafiken återkommer.

### MAJ

■ Flygmarknaden tar de första trevande stegen mot att återetablera tillgängligheten inom framför allt Europa. Swedavias arbete med att systematiskt ta ställning till hur stigande resenärsvolymerna successivt ska hanteras samlas i ett projekt som kallas "Operativ upprampning". Projektet bedömer vad det innebär att återgå till 10, 25 respektive 50 procents trafik i en värld med nya krav på rutiner och åtgärder utifrån ett smittskydds- och trygghetsskapande perspektiv. Krav som tidigare inte behövt hanteras på det här omfattande sättet inom verksamheten.

■ Regeringen beslutar om trafikplikt på flyglinjer till och från Norrland samt Gotland. Amapola vinner upphandlingen och tillsätter viss trafik.



## Swedavia har under hela pandemiperioden följt Folkhälsomyndighetens direktiv

### SÅ AGERADE SWEDAVIA MÅNAD FÖR MÅNAD:

#### JUNI

■ Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2020 besluta om aktieägartillskott på högst 3,15 miljarder kronor för Swedavias långsiktiga värdeskapande och för att kunna upprätthålla bolagets infrastruktur samt säkra svensk flygtillgänglighet.

■ Investeringsportföljen går igenom och optimeras utifrån det nya läget. Swedavia påbörjar ett projekt som syftar till att anpassa bolagets verksamhetsstruktur till en ny marknadssituation.

#### JULI

■ Ett antal europeiska flygbolag, däribland Norwegian, återupptar trafik även i Sverige efter att vissa reserestriktioner hävs. Dessutom utökar SAS antalet destinationer och chartertrafiken ökar något. Långlinjetrafiken till och från Sverige är dock fortsatt kraftigt begränsad mycket på grund av UD:s avrådan från icke nödvändiga resor till länder utanför EU, EES och Schengen-området.

#### AUGUSTI

■ Tendenserna till ökat resande, drivet av fler fritidsresor, som märktes av under juli avstannade under augusti månad.

■ Arbetet med att minska smittspridning och införa fler trygghetskapande åtgärder fortsätter.

#### SEPTEMBER

■ Efter en viss återhämtning under sommaren sjunker resenärsvolymerna igen. Swedavia tvingas genomföra det varsel som lades i mars, för att fortsatt anpassa verksamheten till de drastiskt mycket lägre resenärsvolymerna som sannolikt kommer att bestå en lång tid framöver. Samtidigt intensifieras arbetet med att forma en ny verksamhetsstruktur, anpassad efter de nya marknadsförutsättningarna. Ambitionen är att forma ett Swedavia som är mindre än tidigare, men minst lika konkurrenskraftigt, mer effektivt och ännu mer kundfokuserat.

■ Med anledning av pandemins stora påverkan på flygresandet kommer det under en längre tid sannolikt att finnas överkapacitet på Swedavias två Stockholmsflygplatser. I juni ombads Swedavia av sin ägare att utreda de affärsmässiga konsekvenserna av en förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport. Slutsatserna överlämnas till Näringsdepartementet i september.



## OKTOBER

- Regeringen beslutar om att lämna ett aktieägartillskott på 2,5 miljarder kronor till Swedavia.
- EU-kommissionens ordförande Ursula von der Leyen meddelar att samtliga icke nödvändiga resor inom Europa i nuläget bör ställas in. Resandet till och från Swedavias flygplatser är på fortsatt låga nivåer. Det är en utmanande situation för flygbranschen och samtidigt oro-väckande för svensk ekonomi och konkurrenskraft, som är beroende av goda flygförbindelser med omvärlden.

## NOVEMBER

- Efterfrågan på flygresor sjunker vecka för vecka under november, som blir den nionde månaden i rad med historiskt svaga siffror för flyget till följd av pandemin. En ökad smittspridning i kombination med nya och utökade restriktioner bidrar till en förstärkt osäkerhet om marknadsutvecklingen.
- På Stockholm Arlanda Airport har resandet minskat med 87 procent jämfört med föregående år. På Göteborg Landvetter Airport är minskningen 88 procent och på Bromma Stockholm Airport 95 procent.

## DECEMBER

- Sett till helåret 2020 har Swedavia vidtagit kraftfulla besparingsåtgärder som sammantaget minskar kostnaderna med cirka en miljard kronor och investeringarna med lika mycket. Permitteringsstödet har använts och större delen av medarbetarna har varit permitterade under året. Swedavia har behövt fatta beslutet att fullfölja det varsel om 800 helårstjänster som lades i mars.

# Stor osäkerhet om framtiden i spåren av pandemin

Covid-19-pandemin är en humanitär tragedi som har kastat världen in i en historiskt djup kris och lågkonjunktur. Osäkerheten är stor om hur djup, omfattande och långvarig den kommer att bli. Det är också oklart vilket det nya normala är som världen återvänder till.

Förutom pandemin finns andra viktiga fenomen med osäker utveckling som exempelvis framtida konjunkturförändringar, flygmarknadens affärsförutsättningar, konkurrensförhållanden och konsumenters beteende.

Under 2020 förändrades allt på grund av covid-19-pandemin

## Fyra framtidsscenarioer ...

Under det senaste århundradet har befolkningen på jorden ökat exponentiellt. Tekniken har tagit stora steg framåt och välståndet har växt. Det har skapat förutsättningar för många fler att snabbta sig mellan kontinenter och se sig om i världen. Flyget har förändrat synen på avstånd och några svårtillgängliga områden finns knappt kvar på kartan. Dessutom har flyget medverkat till den utveckling som skapat bra förutsättningar att leva i stora delar av världen.

Förutom den pågående pandemin krävs det att flygbranschen klarar av att hantera flera utmaningar för att möjlig-

heten att resa ska finnas på längre sikt. Där är klimatpåverkan en av de största utmaningarna. Fluktuerande oljepriser, geopolitiska konflikter, terrorism och IT-brottslighet är andra utmaningar.

Ökande protektionism med mer slutna gränser och handelstullar är också något som allt fler länder ger uttryck för. Även valutakurserna har stark påverkan både på människors vilja att resa och flygbolagens lönsamhet.

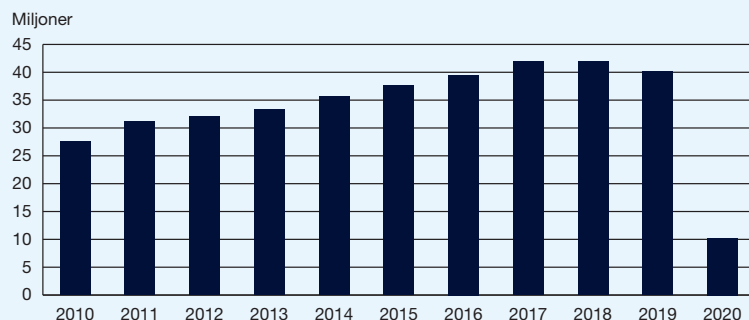
Under 2020 förändrades allt på grund av covid-19-pandemin. Swedavia tog under året fram en scenarioplanering där fyra framtidsberättelser för år 2025

skapades. Detta har gjorts som ett stöd för planeringen och ett snabbt beslutsfattande när bilden börjar klarna. Vart och ett av scenarierna innebär skilda verkligheter för Swedavia. Dessa är byggda av olika utfallskombinationer av osäkerheter (se tabell).

Över tid kommer en stor mängd händelser i omvärlden att passa väl in i de framtidsbilder som de fyra scenarierna beskriver och en kombination av dem kommer sannolikt att inträffa. Swedavia behöver olika typer av anpassningar av affärsmodellen i de olika scenarierna och värdeerbjudandet till kundgrupperna kommer att se olika ut. Det finns ett antal trender som direkt drivs av covid-19-pandemin. Dessa är giltiga för alla scenarier, men varierar kraftigt i styrka beroende på scenario:

- Arbetslösheten ökar i närtid.
- Företag går i konkurs i närtid.
- Statsfinanser påverkas under lång tid.
- Det tar tid innan ekonomin återhämtat sig till samma nivå som innan krisen.
- Större fokus på säkerhet och hälsa, smittskydd och trygghetsskapande.
- Det kommer i närtid att finnas en ökad oro och psykisk ohälsa i samhället.
- Digitaliseringen får en skjuts framåt drivet av ökad användning. Människor kommer i ökad utsträckning att mötas och umgås via digitala plattformar som Skype, Microsoft Teams och Zoom.

ANTAL RESENÄRER PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER



## Fyra framtidsscenarier ...

	SCENARIO A	SCENARIO B	SCENARIO C	SCENARIO D
<b>Yttre omständigheter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snabbt till högkonjunktur</li> <li>• Tillgängligt vaccin</li> <li>• Klimataktivism</li> <li>• Grön omställning</li> <li>• Öppenhet och samarbete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Långsamt till högkonjunktur</li> <li>• Tillgängligt vaccin</li> <li>• Maktskiften harmoniserar</li> <li>• Innovation för hälsa, säkerhet och omställning</li> <li>• Öppenhet och samarbete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Världen går i otakt</li> <li>• Knapp tillgång till vaccin</li> <li>• Maktkamp Kina–USA</li> <li>• Klyftor och konflikter</li> <li>• Produktion flyttas hem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvarvarande lågkonjunktur</li> <li>• Pandemi utan vaccin</li> <li>• Protektionism</li> <li>• Lokal produktion nödvändig</li> </ul>
<b>Affärsförutsättningar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flyget är klimatbov</li> <li>• Ökade skatter</li> <li>• Satsning på elbilar och tåg</li> <li>• Inga affärsresor kortdistans</li> <li>• Fler digitala möten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flyget måste säkras</li> <li>• Avskaffade skatter</li> <li>• Satsning på biobränsle och elflyg</li> <li>• Säkrad nationell tillgänglighet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nyanserad syn på flyget</li> <li>• Hoppande politisk majoritet</li> <li>• Satsning på fossilfritt flygbränsle</li> <li>• Generellt minskat affärsresande</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flyget i skymundan</li> <li>• Hälsokris överordnad klimatkris</li> <li>• Social distansering driver kostnader</li> <li>• Minskat fokus på omställning</li> <li>• Digitala möten ersätter resor</li> </ul>
<b>Flygmarknad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Låga biljettpriser</li> <li>• God efterfrågan (ej inrikes)</li> <li>• Stor mix av flygbolag</li> <li>• Stort linjeutbud</li> <li>• Omställning utan politiskt stöd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Låga biljettpriser</li> <li>• God efterfrågan generellt</li> <li>• Stor mix av flygbolag</li> <li>• Stort linjeutbud</li> <li>• Omställning med starkt politiskt stöd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Något högre biljettpriser</li> <li>• Måttlig efterfrågan</li> <li>• Nationella- och lågkostnadsbolag</li> <li>• Färre destinationer</li> <li>• Omställning med vacklande politiskt stöd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Höga biljettpriser</li> <li>• Hinder och lågt intresse för resor</li> <li>• Få och svaga bolag</li> <li>• Färre destinationer</li> <li>• Omställning underordnas andra utmaningar</li> </ul>
<b>Konsumentbeteende</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uppdämt konsumtionsbehov</li> <li>• Skjuts för näthandeln</li> <li>• Höga krav på köppplevelser</li> <li>• Icke-hållbara företag väljs bort</li> <li>• Delningsekonomi är komplement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uppdämt konsumtionsbehov</li> <li>• Meningsfull konsumtion</li> <li>• Höga krav på hållbarhet, anpassning och flexibilitet</li> <li>• Delning av resurser är viktigt alternativ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Splittrade konsumentläger</li> <li>• Hälsa och trygghet först</li> <li>• Näthandeln stärks</li> <li>• Viss delning av resurser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minskad konsumtion och resande</li> <li>• Hälsa, trygghet, nära relationer</li> <li>• Det lokala främjas</li> <li>• Omfattande delning av resurser</li> </ul>

## ... och fem trendteman

**Pandemin har slagit** hårt mot flygtrafiken och ett antal osäkerheter kan på 2020-talet leda till nya hack i tillväxtkurvan. Starka drivkrafter finns dock för ett långsiktigt ökat resande, vilket innebär både kapacitetsutmaningar och möjligheter att utveckla affärer.

Samtidigt utmanas befintliga affärer av nya erbjudanden och skiftande konsumentbeteenden. Kraven ökar på

hållbar utveckling inom de ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiven och blir en viktig del av värdeskapande företags kärna.

Digitaliseringen medför nya sätt att tänka och lösa problem. Utvecklingen accelererar och samhället går mot ett högt tempo och långtgående automatisering. Det kommer att ställas höga krav på flexibilitet, snabbrörlighet och

öppenhet för att samarbeta. Swedavia har samlat viktiga trender inom dessa områden i fem trendteman.

**Hållbarhet stärks i en osäker värld**  
Världen står inför en brådskande utmaning med ett växande energibehov, samtidigt som klimatet är hårt ansträngt av växthusgaser. Den fortsätter att vara en osäker plats där inkomstklyftor,

naturkatastrofer, uppblossande konflikter och sporadisk terror slår mot allmänheten.

Röster höjs för en bredare syn på välfärd, där framgång mäts på fler sätt än genom ekonomisk tillväxt. Den ökade medvetenheten hos allmänheten samt skärpta regleringar ställer krav på ett ökande ansvarstagande för klimat, miljö och sociala aspekter inom område efter område. Samtidigt blåser nationalistiska vindar som riskerar att underminera viktiga internationella avtal och samarbeten, samt bromsa globaliseringen.

### Det digitala samhället

Digitaliseringen utgör en av de allra starkaste förändringskrafterna framöver. Den leder till stora effektivitetsvinster, nya kunderbidanden och nya affärslogiker, där branscher stöps om i grunden. Förändringstakten accelererar och det är svårt att förutspå de nya tjänster och affärsmodeller som utvecklingen kommer att leda till. Inte minst gäller det inom artificiell intelligens.

Ett allt mer uppkopplat samhälle innebär att förmågan att bearbeta ofantliga informationsmängder ger konkurrensfördelar. Automatisering och robotisering medför nya och effektiva sätt att arbeta. Människors arbeten får i många fall ett helt nytt innehåll.

Vardagen förenklas med ständig tillgång till allt smartare digitala assistenter. De digitala och fysiska världarna smälter samman och det går nu också att tala med de intelligenta prylarna. Stora plattformsföretag med enorm

kundkunskap säkerställer att de digitala miljöerna är flexibla och tillmötesgående. Kroppen blir lösenordet när biometrin ger snabb och säker tillgång till tjänster och prylar. Blockkedjan utvärderas som teknik för att säkra känslig information.

Utvecklingen ställer stora krav på den egna innovationsförmågan och förmågan att dra nytta av innovationskraften utanför det egna företaget. Branscher står också inför ett skifte där konkurrensen om den kritiska kompetensen hårdnar och kraven på att vara en attraktiv arbetsgivare ökar. Utmaningarna växer samtidigt med de sårbarheter och säkerhetsluckor som den accelererande digitala utvecklingen medför. Digitaliseringen medför också nya kraftfulla vapen i syfte att destabilisera samhällen.

### En flygmarknad i förändring

Flygets betydelse för långväga turism och handel fortsätter att vara stor. När välståndet ökar och allt fler reser ut i världen förskjuts flygkartans tyngdpunkt mot Asien. Resor prioriteras högt, men det är snarare boendet och upplevelserna på resmålet än själva resan resenären vill lägga pengar på.

I Europa sker en koncentration av trafiken till större flygbolagsgrupper och lågkostnadsaktörer. Flygbolagen liknar varandra allt mer, vilket tvingar fram sporadisk differentiering och nya samarbeten. Med konstant lönsamhetstänk flyttas kapacitet ofta med kort varsel, vilket drabbar enskilda flygplatser.

## Digitaliseringen utgör en av de allra starkaste förändringskrafterna framöver



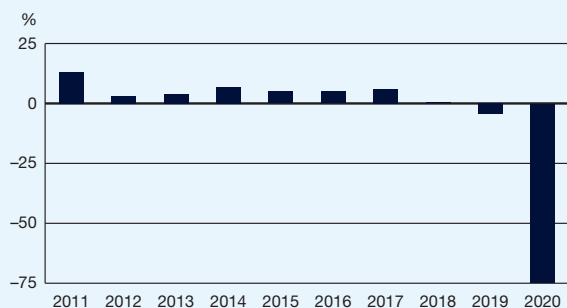
Snabbhet och punktlighet till låg kostnad krävs. Storflygplatser gör gemensam sak med besöksnäring och näringsliv för att marknadsföra sig och bygger affärer vid sidan av flyget för att säkra sina intäkter.

Den bredare synen på hållbar utveckling präglar också flygbranschen, där nya mål och lösningar krävs. Branschen blir gradvis mer hållbar genom effektivare flygplan, biobränslen och på sikt elflygplan som ger stora regionala linjeutvecklingsmöjligheter. Drönare och andra farkoster för urban och regional mobilitet, både för transport av människor och varor, lanseras och kan på lång sikt bli del av ett gemensamt regulatoriskt ramverk.

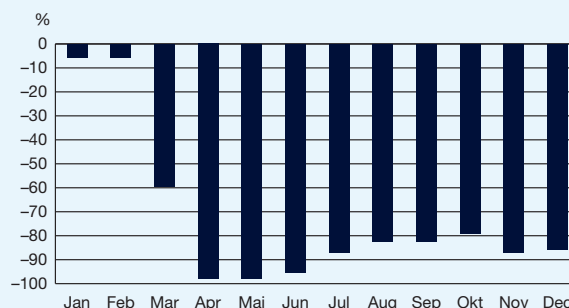
### Den sömlösa resan

Mobilen har blivit fjärrkontrollen till resans moment. Resenärerna förväntar sig att vid behov notifieras och att informationen finns sömlöst i fysisk miljö

RESENÄRSUTVECKLING PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER



RESENÄRSUTVECKLING PER MÅNAD 2020 PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER







# AVGÅNGAR / DEPARTURES

Gångavstånd Walking distance	
Gate F26-F39	6 min
Gate F58-F69	7 min
Gate 1-10	4 min
Gate 11-24	10 min

Avgångar / Departures		13:49
1001	Stockholm	14:00
1002	Stockholm	14:15
1003	Stockholm	14:30
1004	Stockholm	14:45
1005	Stockholm	15:00
1006	Stockholm	15:15
1007	Stockholm	15:30
1008	Stockholm	15:45
1009	Stockholm	16:00
1010	Stockholm	16:15
1011	Stockholm	16:30
1012	Stockholm	16:45
1013	Stockholm	17:00
1014	Stockholm	17:15
1015	Stockholm	17:30
1016	Stockholm	17:45
1017	Stockholm	18:00
1018	Stockholm	18:15
1019	Stockholm	18:30
1020	Stockholm	18:45
1021	Stockholm	19:00
1022	Stockholm	19:15
1023	Stockholm	19:30
1024	Stockholm	19:45
1025	Stockholm	20:00
1026	Stockholm	20:15
1027	Stockholm	20:30
1028	Stockholm	20:45
1029	Stockholm	21:00
1030	Stockholm	21:15
1031	Stockholm	21:30
1032	Stockholm	21:45
1033	Stockholm	22:00
1034	Stockholm	22:15
1035	Stockholm	22:30
1036	Stockholm	22:45
1037	Stockholm	23:00
1038	Stockholm	23:15
1039	Stockholm	23:30
1040	Stockholm	23:45

Avgångar / Departures		13:49
2001	Stockholm	14:00
2002	Stockholm	14:15
2003	Stockholm	14:30
2004	Stockholm	14:45
2005	Stockholm	15:00
2006	Stockholm	15:15
2007	Stockholm	15:30
2008	Stockholm	15:45
2009	Stockholm	16:00
2010	Stockholm	16:15
2011	Stockholm	16:30
2012	Stockholm	16:45
2013	Stockholm	17:00
2014	Stockholm	17:15
2015	Stockholm	17:30
2016	Stockholm	17:45
2017	Stockholm	18:00
2018	Stockholm	18:15
2019	Stockholm	18:30
2020	Stockholm	18:45
2021	Stockholm	19:00
2022	Stockholm	19:15
2023	Stockholm	19:30
2024	Stockholm	19:45
2025	Stockholm	20:00
2026	Stockholm	20:15
2027	Stockholm	20:30
2028	Stockholm	20:45
2029	Stockholm	21:00
2030	Stockholm	21:15
2031	Stockholm	21:30
2032	Stockholm	21:45
2033	Stockholm	22:00
2034	Stockholm	22:15
2035	Stockholm	22:30
2036	Stockholm	22:45
2037	Stockholm	23:00
2038	Stockholm	23:15
2039	Stockholm	23:30
2040	Stockholm	23:45

Hjälp oss att minska smittspridning. Håll avstånd till personer runtomkring.  
Help us reduce the spread of infection. Keep distance to people around.

Avgångar / Departures		13:49
3001	Stockholm	14:00
3002	Stockholm	14:15
3003	Stockholm	14:30
3004	Stockholm	14:45
3005	Stockholm	15:00
3006	Stockholm	15:15
3007	Stockholm	15:30
3008	Stockholm	15:45
3009	Stockholm	16:00
3010	Stockholm	16:15
3011	Stockholm	16:30
3012	Stockholm	16:45
3013	Stockholm	17:00
3014	Stockholm	17:15
3015	Stockholm	17:30
3016	Stockholm	17:45
3017	Stockholm	18:00
3018	Stockholm	18:15
3019	Stockholm	18:30
3020	Stockholm	18:45
3021	Stockholm	19:00
3022	Stockholm	19:15
3023	Stockholm	19:30
3024	Stockholm	19:45
3025	Stockholm	20:00
3026	Stockholm	20:15
3027	Stockholm	20:30
3028	Stockholm	20:45
3029	Stockholm	21:00
3030	Stockholm	21:15
3031	Stockholm	21:30
3032	Stockholm	21:45
3033	Stockholm	22:00
3034	Stockholm	22:15
3035	Stockholm	22:30
3036	Stockholm	22:45
3037	Stockholm	23:00
3038	Stockholm	23:15
3039	Stockholm	23:30
3040	Stockholm	23:45

och olika digitala kanaler. En stor del av kundtjänsten automatiseras med algoritmer, även om personlig service alltid erbjuds.

Biometrins intåg leder till en smidigare process på allt fler flygplatser. För flygplatserna finns en uppsjö av intelligenta tekniker för att övervaka flöden, förutse flaskhalsar och optimera resurser. Även utrustning och personal kopplas upp. Automatisering syns i stort och smått, i allt från att effektivisera processer till att assistera resenärer. Genom öppna gränssnitt och samarbete skapas ny innovation. Samtidigt präglas flygbranschen av ett stort antal aktörer, den är global och har slutna system med rigorösa krav på säkerhet. Detta skapar en viss tröghet i förändringen med investeringar som på kort sikt behöver finansieras. Resenärerna är däremot både otåliga och digitalt mogna.

Intermodalitet och mobilitetstjänster som knyter samman transportslag blir vanligare, men marknaden är i sin linda. En gradvis omställning till ladd-

ningsbara fordon sker och på sikt också självkörande fordon. De tas i bruk på allt fler flygplatser för att transportera resenärer mellan anläggningar.

### Nya sätt att möta kunden

Befolkningen åldras, samtidigt som det blir mindre skillnad mellan gammal och ung. Acceptansen ökar för att leva, konsumera och resa annorlunda i alla skeden av livet. Den redan starka hälsotrenden tilltar, samtidigt som psykiska ohälsotal skenar med samhällets allt högre ställda krav och bristen på återhämtning. Det blir också svårare att nå framtidens resenär. Med ständig uppkoppling är nästan allt tillgängligt dygnet runt. En informations- och reklamtrötthet har brett ut sig. De hjälpsamma budskapen där nytan tydligt framgår har störst chans att nå fram. Nu syns också tecken på konsumtionströtthet i västvärlden. Att ha tillgång till det som behövs, genom att hyra eller prenumerera i stället för att äga, blir ett alternativ. Ett värderingsskifte

syns också, tydligast bland de yngre, där önskan finns att bidra till något gott med sin konsumtion.

Flyget har blivit ett naturligt sätt att resa för de flesta. Människor söker en välkomnande miljö för att koppla av, umgås eller få värdefull egentid, kanske för att arbeta. Tålmodet är slut med att vänta på service. Resan är en del av vardagen och ärenden behöver bli gjorda. Människor söker också inspiration och nyheter, där det unika och lokala är intressantare än vad som enkelt klickas hem med mobilen. Det gäller också den viktiga maten, där utbudet behöver vara brett och transparent avseende innehåll och ursprung. Samtidigt chansar människan ogärna, utan väljer det som är bekant och prisvärt.

Resenären är den gemensamma slutkunden för flygbranschens aktörer och kravet att vara kunddriven ökar snabbt. Flygplatser har mycket att vinna på att samarbeta och dela data med flygbolagskunder, hyresgäster och andra aktörer för att skapa en bättre kundupplevelse.

# Swedavia skapar nytta på flera plan

**Swedavias huvudsakliga uppdrag** är att skapa tillgänglighet inom, till och från Sverige. Genom verksamheten skapas tillväxt och affärsmöjligheter. Swedavia bidrar till arbetstillfällen, skatteintäkter, mångfald, kultur- och kunskapsutbyte för bolagets intressenter. Dessutom

medverkar Swedavia aktivt i utvecklingen av transportsektorn och bidrar till att de transportpolitiska målen nås. Det ger positiva effekter för hela samhället – lokalt, regionalt och nationellt, för organisationer och företag likväl som för enskilda individer.

## Swedavias resurser

### Relationskapital

10,3 miljoner resenärer och relationer med kunder, hyresgäster, leverantörer, samarbetspartners och beslutsfattare. Swedavia hade cirka 7 miljoner besökare på swedavia.se och cirka 200 000 följare fördelat på 18 olika konton.

### Humankapital

Swedavias engagerade och kunniga medarbetare bidrar till att ge kunder en bättre upplevelse.



### 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.

## Verksamhet och affärsmodell

### Syfte

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas.

### Vision

Swedavia utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige.

### Affärsidé

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

### Affärsmodell

Swedavias roll är att skapa den tillgänglighet som Sverige behöver för att underlätta resande, affärer och möten inom Sverige, i Europa och i övriga världen. Säkerhet och hållbar utveckling med kunden i fokus är utgångspunkten för allt Swedavia gör, både i den egna verksamheten och i samhället i stort. Verksamheten drivs affärsmässigt och bolaget ska genom utveckling, planering och operativ effektivitet bygga en långsiktigt hållbar affär.

Swedavias värdegrund ska genomsyra alla intressentrelationer. Det innebär att Swedavia ska vara pålitliga, engagerade, nytänkande och välkomnande. Utifrån kundbehov och med utgångspunkt i värdegrunden och de olika insatserna skapar Swedavia produkter och erbjudanden inom verksamhetsområdena Aviation Business, Commercial Services och Real Estate.

### Erbjudande och produkter

Aviation Business • Commercial Services • Real Estate

### Värdegrund

Pålitliga • Engagerade • Nytänkande • Välkomnande

## Vad Swedavia erbjuder

### Ökad tillgänglighet

Swedavia skapar den tillgänglighet som behövs för att underlätta resande, affärer och möten.

### Säker och effektiv infrastruktur

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

### Attraktiva miljöer för människor att mötas

Tillsammans med många aktörer skapar Swedavia möjligheter för människor, kulturer och samhällen att mötas nu och i framtiden.

### Funktionella lokaler

Swedavia erbjuder lokaler för handel, kontor, lager och logistik som möter kundernas behov och skapar långsiktig konkurrenskraft.

### Hållbara och personliga flygplatstjänster, upplevelser och transporter

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



## Värde för intressenterna

### Ägare

- Årets resultat -1 282 MSEK
- Avkastning på operativt kapital -7,5 %
- Internationell förebild inom hållbarhet
- Bidrar till att de transportpolitiska målen nås

**-7,5 %**  
avkastning på  
operativt kapital

### Leverantörer, samarbetspartners, finansiärer

- Långsiktiga och ömsesidiga partnerskap
- Arbetsstillfällen

**74 %**  
positiv kundupplevelse

### Kunder

- Attraktiva flygplatser
- Tillgänglighet
- Smidiga och inspirerande reseupplevelser
- Personliga mötesplatser

**77 %**  
engagerade  
medarbetare\*

### Medarbetare

- Arbetsstillfällen
- Personlig och professionell utveckling
- Löner, pensioner och förmåner

\* Genomsnittligt värde av fyra pulsmätningar under året.

### Samhälle

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

**83 ton**  
utsläpp av  
fossil koldioxid\*

\* Vid årets slut hade de fossila källorna fasats ut och Swedavia nådde målet.

### Miljö

- Bidrar till fossilfritt flyg genom att vara pådrivande i den storskaliga omställningen
- Världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan

**0,15 %**  
förnybart flygbränsle

## Nu tas nästa strategiska steg

Swedavia har formulerat fyra strategier och en bas som tillsammans med en engagerande kultur ska bidra till att bolagets samtliga mål uppfylls. Detta görs med utgångspunkt i den strategiska inriktningen som antogs under 2020 och som implementeras i verksamheten under 2021.

**Pandemin har slagit** hårt mot hela Swedavias verksamhet. Den befintliga omvärldsanalysen har gett förutsättningar för att möta krisen.

Under året antogs en ny strategisk inriktning utifrån omvärlds- och väsentlighetsanalyser som kommer att implementeras fullt ut under 2021.

Fram till 2025, är målbilden att:

- Vara en internationell förebild inom hållbarhet.
- Erbjuda en smidig och inspirerande reseupplevelse.
- Vara Skandinaviens viktigaste mötesplatser.
- Vara en tillväxtmotor för hela Sverige.

Tillsammans med en engagerande kultur ska målen nås genom fyra strategier och en bas.

## Fyra strategier och en bas för att nå målbilden

### Bas – ansvar för samhälle och människa

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

Ansvar för samhälle och människa innebär att säkerhet är grundläggande i allt som görs. Resurser och energi ska användas på ett ansvarsfullt och effek-

tivt sätt liksom att fysisk, psykosocial och social arbetsmiljö ska prioriteras. Verksamheten ska genomsyras av hög affärsetik.

Utifrån ett livscykelperspektiv är ambitionen också att bolaget ska ta ansvar för påverkan genom hela värdekedjan. Säkerhet, tillstånd och certifikat utgör basen i verksamheten.

### Kommersiell excellens

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

Kommersiell excellens är grunden för att förstå kundernas nuvarande och framtida behov samt ha förmågan att erbjuda och leverera produkter och tjänster som är konkurrenskraftiga och



# Som bas finns ett proaktivt arbete för säkerhet, miljö och hälsa för kunder, medarbetare och samhälle



skapar värde för såväl kunderna som för Swedavia. Det innebär kontinuerliga utvärderingar av verksamheten och översyn och utveckling av affärsmodeller. Det innebär också att arbeta utifrån kundens bästa, oavsett vilken del av verksamheten det gäller och att aktivt använda digitaliseringens möjligheter när nya affärsmodeller, tjänster och produkter utvecklas.

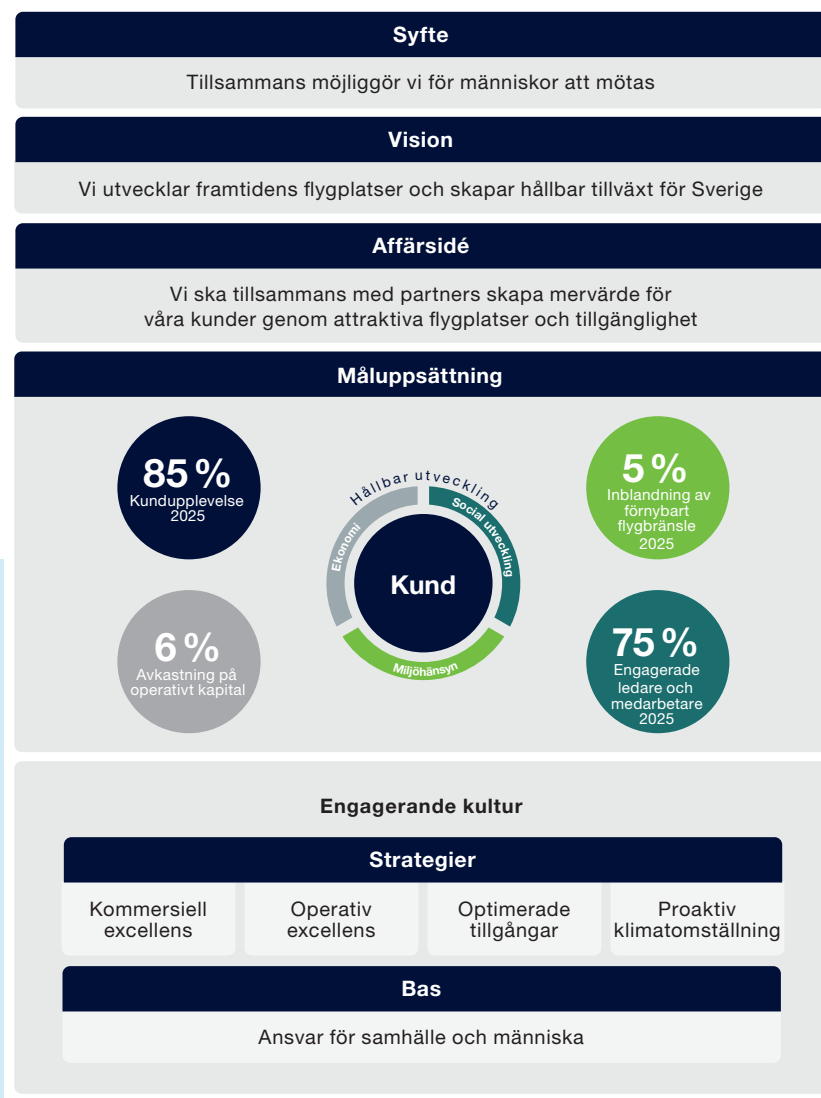
## Operativ excellens

Swedavia utvecklar operativ excellens i leveransen av tjänster och produkter som motsvarar kundernas krav och förväntningar genom att optimera processerna. Genom det processorienterade arbetssättet levereras det kunderna har behov av och regelefterlevnad och måluppfyllelse säkerställs i alla perspektiv. Det innebär ett effektivt och kostnadsmedvetet arbetssätt och att leverans samt effektivitet ständigt förbättras och utvecklas.

Genom operativ excellens levereras produkter och tjänster (kommersiell excellens) på ett så effektivt sätt som möjligt. Ett av de viktigaste verktygen för att optimera och effektivisera processerna är att använda möjligheterna som digitalisering och automatisering medför, exempelvis autonoma fordon.

## Optimerade tillgångar

Swedavia säkrar rätt operativ och kommersiell kapacitet för att möta dagens



och framtida kundbehov. Det innebär en utveckling av både operativ och kommersiell kapacitet som möter kundernas efterfrågan över tid genom att utforma framtidens hållbara flygplatser tillsammans.

En kontinuerlig kapacitetsplanering där infrastrukturen anpassas vid behov är nödvändig för att kunna ta emot framtidens kunder med rätt kvalitet. Optimerad kapacitet innebär att Swedavia på egen hand samt genom partners och entreprenörer har resurser och kompetens att genomföra pågående och kommande utvecklingsprogram i tid, inom budget och utan några arbetsplatsolyckor. Det innebär också att Swedavia

ska använda, förvalta och utveckla tillgångarna utifrån ett livscykelperspektiv.

## Proaktivt klimatomställning

Swedavia arbetar proaktivt för att ta ansvar för klimatpåverkan genom hela värdekedjan och utifrån ett livscykelperspektiv. Swedavia är pådrivande för att andra aktörer ska ställa om samt för att globala, regionala (EU) och nationella klimatmål samt branschens plan för fossilfrihet uppnås. Det innebär också att bolaget anpassar flygplatserna efter framtidens tekniska lösningar och transporter samt säkerställer att infrastrukturen är anpassad till ett förändrat klimat.

# Swedavias samarbeten

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

## 2030-sekretariatet

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

## Arbetsförmedlingen

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

## Arlanda mot människohandel

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

## Arlandaregionen

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

## Connect Sweden

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

## Elektrisk lufttransport i Sverige (ELISE)

Partner i konsortiet där målet är att få fram ett kommersiellt elflygplan till 2025. Nuvarande flygplatser har en nyckelroll för framtidens elflyg.

## Fly Green Fund

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

## Fossilfritt flyg 2045

Innovationskluster startat tillsammans med RISE och SAS i syfte att konkretisera den färdplan flygbranschen tog fram 2018 för att nå målet om ett fossilfritt flyg 2045.

## Fossilfritt Sverige

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

## Green Flyway

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

## Håll Nollan

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

## Klimatprogrammet ACA (Airport Carbon Accreditation)

Swedavia är medlem i ACI Europe Taskforce där frågan om hur ACA ska utvecklas. Taskforce Climate Change syftar till att ta fram långsiktiga klimatmål för flygplatser och flygbolag inom EU. Målen ska uppfylla Parisöverenskommelsens intentioner.

## Läkare utan gränser och Röda Korset

Samarbete i syfte att utbyta kunskap och insikter samt att berika medarbetarnas vardag och därigenom stärka Swedavia som arbetsgivare.

## Nordic Initiative for Sustainable Aviation (NISA)

Medlem i det nordiska samarbetet där ett stort antal aktörer arbetar för att tillsammans hitta en effektiv försörjning av förnybart bränsle till flygbranschen.

## PFAS-nätverk

Swedavia deltar i ett flertal PFAS-nätverk med målet att komma till rätta med problemet med högfluorerade ämnen i marken och dricksvattnet, men också verka för fler initiativ till forskning kring perfluorerade ämnen. Läs mer på sidan 54.

## Svenskt flyg

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

## Tekniksprånget och Jobbsprånget

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

## The Nordic Network for Electric Aviation, NEA

Swedavia var med och bildade NEA med syfte att samordna elflygutvecklingen i Norden.

## UUA (Universellt utformade arbetsplatser)

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

## Viktiga lokala och regionala samarbeten

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

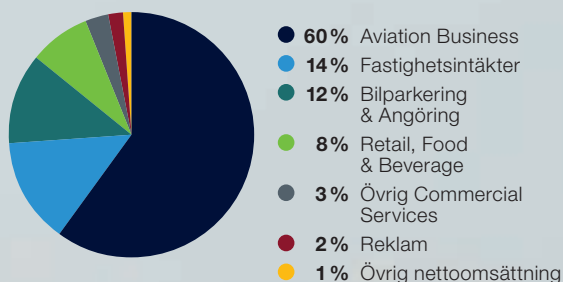
# Utan kunder stannar verksamheten



Swedavias affär kretsar ytterst kring kunderna – resenärer, flygbolag och hyresgäster. De två rörelsesegmenten är flygplatsverksamhet och Real Estate.

Inom flygplatsverksamheten äger, driver och utvecklar Swedavia de tio flygplatserna. Inom Real Estate äger, utvecklar och förvaltar Swedavia byggnader och markfastigheter i anslutning till Swedavias tio flygplatser.

Intäkter  
% av nettoomsättningen



## Swedavias rörelsesegment

### FLYGPLATSVERKSAMHET

Äger, driver och utvecklar Sveriges basutbud av flygplatser.

#### Aviation Business

- Resenärs tjänster
- Start- och landningstjänster
- Säkerhetskontroll
- Terminal- och undervägstjänster
- Assistanstjänster, PRM\*
- Infrastruktur för marktjänster\*\*
- Marktjänster

\* Personer med funktionsvariationer

\*\* Bland annat bagagehantering och tankning



#### Commercial Services

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



### 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, handel med mera
- Förvaltning och uppdatering av fastighetsinformation
- Tjänster inom byggprojektstyrning
- Utveckling av samägda fastighetsbolag



## ► STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT: Förbereder för återvändande resenärer

Stockholm Arlanda Airport fortsätter arbetet med att utvecklas till Nordens ledande flygplats med en ställning som en internationell förebild inom hållbarhet. Året som gick innebar stora utmaningar och verksamheten fick ställas om. Trots pandemin har Stockholm Arlanda Airport en fortsatt avgörande position för tillgängligheten inom Sverige, Norden och till resten av världen.

**Flygtillgänglighet är avgörande** för Sveriges konkurrenskraft, tillväxt och välfärd. Under många år har antalet resenärer ökat kraftigt till Stockholm Arlanda Airport och flygplatsen driver omfattande utvecklingsprojekt för att möta de kapacitetsutmaningar flygplatsen hade före pandemin.

Delar av satsningarna har på grund av pandemin pausats. Bland annat

bygget av en ny pir och ett nytt bagage-system som skulle öka kapaciteten i bagagehanteringen på terminal 5. Utbyggnaden av terminal 5 har fortsatt som planerat, vilket skapar förutsättningar att ge resenärerna en bättre helhetsupplevelse av Stockholm Arlanda Airport. Flygplatsen har även genomfört nödvändigt förebyggande underhållsarbete.



# 88 %

... så stor var  
punktligheten  
på Stockholm  
Arlanda Airport  
under 2020.





Då flygplatsen varit mindre belastad har arbeten kunnat genomföras med större enkelhet och i stort sett utan att påverka den övriga verksamheten.

### Centralisering till terminal 5

När trafiken sjönk till ett minimum under våren startade omedelbart ett arbete med att samla flygtrafiken och all service till terminal 5. En av två säkerhetskontroller på terminalen stängdes.

Åtgärderna var nödvändiga för att restauranger, butiker, kommunikationer och annan service skulle kunna driva sina verksamheter med ett tillräckligt kundunderlag. Dialogen med flygbolagen var omfattande. Flera av dem stängde mer eller mindre ner sin verksamhet under en period och i juni hade trafiken gått ner med 98 procent.

Under hösten motsvarade trafiken på flygplatsen cirka 20 procent av tidigare volymer, med ett förhållandevis bra linjeutbud till de stora destinationerna i Europa. De interkontinentala linjerna var dock få.

### Trygghet och säkerhet i fokus

De flygplatsnära delarna av verksamheten som terminal- och assistansservice, fälttjänst och underhåll av ban-system sker i Stockholm Arlanda Airports egen regi. I de delar av verksamheten där Swedavia samarbetar med underleverantörer är behovet av att säkra effektiva leverantörsrelationer centralt.

Flygplatsens säkerhetsverksamhet sysselsätter ett stort antal personer och är en av flera verksamheter som bedrivs av underleverantörer. Ett annat exempel är flygtrafikledningen.

Tillsammans med myndigheter, flygbolag och övriga aktörer på Stockholm Arlanda Airport pågår ett kontinuerligt arbete med att skapa trygghet både för de egna medarbetarna och för kunderna under tiden pandemin pågår.

Flygplatsen har följt riktlinjerna från The European Union Aviation Safety

Agency (EASA) för att minimera smittspridning och skapa förutsättningar för social distansering. På flygplatsen och i digitala kanaler finns information om hur resenärer ska agera för att undvika köbildning och en uppmaning till alla att bära munskydd. Ombord på flygplanen är munskydd ett krav. De låga resenärsvolymerna har underlättat åtgärderna för att minska risken för smittspridning.

Swedavia har sedan länge haft ett starkt fokus på klimatfrågor. Både Stockholm Arlanda Airport och Swedavias övriga flygplatser kom under året i mål med att reducera alla fossila koldioxidutsläpp från den egna flygplatsverksamheten. Flygplatsen är en av de mest klimatsmarta i världen och behåller sin ställning som internationell förebild inom hållbarhet.

### Airport City Stockholm

Runt om flygplatsen fortsätter Airport City Stockholm att växa fram. I februari invigdes Comfort Hotel Arlanda Airport, Nordens största flygplatshotell intill Clarion Hotel och kontorshuset Office One. Trots pandemin finns ett fortsatt stort intresse för logistikfastigheter i attraktiva lägen och detaljplanarbetet för ett nytt logistikområde på cirka 150 000 kvadratmeter i anslutning till befintliga Cargo City pågår.

## Fortsatt avgörande position för tillgänglighet inom Sverige och till världen

### STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT I KORTHET

- Stockholm Arlanda Airport är Sveriges port mot världen och har ambitionen att vara världens port mot Norden.



- Stockholm Arlanda Airport trafikeras av totalt 170 flyglinjer.
- 107 destinationer trafikeras, varav 22 är inrikes.
- Totalt arbetar cirka 13 000 medarbetare i den dagliga verksamheten på och omkring Stockholm Arlanda Airport. 1 014 av dessa är anställda av Swedavia.

### Resenärsutveckling 2020

- Under 2020 hade flygplatsen 6,5 miljoner resenärer jämfört med 25,6 miljoner 2019. Inrikesflyget minskade med 67 procent och utrikesflyget minskade med 76 procent jämfört med 2019.

### Punktlighet 2020

- Punktligheten var under året 87,8 procent (77,4 procent 2019).

### Flygrelaterade nyheter 2020

- Japanska All Nippon Airways (ANA) planer på att öppna en direktförbindelse till Tokyo under 2020, den första på över 30 år, har skjutits upp. Däremot finns det förhoppningar om att linjen startar under våren 2021.

### Utmaningar och möjligheter

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

## ► GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT: Den långsiktiga prognosen pekar på tillväxt

Framtidsutsikterna för Göteborgsregionen har länge ansetts goda jämfört med Sverige i övrigt och Europa generellt. Covid-19-pandemin har dock inneburit en djup nedgång i resenärsvolymen och verksamheten fick ställa om.

**Efter att under** januari och februari ha legat på siffror jämförbara med 2019 sjönk resenärsvolymen till ett minimum under våren. På helåret syns en nedgång från 6,7 miljoner resenärer 2019 till 1,6 miljoner.

Under maj avgick endast en flight per dygn jämfört med normalt drygt 100. Verksamhetens fokus blev då att snabbt ställa om för att sänka kostnaderna till ett minimum. Swedavia och Göteborg Landvetter Airport har tvingats till volymanpassningar av såväl medarbetare och infrastruktur som övriga driftskostnader.

I mitten av juni började resor till anhöriga och vänner att komma igång. Efter att reserestriktionerna lättade den 15 juli ökade resandet ytterligare och under hösten hade flygplatsen ett 20-tal flighter per dygn.

Likt Swedavias övriga flygplatser skiftade fokus snabbt till att vidta smittskydds- och trygghetsskapande åtgärder för att resenärer och medarbetare ska känna sig trygga på flygplatsen.

Göteborg Landvetter Airport har följt samma riktlinjer från The European Union Aviation Safety Agency (EASA)

som Swedavias övriga flygplatser för att minimera smittspridning och skapa förutsättningar för alla som vistas på flygplatsen att kunna hålla distans till andra.

På flygplatsen och i digitala kanaler finns information och råd om hur alla ska agera för att undvika köbildning och en uppmaning att bära munskydd. Ombord på flygplanen är munskydd ett krav.

### Stark exportindustri och besöksnäring

Hösten 2020 var affärsresandet fortsatt på en mycket låg nivå och flera företag aviserade att de inte börjar resa igen före sommaren 2021. Ryanair har under året haft fler resenärer och flighter än SAS, Lufthansa och Norwegian.



## Stora mark- tillgångar för logistik på och omkring flygplatsen



Besöksnäringen och exportindustrin är starka i regionen. Var femte anställd arbetar i ett utlandsägt företag, vilket kräver stor flexibilitet med möjligheter att resa och mötas. Flygplatsen har en unik position i Göteborgsregionen och det finns stora marktillgångar för logistik på och omkring flygplatsen.

Trenden före pandemin var att resandet till och från Göteborg Landvetter Airport ökar. Från 2012 till och med 2019 växte resenärsvolymen med 40 procent och det har under flera år funnits utmaningar med kapaciteten. Ett omfattande utvecklingsprogram pågår och tre nya terminalanslutna gater blev klara under 2020. Ytorna har kommit väl till användning för att förbättra möjligheterna till social distansering.

Airport City Göteborg fortsätter att växa fram och sammanlagt finns cirka 1,5 miljoner kvadratmeter mark avsatt för utvecklingen. År 2045 väntas antalet personer som arbetar i flygplats-

området att ha ökat från dagens cirka 4 000 till 10 000.

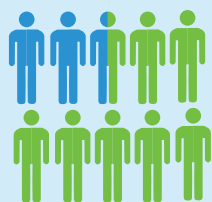
Under året har tre lager- och logistikfastigheter med totalt cirka 100 000 kvadratmeter färdigställt och tagits i bruk av aktörerna PostNord, Vätterleden Logistik, Rajapak och Dawa Däck. Färdigställandet av flygplatsens nästa hotell, med Scandic Hotels som operatör, pågår för fullt. Invigningen är planerad till andra kvartalet 2021.

### Kundupplevelse

Ett relevant utbud av mat, dryck och handel samt smidiga flöden och bra service är några av de faktorer som är mest avgörande för kundupplevelsen. För att ytterligare stärka kundupplevelsen har ett processinriktat arbetssätt införts inom Swedavia, vilket innebär ett helhetsperspektiv i samarbete med flygplatsens olika aktörer. Kunden är i centrum och verksamheten planeras och följs upp med ett starkt fokus på leverans och nyckeltal.

### Samarbeten

Flygbolagen och Swedavia är starkt beroende av varandra och bedriver både strategiska och operativa samarbeten för att utveckla Göteborg Landvetter Airport. Även säkerheten kräver ett tätt samarbete mellan de olika verksamheterna. I de viktiga grupperingarna Flygrådet, Go:Connect och Go:Cargo samarbetar flygplatsen med näringslivet, besöksnäringen och regionen, med gemensamma mål att säkra tillgängligheten och stärka affärerna för de olika aktörerna i Västsverige.



# +250 %

... så stor beräknas tillväxten bli vad gäller antalet personer som arbetar i flygplatsområdet år 2045 jämfört med i dag.

## GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT I KORTHET

- Göteborg Landvetter Airport har Sveriges bästa logistikläge, vilket ger en unik position.

- Göteborg Landvetter Airport trafikeras av totalt 88 flyglinjer.

- 65 destinationer trafikeras, varav 4 är inrikes.

- Totalt arbetar cirka 2500 medarbetare i den dagliga verksamheten på och omkring Göteborg Landvetter Airport. 439 av dessa är anställda av Swedavia.



### Resenärsutveckling 2020

- Under 2020 hade flygplatsen 1,6 miljoner resenärer (6,7 miljoner 2019). Både inrikesflyget och utrikesflyget minskade med 76 procent jämfört med 2019.

### Punktlighet 2020

- Punktligheten var under året 87,5 procent (80,7 procent 2019).

### Flygrelaterade nyheter 2020

- Två nya flygbolag med inriktning på inrikestrafik började trafikera Göteborg Landvetter Airport 2020: Amapola och Air Leap.
- En ny linje etablerades: Banja Luca med Ryanair.
- 2019 dominerade SAS, Norwegian och BRA. 2020 har i stället de europeiska nätverksbolagen samt lågprisbolagen vunnit marknadsandelar.
- Göteborg Landvetter Airport hade ingen interkontinental förbindelse under hösten.

### Utmaningar och möjligheter

- Airport City Göteborg fortsätter att växa. År 2045 väntas antalet personer som arbetar i flygplatsområdet ha ökat från cirka 4 000 till 10 000.
- Swedavia deltar aktivt i arbetet med att koppla stambanor till flygplatsen för att skapa intermodalitet.

## BROMMA STOCKHOLM AIRPORT: Central flygplats med osäker framtid

Bromma Stockholm Airports fleråriga utvecklingsprojekt blev i huvudsak klart under 2020. Under året diskuterades samtidigt en förtida nedläggning av flygplatsen. I övrigt präglades året av pandemin som bland annat ledde till att flygplatsen fick rollen som beredskapsflygplats för Region Stockholm.

**Resandet till och från Bromma Stockholm Airport** upphörde under några veckor i mars och april. På helåret syns en nedgång från 2,4 miljoner resenärer 2019 till 0,5 miljoner. Under sommarmånaderna ökade trafiken något och under hösten låg antalet avgångar på cirka 20 per dygn, vilket ska jämföras med cirka 200 avgångar per dygn i fjol. BRA, som tidigare stod för 80 till 90 procent av resenärsvolymer, lämnade under våren 2020 in en begäran om rekonstruktion på grund av den vikande resenärsutvecklingen.

För att säkra samhällsviktiga flygtransporter blev Bromma Stockholm Airport i mitten av april utsedd till beredskapsflygplats för Region Stockholm fram till den sista september.

Utvecklingsprogrammet Future Bromma drevs vidare och det mesta av arbetet hann bli klart före årsskiftet 2019/2020. I programmet ingick bland annat en ny brandstation, en ny ankomsthall, nya ytor för angöring av taxi, bil och buss samt en ny avisningsanläggning. I december invigdes Tvärbanans gren till Kista som har en hållplats vid flygplatsen.

Flygplatsen har ett arrendeavtal fram till 2038. I juni fick Swedavia en förfrågan från ägaren att göra en konsekvensanalys av ett eventuellt politiskt beslut att avveckla Bromma Stockholm Airport i förtid. Analysen gjordes utifrån bolagets affärsmässiga perspektiv och lämnades över till Näringsdepartementet i september. Swedavias

samlade bedömning är att det mot bakgrund av den nya marknadssituationen vore att föredra att konsolidera flygtrafiken i Stockholmsregionen till Stockholm Arlanda Airport.

En grundläggande förutsättning är att Stockholm Arlanda Airport får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens och samhällets behov. Till dess att ett beslut fattats kommer Swedavia att driva verksamheten vidare som tidigare på Bromma Stockholm Airport.

### Kundernas säkerhet i fokus

Pandemin har ställt höga krav på att resenärerna till och från flygplatsen ska kunna vistas säkert i hallar och andra utrymmen. Bromma Stockholm Airport har följt riktlinjerna från The European Union Aviation Safety Agency (EASA) för att minimera smittspridning.

### Samarbeten

Tillsammans med ett antal aktörer i trakten deltar Swedavia i projektet Brommastaden, ett arbete med att göra området mer sammanhållet och attraktivt. Bland aktörerna i området finns, förutom Swedavia, även Stockholms stad, shoppingcentrumet Bromma Blocks, byggherren NCC, kontorsfastigheten Hangar 5 med flera. Flygplatsen har även inlett ett samarbete med Stockholm Arlanda Airport som syftar till ett mer effektivt resursutnyttjande där de båda flygplatserna delar på resurser, medarbetare och utrustning.

### BROMMA STOCKHOLM AIRPORT I KORTHET

- Sveriges tredje största flygplats med knappt tio kilometer till Stockholms centrum, vilket ger det snabbaste reseerbjudandet till och från Stockholm.



- Bromma Stockholm Airport trafikeras av totalt 27 flyglinjer.
- 17 destinationer trafikeras, varav 14 är inrikes.
- Totalt arbetar cirka 740 personer i verksamheten varav 173 är anställda av Swedavia.
- Certifierad enligt Transportstyrelsens referenskod 3C som avser säkerhetsåtgärder.

### Resenärsutveckling 2020

- Under 2020 hade flygplatsen 0,5 miljoner resenärer, jämfört med 2,4 miljoner 2019.

### Punktlighet 2020

- Punktligheten var under året 92,3 procent (91,9 procent 2019).

### Flygrelaterade nyheter 2020

- BRA, som tidigare var störst av flygbolagen på Bromma Stockholm Airport, hamnade under året i rekonstruktion. Under 2019 stod BRA för 90 procent av alla flygningar.

### Utmaningar och möjligheter

- En förtida nedläggning av Bromma Stockholm Airport innebär samordning med och nya förutsättningar för Stockholm Arlanda Airport.

## SJU REGIONALA FLYGPLATSER: Mycket långsam återhämtning

För de sju regionala flygplatserna har året som gått starkt präglats av pandemins effekter. Under andra kvartalet hade de flesta svenska regioner knappt någon tillgänglighet alls via flyg. I juni startade en långsam återhämtning och under hösten levererade flygbolagen en kapacitet på cirka 20 till 25 procent jämfört med 2019. Därefter sjönk nivåerna på nytt i och med nya restriktioner.

**De regionala flygplatserna** bildar tillsammans med Swedavias övriga tre flygplatser ett infrastrukturnät som täcker hela landet. Förutom inrikeslinjer har flera av flygplatserna normalt sett även utrikestrafik, framförallt charter men även reguljära linjer. Pandemin och reserestriktioner har förändrat förutsättningarna och under hösten har utrikestrafiken varit begränsad till Malmö Airport, där Wizz Air återupprättat linjer till Östeuropa.

Samtliga regionala flygplatser hade under året en negativ resenärsutveckling på grund av pandemin. Både affärs- och privatresande har gått ner till ett minimum. Under andra kvartalet var trafiken obefintlig, men under sommaren märktes en ökning av privatresandet inrikes. Efterfrågan på affärsresor fortsatte att vara mycket låg under hösten. Luleå Airport och Kiruna Airport är de flygplatser som klarat sig bäst under året.

Trafikverket fick under våren i uppdrag av regeringen att skyndsamt ingå avtal om regelbunden flygtrafik till åtta utvalda orter, för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för Norrland och Gotland genom flyg till och från Stockholm Arlanda Airport.

Situationen har satt stort fokus på den regionala tillgängligheten i hela landet. För flygplatserna och flygbolagen har mycket av verksamheten handlat om att säkra möjligheten att kunna resa till Stockholm över dagen, ett utbud som under hösten var på plats om än med vissa begränsningar

på Kiruna Airport. För att möta den nya trafiksituationen har flygplatserna ställt om sin bemanning och ett stort antal medarbetare har blivit övertaliga och därmed korttidspermitterade samt drabbade av det varsel som lades i mars.

### Flexibla erbjudanden

Processutveckling fortsätter att vara ett viktigt verktyg för att hitta det ideala flöde som både bibehåller en hög kundupplevelse och skapar ett effektivt resursnyttjande. För att i framtiden kunna attrahera flygbolag med flexibla erbjudanden har det arbetet intensifierats under hösten.

Swedavia arbetar med att skapa effektiva flöden på flygplatserna för att kunna leverera trygghet och god smittskyddssäkerhet. All Swedavias flygplatspersonal som vistas i resenärsflöden bär munskydd och resenärerna uppmanas att följa deras exempel. Tydligare skyltning har införts på flygplatserna för att resenärerna lättare ska kunna ta sig fram med bibehållen social distansering och Swedavia har ett nära samarbete med flygbolagen för att skapa trygga miljöer.

### Samarbeten och intressentrelationer

I samarbete med regionerna driver Swedavia flera projekt för att hitta klimatsmarta alternativ till fossila flygbränslen. På flygplatserna i Umeå, Visby och Östersund pågår projekt för att förbereda flygplatserna för framtidens elflyg.

### SJU REGIONALA FLYGPLATSER I KORTHET

- Swedavias regionala flygplatser är Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport, Ronneby Airport och Malmö Airport.



- 46 destinationer trafikeras varav 22 är inrikes. Störst destinationsutbud har Malmö Airport.

- Totalt arbetar cirka 1 800 medarbetare i verksamheterna varav 772 är anställda av Swedavia.

### Resenärsutveckling 2020

- Under 2020 hade de regionala flygplatserna 1,7 miljoner resenärer, jämfört med 5,5 miljoner 2019.

### Punktlighet 2020

- Punktligheten var under året 86,9 procent (84,7 procent 2019).

### Utmaningar och möjligheter

- Digitala affärsmöten har ersatt fysiska möten under pandemin vilket påverkat affärsresandet i hela Sverige. Behovet av fysiska möten förväntas öka igen.
- De svenska regionerna har ett fortsatt behov av snabba kommunikationer, vilket skapar möjligheter att bygga upp flygutbudet på nytt. Framtidens elflyg kan skapa nya möjligheter till nya direktlinjer mellan regioner.

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

# Swedavias flygplatser 2020

Bolagets tio flygplatser bildar ett nätverk som knyter samman Sverige med världen.



## FRÅN NORR TILL SÖDER:

### Kiruna Airport

Banlängd: **2 502 m**  
 Starter och landningar: **1 398**  
 Antal resenärer: **110 432**  
 Linjer: **3 utrikes 2 inrikes**  
 Populäraste destinationer: **Stockholm, Umeå, London**

### Luleå Airport

Banlängd: **3 350 m**  
 Starter och landningar: **5 789**  
 Antal resenärer: **420 202**  
 Linjer: **1 utrikes 3 inrikes**  
 Populäraste destinationer: **Stockholm, Gran Canaria, Skellefteå**

### Umeå Airport

Banlängd: **2 400 m**  
 Starter och landningar: **5 903**  
 Antal resenärer: **292 728**  
 Linjer: **2 utrikes 4 inrikes**  
 Populäraste destinationer: **Stockholm, Gran Canaria, Helsingfors**

### Åre Östersund Airport

Banlängd: **2 500 m**  
 Starter och landningar: **2 464**  
 Antal resenärer: **140 572**  
 Linjer: **3 utrikes 5 inrikes**  
 Populäraste destinationer: **Stockholm, London, Malmö**

### Stockholm Arlanda Airport

Banlängd: **3 301, 2 500 och 2 500 m**  
 Starter och landningar: **83 234**  
 Antal resenärer: **6 535 429**  
 Linjer: **85 utrikes 22 inrikes**  
 Populäraste destinationer: **Luleå, Köpenhamn, London**

### Bromma Stockholm Airport

Banlängd: **1 668 m**  
 Starter och landningar: **14 450**  
 Antal resenärer: **478 680**  
 Linjer: **3 utrikes 14 inrikes**  
 Populäraste destinationer: **Malmö, Visby, Göteborg**

### Göteborg Landvetter Airport

Banlängd: **3 300 m**  
 Starter och landningar: **21 616**  
 Antal resenärer: **1 576 788**  
 Linjer: **61 utrikes 4 inrikes**  
 Populäraste destinationer: **Stockholm, Amsterdam, London**

### Visby Airport

Banlängd: **2 000 och 1 100 m**  
 Starter och landningar: **4 454**  
 Antal resenärer: **122 744**  
 Linjer: **0 utrikes 3 inrikes**  
 Populäraste destinationer: **Stockholm, Göteborg, Malmö**

### Ronneby Airport

Banlängd: **2 231 m**  
 Starter och landningar: **1 515**  
 Antal resenärer: **50 835**  
 Linjer: **0 utrikes 1 inrikes**  
 Populäraste destinationer: **Stockholm**

### Malmö Airport

Banlängd: **2 800 och 797 m**  
 Starter och landningar: **10 420**  
 Antal resenärer: **526 179**  
 Linjer: **15 utrikes 4 inrikes**  
 Populäraste destinationer: **Stockholm, Belgrad, Skopje**



Sturupsgul är namnet på den utmärkande kulören på Malmö Airport (till vänster).

Vyn som möter piloterna vid inflygningen till Åre Östersund Airport (mitten höger).

Interiör från Visby Airport (nederst).



# En lång period av återhämtning väntar

Under covid-19-pandemin har efterfrågan på flygresor minskat kraftigt till följd av stängda gränser och restriktioner avseende människors rörlighet. Detta innebär att förutsättningarna för en bärkraftig flygindustri saknats. Efterfrågan har minskat i en utsträckning som inte setts efter vare sig terrorattentaten 11 september 2001 eller under finanskrisen för drygt tio år sedan. Nu väntar en lång period av återhämtning.

**Flygtrafiken påverkar möjligheten** att bo och verka i landet. Affärer, industrier och arbeten är beroende av att det går att förflytta sig snabbt mellan städer, länder och världsdelar.

På 2010-talet var det under flera år all-time-high för trafikutvecklingen, under decenniet ökade trafiken med närmare 50 procent på Swedavias flygplatser. Nu är läget helt annorlunda.

För ett litet och exportberoende land som Sverige kommer det fortsatt vara avgörande med bra flygkommunikationer för att bedriva handel och attrahera investeringar. Den ekonomiska krisen som pandemin orsakat kommer att ta flera år att återhämta och flyget är en viktig del av den återhämtningen.

Branschens närmaste framtid är osäker ur flera perspektiv. Makroekonomi, sysselsättningsgrad, virusets fortsatta spridning, reserestriktioner till följd av covid-19, tidpunkten ett vaccin finns på plats, ökade digitala möten och en hårt pressad flygindustri är faktorer som kommer att påverka oss flera år framåt.

## En utmanande tid

En viktig del av flygindustrin är de resor som utrikesfödda gör till släkt och vänner samt de resor som svenskar gör till släktingar som bor, arbetar och studerar i andra länder. Även resor för de som besöker släkt och vänner som lever, studerar och arbetar i Sverige ingår. Dessa resor står för den snabbaste återhämtningen. Samtidigt är det svårt att spå på hur livsstils- och konsumtions-

## Branschens närmaste framtid är osäker ur flera perspektiv



mönster kommer att påverkas av pandemin och om det blir bestående effekter.

För flygbolagskunderna är det en extremt utmanande tid där många kämpar för sin överlevnad. Det innebär reducerade flygplansflottor och stora behov av kapitaltillskott från ägarna. Under återhämtningen kommer flygbolagen att minska sina verksamheter betydligt. Det kommer även finnas bolag som ser möjligheter att positionera sig på en förändrad marknad. De stora flygbolagen, med stora nav som de driver trafiken genom, har initialt en fördel. Samtidigt är de ekonomiskt pressade vilket kan innebära att lågprisbolagen, med sina mindre, mer kostnadseffektiva och mer flexibla organisationer, kan flytta fram sina positioner.

## Press på flygfrakten

Flygfrakten har påverkats åtskilligt av att resenärstrafiken gått ner. Normalt transporteras en stor del av godset i buken på passagerarplan, men den kapaciteten har minskat starkt. Samtidigt finns

ett nytt behov av snabba transporter på grund av förändrade köpvanor under pandemin med en ökad online-handel. Det påverkar den internationella flygfrakten vad gäller kapacitet.

Flygets andel av den samlade internationella frakten är liten men värdet på transportvarorna är högre, mer ömtåligt och mer tidskritiska. Trots att flygfrakten bara utgör en procent av de globala transportvolymerna står den för 35 procent av varuvärdet under mer normala år. För att kompensera för bortfallet av kapacitet har andelen flyg med enbart frakt ökat och antalet rörelser blivit fler. Även renodlade passagerarflyg har använts enbart för gods. Frakten har trots det tappat mycket samtidigt som den kapacitet som tillkommit blivit mer oregelbunden och oförutsägbar.

Flyget har dessutom en viktig roll i att skicka skyddsutrustning och förse industrin med reservdelar under de perioder när gränserna är stängda för vägtrafik. Det kan även bli flyg som distribuerar de vaccin som framställs och ska ut i världen i obrutna kylkedjor.

## Avgörande för svensk konkurrenskraft

Trots pandemin pekar trenderna på sikt mot ett ökande resande med flyg i världen. Även specifikt för Sverige väntas resandet till och från andra länder att gå upp på sikt. Tillgången till flygresor är viktigt för den svenska exporten och för att kunna få investeringar till landet. Svensk besöksnäring lever också till





**60 %**

... av alla utländska besökare reser till Sverige via flyg. Fungerande flygförbindelser är helt avgörande för besöksnäringen.

stor del på flyget, 60 procent av besökarna från utlandet reser hit via flyg. För Sveriges konkurrenskraft under återhämtningen är det avgörande att det går att ta sig hit.

Förändrade köpmönster och konsumentbeteenden som "svemester", ökad online-handel och fler digitala möten

kommer att påverka efterfrågan på flygresor även när pandemin är över. Samtidigt blir vi fler och fler i världen, globaliseringen och välståndet ökar och efter den pågående krisen kommer viljan att resa med all sannolikhet att öka igen. Trots det väntar några utmanande år innan allt närmar sig normalitet igen.

#### Aviation Business i korthet

- Verksamhetsområdet omfattar tjänster inriktade på flygverksamheten såsom destinations- och linjeutveckling, start- och landningstjänster samt marktjänster.

# Nya affärsmodeller i utmanande tider

2020 innebar stora utmaningar för Swedavias kommersiella aktörer, men även möjligheter. Omförhandlingar av hyresavtal till koncessioner, som inleddes 2019, har tillfälligt pausats på grund av rådande situation. Olika digitala lösningar används för att resenärerna enklare ska kunna ta del av flygplatsens utbud med bibehållen social distans.

**Det övergripande uppdraget** inom den kommersiella affären är att säkra långsiktiga kundrelationer, koncerngemensamma kommersiella strategier och utveckla tjänster och service för flygresenären, som möter kundernas behov och skapar långsiktig konkurrenskraft.

Butiker, restauranger, hotell, parkeringsplatser och försäljning genererar inkomster som hjälper till att finansiera investeringar på flygplatserna. De bidrar därmed till att hållbart utveckla och öka kapaciteten och att göra dem mer attraktiva.

Under 2020 minskade intäkterna avsevärt för Swedavias kommersiella partners. Likviditeten var under året mycket låg på grund av covid-19-pandemin. Exempelvis var parkeringsaffären och reklamverksamheten, som normalt har en sammanlagd omsättning på över en miljard, starkt negativt påverkade.

På grund av nya lagkrav inleddes omförhandlingar av hyresavtal till koncessioner under 2019. Dessa fick

avbrytas under året, men ska senast 2022 vara helt genomförda.

2020 gick antalet resenärer ner drastiskt och bedömningen är att det tar flera år att komma tillbaka till volymerna från 2019. Det innebär att utmaningarna inom Food, Retail and Beverage samt flygplatsernas övriga företag kommer att bestå. Investeringarna kommer för en god tid framöver vara på förhållandevis låga nivåer.

För att kunna behålla ett bra utbud av tjänster och service trots en betydligt svagare intäktsbas krävs nya affärsmodeller. Swedavia har en lång historia av långsiktiga relationer med hyresgästerna och arbetade under året med intensifierade dialoger med de kommersiella aktörerna.

## Kommunikation som inger trygghet

Sveriges geografiska läge i utkanten av Europa gör att landets näringsliv är beroende av bra flygförbindelser för att kunna konkurrera. När antalet resenärer kraftigt gick ner under året koncentrerade flygbolagen mycket av sin trafik till internationella nav som exempelvis Frankfurt och Köpenhamn, där de kan säkerställa ett större antal resenärer. För Swedavia är det avgörande att kunna attrahera tillbaka flygbolagen. Olika marknadsföringspaket riktade till flygbolagen har tagits fram som erbjuder stöd i form av reklamytor, PR och kommunikation.

Enligt löpande undersökningar under året är det inte främst oron för att bli smittad som avhåller oss från flygresor under pandemin. I stället är det en oro för att inte kunna ta sig hem från resmålet vid insjuknande som väger tyngst. Det näst vanligaste skälet är ekonomisk

osäkerhet kring resan och först på tredje plats kommer oron för att själv bli smittad. Swedavia har löpande arbetat med trygghetsskapande kommunikation och information om flygplatsens smittskyddshantering i alla relevanta kanaler och i fysisk skyltning på flygplatserna.

För att marknadsföra flygresandet i den mån det är möjligt informerar Swedavia om sina och flygbolagens åtgärder för att minska smittspridningen. Swedavia lyfter dessutom fram utbudet av öppna destinationer dit det går att resa utan restriktioner och karantänsbestämmelser.

I alla Swedavias kanaler säkras korrekt och uppdaterad information om vilka restriktioner som gäller på flygplatserna och på de olika resmålen. Det finns även länkar till Utrikesdepartementet och de olika flygbolagen.

För att göra det enklare att ta del av flygplatsernas utbud med bibehållen social distans finns betalningssystem med digitala lösningar, exempelvis appar som gör det möjligt att beställa och betala via mobilen. Även biljetter och incheckning går att hantera via appar.

## Förutsättningar ges för omställning

Swedavia är certifierade enligt det europeiska programmet Airport Carbon Accreditation (ACA) som syftar till att minska flygplatsernas klimatpåverkan. Det innebär att det finns flera krav som kommersiella aktörer som verkar på flygplatserna ska leva upp till. Swedavia ställer krav på samverkan med de kommersiella aktörerna för minskad miljöpåverkan och utökat socialt ansvar i hela leverantörskedjan. Swedavia kan genom samverkan åstadkomma synergier och

**För Swedavia är det avgörande att kunna attrahera tillbaka flygbolagen**



## Hemresan

... eller mer specifikt "oro kring möjligheten att ta sig hem från resmålet vid insjuknande", är det främsta skälet till att människor avhåller sig från flygresor under pandemin, enligt undersökningar.

utveckla hållbarhetsarbetet tillsammans med aktörerna. 2020 togs riktlinjer fram för att fasa ut alla engångsartiklar av plast från verksamheten. Det ställs även krav på att minimera emballage och kontorsmaterial, samt att avfallssorte-

ring och transporter ska ske på ett hållbart vis.

För att minska onödiga transporter av vatten har vattenfontäner installerats där resenärerna själva kan fylla på medhavda flaskor.

### Commercial Services i korthet

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

# Fortsatt stark expansion inom fastighetsaffären

Den snabba utvecklingen av Swedavias Airport Cities har fortsatt under året. På Stockholm Arlanda Airport blev Comfort Hotel Arlanda Airport klart i februari och på Göteborg Landvetter Airport öppnar ytterligare ett hotell under 2021. Dessutom pågår förberedelser för att etablera en större kongressanläggning i Airport City Stockholm.

**Affärsområdet Real Estate** ansvarar för Swedavias fastigheter och den mark som ligger i anslutning till flygplatserna. Strategin inom affärsområdet är att utveckla fastigheter, ofta tillsammans med olika partners, och sedan sälja dem när de är klara. De vinster som genereras bidrar till att finansiera investeringar och utveckling av verksamheten i flygplatssegmentet.

Real Estate kartlägger fastighetsbehov och utvecklingsmöjligheter i tidiga skeden. Verksamheten har växt i många år, i takt med den ökande globaliseringen och att flygplatserna blir allt viktigare som mötesplatser.

## De vinster som genereras bidrar till att finansiera investeringar och utveckling av verksamheten i flygplatssegmentet



I februari 2020 öppnade Nordic Comfort Hotels Nordens största flygplats hotell i Airport City Stockholm. Hotellet är, tillsammans med kontorshuset Office One och Clarion Hotel, en del av det framväxande området.

Real Estate genomför därutöver en förstudie för en byggnation av kongresslokaler med tillhörande hotell i samma område.

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

Trots den pågående pandemin finns ett fortsatt stort intresse för de möjligheter som logistikfastigheter i attraktiva lägen innebär för både lager och logistik. Omständigheterna medför dock att flera pågående projekt framskrider långsammare än planerat.

I Airport City Göteborg byggs ett större hotell i samarbete med Scandic Hotels med planerad invigning under andra kvartalet 2021. Swedavia har tecknat avtal om försäljning av fastigheten med tillträde i samband med öppningen.

### Real Estate i korthet

- Affärsområdet äger, utvecklar och förvaltar exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser.
- Utvecklingen av kommersiella fastigheter skapar mervärden och intäkter som kan återinvesteras i flygplatsverksamheten.
- Verksamheten tar fram utvecklingsprojekt för fastigheter så som hotell, kontorslokaler och logistikparker.
- Real Estate förvaltar och uppdaterar fastighetsinformation, utvecklar samägda fastighetsbolag och har tjänster inom byggprojektstyrning.

Det finns ett väl utvecklat samarbete med strategiska partners som kompletterar Swedavias egen verksamhet. Ett exempel inom fastighetsverksamheten är Alecta som tillsammans med Swedavia äger Swedish Airport Infrastructure, som förvaltar fastigheter kring flygplatserna. För att utveckla Airport City Stockholm har Swedavia ett partnerskap med Stockholm Arlanda Airportstad Holding och Sigtuna kommun.

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



**4 000**

... så många gäster ryms i den kongressanläggning som Swedavia planerar för i Airport City Stockholm.

# Ökat fokus på flygets klimatomställning

Flyget är i dag en förutsättning för både svensk och global utveckling och välfärd. För näringslivet och besöksnäringen är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter avgörande för att kunna utvecklas i en allt mer globaliserad och konkurrenspräglad ekonomi. Samtidigt behöver vi ställa om till fossilfrihet, inte minst inom transportsektorn. För att kunna skapa värde i framtiden behöver flygbranschen på sikt bli fossilfri.

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

Samhällsekonomi och klimat gynnas av att olika transportslag, oavsett om det rör sig om flyg-, tåg-, vägtransporter eller sjöfart som länkas samman i transportsystemet så att de kompletterar varandra i ett och samma system. På så sätt skapas synergier samt möjligheter till ökat kollektivt och mer effektivt resande.

## Skapar tillväxt och sysselsättning

Flyget är en viktig del i transportnäringen som knyter samman kulturer och ekonomier och möjliggör relatio-

ner mellan människor i olika delar av världen.

Flyget skapar arbetstillfällen inom hela näringslivet. Före pandemin har branschen, och den tillgänglighet som flyget skapar, bidragit direkt och indirekt till miljontals arbetstillfällen globalt. Ungefär 200 000 av dem finns i Sverige. Tillsammans bidrar de med över 175 miljarder kronor årligen till Sveriges BNP.

Svensk konkurrenskraft och regional utveckling är också beroende av flyget eftersom det bidrar till att skapa sysselsättning och ekonomisk tillväxt. Innan covid-19-pandemin omsatte utländska besökare årligen närmare 150 miljarder i Sverige.

## Systematiskt och målmedvetet

Flygets klimatomställning är av central betydelse för flygets utveckling och Swedavias arbete för omställningen

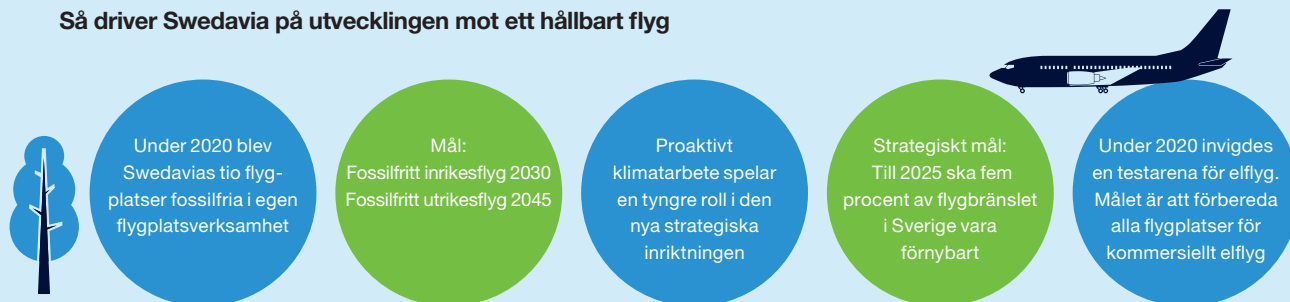
sker dels inom den egna verksamheten, dels genom att bidra till branschens samlade resa mot fossilfrihet.

Tack vare målmedvetet och systematiskt arbete i över tio år har samtliga av Swedavias tio flygplatser under året blivit fossilfria i den delen av flygplatsverksamheten som Swedavia driver i egen regi. Avgörande framgångsfaktorer har varit engagerade medarbetare, innovativa lösningar, en snabb teknikutveckling och beslutsamhet från ledningen. För att den egna verksamheten ska fortsätta vara fossilfri kommer Swedavia att engagera och involvera leverantörer och andra aktörer som verkar på flygplatserna i ännu högre grad.

## Driver på för fossilfritt

Swedavia är också pådrivande i arbetet med utvecklingen för ett fossilfritt flyg. Arbetet ligger i linje med flygbranschens färdplan för fossilfrihet som lanserades

## Så driver Swedavia på utvecklingen mot ett hållbart flyg





2018, med målet om ett fossilfritt inrikesflyg 2030 och ett fossilfritt svenskt flyg 2045.

För att öka fokus på branschens omställning har Swedavia ytterligare lyft fram vikten av en proaktiv klimatomställning i företagets nya strategiska inriktning, samt introducerat ett strategiskt mål om fem procent förnybart flygbränsle i Sverige till 2025.

### **Förnybart flygbränsle avgörande för omställning**

Viktiga initiativ för att nå det strategiska målet är Swedavias samordnade upphandling av förnybart flygbränsle tillsammans med den offentliga sektorn och näringslivet i syfte att reducera utsläppen från flygresan. Förnybart flygbränsle är i det korta perspektivet avgörande för att driva flygets klimatomställning och inom några år kommer elektrifiering samt elektrobränslen såsom vätgas och annan ny teknik att spela en viktig roll.

Swedavia har arbetat fram och antagit en strategi för elflyg med målsättningen att samtliga tio flygplatser ska kunna tillgodose de behov som elflygen kräver vid införandet av kommersiella linjer. På Åre Östersund Airport invigdes en testarena för elflyg under hösten 2020.

Satsningen på elflyg är ytterligare ett steg i Swedavias arbete med att främja övergången till ett fossilfritt flyg. Parallellt bevakar Swedavia också utvecklingen av ny teknik.

### **Utsläppen måste fortsätta minska**

Flyget står för två procent av de globala koldioxidutsläppen. Enligt Naturvårdsverket står inrikesflyget för en procent av koldioxidutsläppen medan utrikesflyget står för cirka fyra procent i Sverige. Utsläppen per passagerarkilometer har ändå minskat kraftigt de senaste åren och nya flygplan som tas i drift förbrukar 20 procent mindre bränsle än de som byts ut. Utsläppen

från flyget måste fortsätta minska ytterligare och det krävs att alla aktörer i värdekedjan agerar nu och verkar för kort- och långsiktiga lösningar.

Med nya material, ny design och nya motorer är nya generationens flygplan mer bränslesnåla än någonsin. Byts det fossila bränslet ut mot förnybart kan utsläppen minska med upp emot 85 procent ur ett livscykelperspektiv. Dessutom kan förnybart flygbränsle minska den så kallade höghöjds effekten som uppstår under flygningar på hög höjd då bränslet innehåller färre partiklar som bildar moln. Genom att öka beläggningen i flygplanen, verka för rakare flygvägar och fortsatt främja ny teknik kan flygets klimatpåverkan minska ytterligare.

Omställningen pågår nu och tillsammans med många aktörer gör Swedavia det möjligt för människor att mötas även i framtiden.

# Swedavias uppdrag och mål

## Swedavias uppdrag

Swedavia ska aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

## Uppdragsmål

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

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

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

### Funktionsmål, utfall 2020 (fjolårets siffror inom parentes)

**Kundupplevelse**  
**74** % (76%)

**Antal utrikes-destinationer\***  
**173** (314)

\* = som kan nås med direktflyg från flygplatserna.

**Miljoner resenärer inrikes**  
**3,6** (12,4)

**Miljoner resenärer utrikes**  
**6,6** (27,8)

### Hänsynsmål, utfall 2020 (fjolårets siffror inom parentes)

**Koldioxid avtryck, tusental ton\***  
**166** (506)

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

**Antal haverier och allvarliga tillbud\***

Haverier: **1** (2)  
Allvarliga tillbud: **1** (1)

\* vid flygplatserna



## Hållbarhetsmål

Med utgångspunkt i väsentlighetsanalysen och affärsinriktningen har Swedavia definierat fem hållbarhetsmål.

Område	Mål	Utfall 2016–2020
<p><b>Engagerade ledare och medarbetare</b></p> <p>Genom en inkluderande företagskultur som bygger på etiska riktlinjer och värderingar, utvecklar Swedavia framtidens flygplatser och möjliggör för människor att mötas.</p>	<p><b>75 %</b> (2025)</p>	<p>Utfall %</p> <p>Från och med 2019 görs pulsmätningar. Under 2020 gjordes fyra mätningar, två på våren och två på hösten.</p>
<p><b>Kundupplevelse</b></p> <p>Målet för nöjda resenärer 2025 är satt till 85 procent och kommer nås genom att arbeta kunddrivet. Det innebär ett systematiskt arbetssätt där bland annat kunden involveras i utvecklingen av befintliga och nya lösningar.</p>	<p><b>85 %</b> (2025)</p>	<p>Utfall %</p>
<p><b>Avkastning på operativt kapital</b></p> <p>Förutom det långsiktiga avkastningsmålet på sex procent årligen, har Swedavias ägare fastställt ett kapitalstrukturmål om en skuldsättningsgrad motsvarande 0,7–1,5 gånger.</p>	<p><b>6 %</b> (årligen)</p>	<p>Utfall %</p>
<p><b>Egna utsläpp av fossil koldioxid</b></p> <p>Målet att det inte ska förekomma några utsläpp av fossil koldioxid från den egna flygplatsverksamheten nåddes under 2020. Läs mer på sidorna 54–55.</p>	<p><b>0 ton</b> (2020)</p>	<p>Utfall %</p> <p>Utfall under hela 2020 blev 83 ton. Vid årets slut hade de fossila källorna fasats ut och Swedavia nådde målet.</p>
<p><b>Förnybart flygbränsle</b></p> <p>Swedavias mål är att fem procent av allt flygbränsle som tankas i Sverige ska vara förnybart 2025. En av flera förutsättningar för att flyget ska kunna nå målet om fossilfrihet 2045 är att ersätta fossilt flygbränsle med förnybart.</p>	<p><b>5 %</b> (2025)</p>	<p>Utfall %</p>

# Så arbetar Swedavia för att bli en ännu bättre arbetsgivare

Swedavias största tillgång är medarbetarna. Deras kompetens, förmågor och talanger bidrar på olika sätt till bolagets framgång.

Under pandemiåret 2020 har Swedavias medarbetare fått visa prov på sin förmåga att tillsammans ta sig an en helt ny verklighet. Smittskydd och trygghet för såväl medarbetare som resenärer har intagit en egen plats högt upp på dagordningen.



**Under året har** Swedavias arbetsplatser påverkats starkt av den stora nedgången i flygtrafik. Det har medfört ett införande av omfattande smittskyddsåtgärder, korttidspermittering av många medarbetare samt genomför-

ande av det varsel om uppsägning som lades i mars. Arbetet har också begränsats till absolut verksamhetskritiska uppgifter.

På flygplatserna har ett mindre antal medarbetare arbetat i nästan tomma

terminaler. Smittskydd och trygghet på arbetsplatsen har varit högt prioriterat och en naturlig del av vardagen.

Förändrade arbetssätt i form av distansarbete och digitala möten har gjort sitt intåg på allvar. De medarbetare som



har kunnat utföra sitt arbete på distans har under året gjort det i så stor utsträckning som möjligt.

### **Swedavia som arbetsgivare**

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

Swedavia har en genomarbetad process för att sätta övergripande och individuella mål: Personligt Engagemang och Prestation (PEP). Medarbetare som arbetar i team med liknande arbetsuppgifter ska kunna identifiera och följa upp gemensamma mål och på så sätt bli mer involverade. Processen är en del i företagets övergripande mål och strategier och baseras på Swedavias affärsplan och respektive flygplats eller enhets egen verksamhetsplan. Genom att säkra hållbara prestationer och skapa delaktighet tar Swedavia vara på allas kunskap och vilja till utveckling. Det är en förutsättning för ett hållbart och attraktivt Swedavia framåt.

### **Likabehandling och inkluderande kultur**

Swedavia som arbetsplats präglas av mångfald, inkludering och respekt för individen på alla plan. Många olika kompetenser samverkar inom ramarna för Swedavias verksamhet för att bolaget ska nå de strategiska målen, kunna erbjuda ökad resenärsnöjdhet och för-

## Genom att säkra hållbara prestationer och skapa delaktighet tar Swedavia vara på allas kunskap och vilja till utveckling

bättrad säkerhet. Det är varje ledares ansvar att driva ett målinriktat likabehandlings- och mångfaldsarbete samtidigt som det är viktigt att varje medarbetare tar ansvar för att bidra till en inkluderande och fördomsfri kultur. Alla ska ha rätt att vara sig själva och bli behandlade med respekt. Swedavia ska vara en jämställd och jämlik arbetsplats och arbetar aktivt för en inkluderande och engagerande kultur där alla medarbetares specifika förmågor och talanger tas tillvara. Arbetet inom likabehandling utgår från diskrimineringslagen och Swedavia har tydliga riktlinjer och policyer inom området.

Swedavia genomför årliga mätningar kring jämställdhet och andel utländsk bakgrund. Frågor kring likabehandling



finns i medarbetarundersökning samt pulsmätningar och ingår i den obligatoriska arbetsmiljöutbildningen för ledare.

Bolaget har strategiska samarbeten med Arbetsförmedlingen, Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA), Läkare utan gränser, Stockholm Pride och Röda Korset. Genom dessa samarbeten får Swedavia möjlighet att bidra till en positiv samhällsutveckling utöver det som är bolagets kärnupdrag.

### Arbetsmiljö

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

Ett krav är att genomföra flera så kallade Safety Walks och Safety Talks per år, där ledare och medarbetare tillsammans inventerar arbetsmiljörisiker i verksamheten. Detta följs upp i ledarnas individuella årliga målsamtal. Ständig förbättring av rutiner för rapportering av incidenter och avvikelser är en löpande process. Rapporteringen omfattar fysisk och psykosocial arbetsmiljö internt och hos externa entreprenörer. Genom ett förebyg-

gande arbetsmiljöarbete för såväl medarbetare som konsulter, värnas individens hälsa, utveckling och trivsel ur ett fysiskt, psykiskt och socialt perspektiv. Alla ledare genomgår en obligatorisk arbetsmiljöutbildning där allas aktiva ansvar i arbetsmiljöarbetet poängteras. En nära samverkan mellan ledare, medarbetare, skyddsorganisation och företagshälsovård är av stor vikt.

Under året har arbetsmiljöarbetet också handlat om smittskyddshantering, ergonomi vid distansarbete samt psykosocial arbetsmiljö i oroliga tider.

### Smittskyddsarbete och krishantering

Grunden för Swedavias smittskyddsarbete är en väl etablerad kontakt med relevanta myndigheter på smittskyddsområdet. Samarbetet startade långt före covid-19 i arbetet med pandemiplaner och sjukdomsutbrott som sars och ebola runt om i världen.

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

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

Riskanalysen ska utföras och dokumenteras av verksamheten och omhän-

## För ledare gäller att synligt och praktiskt verka för en sund, trygg och säker arbetsmiljö

derta lokala förutsättningar. Den ska fortlöpande uppdateras utifrån hur pandemin utvecklas och rådande smittskyddsrekommendationer.

En stor andel av Swedavias medarbetare utför arbete på plats på flygplatserna. Många har funktioner som är helt avgörande för flygplatsens möjlighet att vara öppen. Dessa medarbetare måste skyddas och det har därför varit viktigt att noggrant bedöma vilka stöttande administrativa funktioner som behöver vara på plats respektive kan arbeta på distans.

De medarbetare vars arbete kan utföras hemifrån ska göra så i så stor

## Social hållbarhet

### Styrning

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

### Fokusområden utveckling

- Ledarskap och medarbetarskap
- Inkludering
- Arbetsmiljö

### Sjukfrånvaro

Under 2020 minskade Swedavias totala sjukfrånvaro från 4,42 procent vid årets början till 3,72 procent vid årets slut. Minskningen gäller såväl kvinnor som män och inkluderar både kort- och långtidssjukfrånvaro. Att en stor andel av Swedavias medarbetare varit korttidspermitterade samt arbetat på distans i de fall det varit möjligt under perioden, är en bidragande orsak till minskningen.

### Arbetsmiljöhändelser

Swedavias målsättning är att inga allvarliga arbetsplatsolyckor ska inträffa. Med det menas inga dödsfall, svårare personskador, skador i arbetet som drabbat flera arbetstagare samtidigt eller allvarliga tillbud, det vill säga händelse som inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa.

Under 2020 inträffade fyra allvarliga arbetsplatsolyckor, ingen av dessa var dödsfall. Kategorisering av vad som är allvarlig arbetsplatsolycka sker utifrån Arbetsmiljöverkets riktlinjer.

# Safety Walks Safety Talks

– två exempel på åtgärder inom arbetsmiljöarbetet som syftar till att minska risken för allvarliga arbetsplatsolyckor. Aktiviteterna genomförs årligen av ledare och medarbetare tillsammans.

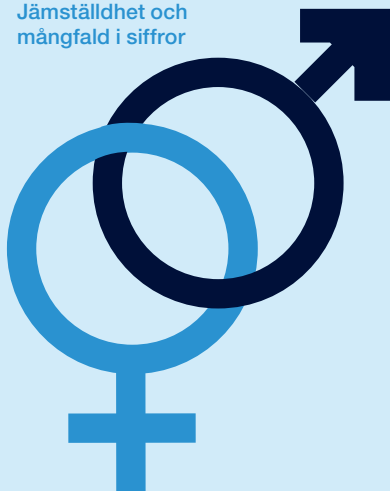
utsträckning som möjligt. Varje ledare har i uppgift att säkerställa att det sker.

I ett samlat ramverk med instruktioner har Swedavia under året informerat medarbetarna om vilka smittskydds- och trygghetsåtgärder som ska vidtas, hur de ska agera vid misstänkt smitta, vilka städrutiner som gäller, hur de använder skyddsutrustning samt hur distansarbete ska utföras.

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



## Jämställdhet och mångfald i siffror



### Könsfördelning samtliga medarbetare\*

34 %

(34 %)

Kvinnor

66 %

(66 %)

Män

\* Baserat på antal anställda 2020.

### Könsfördelning ledare

37 %

(38 %)

Kvinnor

63 %

(62 %)

Män

Inom ramen för Swedavias successionsplanering är motsvarande siffra 44 procent kvinnor (48 procent).

### Medelantal anställda

2 600

(3 050)

### Medarbetare med utländsk bakgrund\*\*

17,6 %

(19,3 %)

\*\* Själv född utrikes eller båda föräldrarna födda utrikes.

# Proaktiv etik är grunden för verksamheten

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

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

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

Illustrationen här intill visualiserar processen för hur Swedavia arbetar med affärsetik.

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

## Antikorruption

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

Tre huvudkomponenter utgör grunden för arbetet:

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

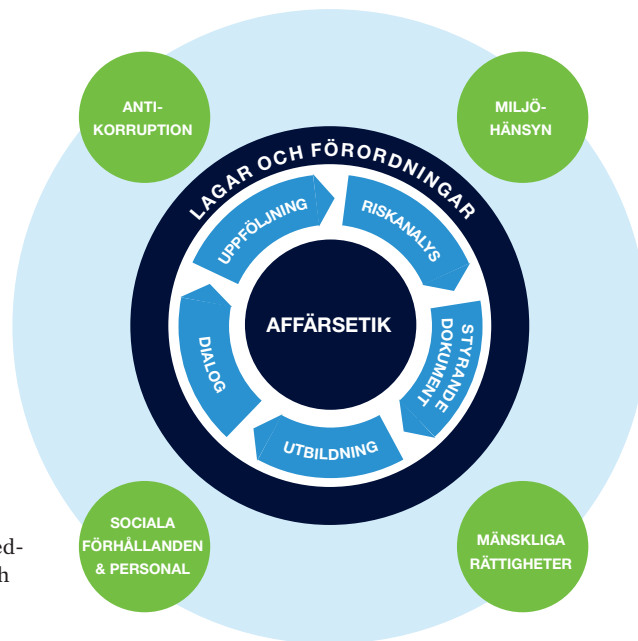
## Ansvar och uppföljning

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

Swedavia har valt att i mutpolicy 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. Som offentligt ägt bolag har Swedavia därför en lägre tröskel för vad som är tillåtet jämfört med många andra företag. En medarbetare hos Swedavia får aldrig, vare sig uttryckligen eller underförstått, för sig själv eller annan, ta emot, låta sig utlova eller begära en otillåten förmån för sin tjänsteutövning. Inte heller lämna eller erbjuda sådan förmån.

## Utbildning

Till Swedavias förebyggande åtgärder hör utbildning, rådgivning, en whistleblowing-funktion samt en etisk kommitté.



Antikorruptionsutbildningar arrangeras på regelbunden basis för bolagets ledare och specialister. Sedan 2018 är Swedavias onlineutbildning om bolagets mutpolicy och riktlinjer om extern representation obligatorisk för alla medarbetare. Varje ledare ansvarar för att på ett lämpligt sätt informera och föra en öppen dialog med medarbetarna om bolagets mutpolicy och riktlinjer för extern representation. Syftet är att medarbetarna ska vara medvetna om riskerna för korruption och mutbrott. Under året hade 95 procent av Swedavias ledare genomfört godkänd utbildning.

## Whistleblowing

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



# 2018

... året då Swedavia gjorde online-utbildningen om bolagets mutpolicy och riktlinjer om extern representation obligatorisk för alla medarbetare.

## Mänskliga rättigheter

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

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

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

## Swedavias mutpolicy är mer restriktiv än vad lagen kräver

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

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

## Nätverk

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

# Ny teknik leder utvecklingen kring säkerhetsrutiner

Säkerhetsarbetet är en integrerad del av Swedavias verksamhet och i centrum för ständig utveckling. Säkerhet, trygghet, luftfartsskydd och flygsäkerhet är några av de viktiga aspekter som bolaget ständigt arbetar med. Under året har ett centralt fokus varit att anpassa flygplatserna efter rådande smittskyddsutmaningar, som exempelvis uppmaningar till och möjligheter att hålla distans.

**Säkerhetsarbetet är indelat** i luftfartsskydd och flygsäkerhet. Luftfartsskyddet syftar till att förebygga brottsliga handlingar medan flygsäkerhetsarbetet förebygger olyckor. Swedavias flygplatser är certifierade enligt den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA:s regelverk. Undantag är Ronneby Airport och Luleå Airport, som båda drivs i samverkan med Försvarsmakten och därför omfattas av särskilda regler. Samtliga flygplatser har dessutom ett säkerhetsgodkännande avseende luftfartsskydd från Transportstyrelsen.

Swedavia arbetar med kontinuitetsplanering och riskhantering. Bolaget utformar konkreta åtgärdsplaner för att säkerställa att flygplatserna ska klara störningar som stora elavbrott eller problem med vattenförsörjningen.

Det är viktigt att bedriva en proaktiv riskhantering i strävan efter en hög tillgänglighet för resenärer och kunder. Genom kontinuerlig och systematisk riskhantering styrs beslut, prioriteringar och förändringsarbete mot de övergripande målen. Verksamheternas samtliga risker och risktyper värderas och sammanställs i riskbanker som uppdateras löpande inom ramen för ledningens genomgång samt hållbarhets- och affärsplanarbetet.

På Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport finns en operativ ledningscentral som underlättar arbetet med krishantering på ett praktiskt plan. Ledningscentralen och det anslutande krisledningsrummet ska

kunna användas även när andra flygplatser är berörda.

Under 2020 har ett stort arbete lagts ned på att anpassa verksamheten efter de regelverk som gäller för smittskydd. Skapandet av förutsättningar för resenärer, kunder och medarbetare att kunna hålla distans och minimera fysisk kontakt har varit av högsta prioritet.

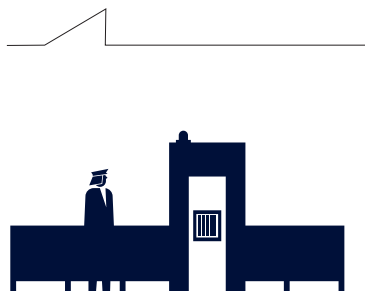
Inom EU arbetas det med en harmonisering av regelverken runt smittskydd vid resande samt kriterier för restriktioner i samband med resande. När dessa finns på plats implementeras de i Swedavias verksamhet.

## Nollvision

För att säkerställa hälsa och säkerhet för bolagets kunder registrerar Swedavia händelser på flygplatserna i antal haverier, allvarliga tillbud och allvarliga brister vid Transportstyrelsens kontroller eller EU-inspektionens verksamhetskontroller. Målet är noll haverier och allvarliga tillbud vid bolagets flygplatser. Swedavia rapporterar samtliga identifierade händelser med flygsäkerhetspåverkan till Transportstyrelsen samt till Statens Haverikommission (SHK) vid haverier och allvarliga tillbud.

Under 2020 inträffade ett haveri (två 2019) och ett tillbud (ett 2019). Haveriet rörde ett mindre enmotorigt flygplan från den lokala flygklubben och tillbudet rörde en avakning från taxibanan. Swedavias infrastruktur eller procedurer bedöms inte haft någon påverkan i någon av dessa händelser.

Arbetet med införandet av en ny standard som ställer hårdare krav för röntgen av incheckat bagage har påbörjats







### Förbättrade säkerhetsrutiner

Utvecklingen av ny teknik bidrar till arbetet med att ständigt förbättra och effektivisera säkerhetsrutinerna på flygplatserna, samtidigt som resenärsupplevelsen förbättras. Så kallade security scanners och utrustning för röntgen av kabinbagage är viktiga delar i resenärsprocessen. Ny teknik finns nu utvecklad och certifierad, vilket gör att resenären kan behålla vätskor och elektronik i sitt handbagage genom hela säkerhetskontrollen. Kontrollen blir därmed enklare och snabbare. Arbetet med införandet av en ny standard som ställer hårdare krav på röntgen av

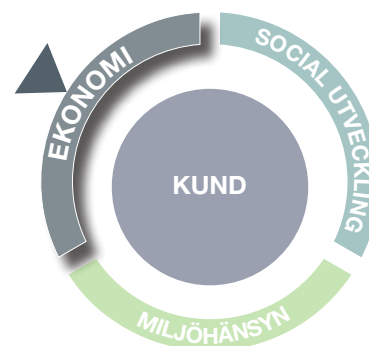
incheckat bagage har också påbörjats. Tekniken ska vara införd senast 2022 och på Göteborg Landvetter Airport och Stockholm Arlanda Airport är arbetet precis i slutfasen.

Det utvecklingsarbete som pågår på flera av Swedavias flygplatser är förknippat med stora krav på säkerhet. Säkerheten på landside, det vill säga utanför säkerhetskontrollerna, är av särskilt stor betydelse i sammanhanget. Ansvaret delas med polisen, vilket innebär att roller och ansvarsområden måste vara tydligt definierade.



# Flygplatserna – tillväxtmotorer som gagnar hela landet

Swedavia bidrar till Sveriges konkurrenskraft och tillväxt genom att stärka den nationella och internationella tillgängligheten. På grund av covid-19-pandemin blev 2020 ett år som påverkade ekonomin avsevärt och de framtida konsekvenserna är svåra att överblicka.



**För att möta** pandemins ekonomiska påverkningar har Swedavia under året arbetat intensivt med att få ned kassaflödet genom att sänka kostnader, prioritera i investeringsportföljen och bland annat pausa en del utvecklingsprojekt. Under året har upp till 2 300 av Swedavias medarbetare varit permitterade. Ett varsel som berörde 800 medarbetare lades under våren och personalneddragningarna påbörjades under det fjärde kvartalet.

För att stödja Swedavias kunder och partners i det svåra ekonomiska läget har ett antal beslut fattats om hyres- och avgiftslättnader. Syftet är att skapa förutsättningar för så många som möjligt att överleva krisen och därmed finnas kvar och bidra till Swedavias lönsamhet när trafiken så småningom återkommer. Alternativkostnaden, i form av risken för konkurser, tomma lokaler under mycket lång tid samt nya koncessionsupphandlingar i en väldigt svag marknad när trafiken successivt återkommer, har bedömts vara betydligt högre.

Pandemin har dessutom inneburit att Swedavia på grund av den stora osäkerheten som råder arbetar med scenarier istället för prognoser som tidigare. Läs mer på sidorna 10–13.

För att säkerställa bolagets långsiktiga värdeskapande, upprätthålla bolagets infrastruktur samt säkra svensk flygtillgänglighet godkände Riksdagen ett aktieägartillskott på upp till 3,15 miljarder kronor. Regeringen beslutade i oktober att lämna ett aktieägartillskott på 2,5 miljarder kronor.

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

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

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

digare och mer inspirerande reseupplevelser. Målet är att Swedavias flygplatser ska bli Skandinavien's viktigaste mötesplatser.

Under året överlämnade Swedavia de sammanfattande slutsatserna av en konsekvensanalys, gjord utifrån bolagets ekonomiska och affärsmässiga perspektiv, av ett eventuellt politiskt beslut att avveckla Bromma Stockholm Airport i förtid. Läs mer på sidan 28.

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

Som flygplatsoperatör fungerar Swedavia som en viktig pådrivare och länk mellan flygplatsens olika aktörer. I den rollen kan Swedavia skapa förutsättningar för flygplatsernas och branschens olika aktörer att använda ny kunskap och teknik till att minska flygets klimatpåverkan samt bidra till att FN:s hållbarhetsmål kan uppnås.

#### Swedavias bidrag

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

## Investeringar för att säkerställa tillgänglighet

Swedavia utvecklar flygplatser för framtidens flygresande. Bolaget planerade att investera 42,3 miljarder kronor 2016–2025. De största investeringarna handlar om kapacitetsförbättringar på Stockholm Arlanda Airport. I och med pandemin är osäkerheten kring investeringar stor. Under perioden 2016–2020 investerades 15,5 miljarder kronor, men under 2020 pausades flera planerade investeringar.

### Stockholm Arlanda Airport

Stockholm Arlanda Airport ska utvecklas till Nordens ledande flygplats och vara en internationell förebild inom hållbarhet. Under perioden 2016–2020 har bolaget investerat 7 miljarder kronor i bland annat utbyggnad av terminal 5, ett nytt driftområde, fler uppställningsplatser för flygplan och förbättrade bagagesystem. Planerade investeringar 2021–2022 beräknas bli cirka 4 miljarder kronor. Den största delen för den pågående utbyggnaden av terminal 5.

### Göteborg Landvetter Airport

Göteborg Landvetter Airport är och ska fortsatt vara Västsveriges port till världen. Flygplatsen får fler nya gater, utökad terminalkapacitet, förbättrad bagagehantering och nya trafiklösningar runt om. Terminal Syd invigdes under 2020. Hotell, logistik-, handels- och arbetsplatser växer fram i en ny flygplatsstad. Flygplatsen ska därmed i än högre grad bidra till regionens utveckling. Den totala investeringen 2016–2020 uppgick till 2,3 miljarder kronor. Planerade investeringar 2021–2022 uppgår till 0,2 miljarder kronor.

### Bromma Stockholm Airport

Swedavias bedömning är att det, givet den nya marknadssituationen, inte längre är affärsmässigt motiverat att driva Bromma Stockholm Airport vidare och att en konsolidering av flygtrafiken i Stockholmsregionen till Stockholm Arlanda Airport är möjlig. Det är dock en grundläggande förutsättning att Stockholm Arlanda Airport får långsiktiga förutsättningar för att utvecklas i takt med samhällets behov. Swedavia har utgått från bolagets affärsmässiga förutsättningar och att ett politiskt beslut om att stänga Bromma Stockholm Airport i förtid bör fattas med ett bredare samhällsperspektiv i beaktande.

### Regionala flygplatser

Samtliga sju regionala flygplatser ska vara tillgängliga för boende i regionen, näringsliv och turister. Flygplatserna utvecklas och moderniseras för att öka såväl effektivitet som kapacitet och för att utgöra viktiga mötesplatser. De är på många sätt avgörande för regionernas utveckling. Under perioden 2016–2020 investerades cirka 0,8 miljarder kronor vid flygplatserna. Planerade investeringar 2021–2022 uppgår till 0,3 miljarder kronor.

### Real Estate

Swedavias arbete med terminalnära fastighetsutveckling bedrivs inom Real Estate. Målsättningen är att utveckla och exploatera markområden för att realisera värden som därefter kan användas i utvecklingen av flygplatserna. Under perioden 2016–2020 har 2 miljarder kronor investerats inom Real Estate-segmentet, bland annat i ett nytt hotell samt kontorsbyggnad på Stockholm Arlanda Airport och ett nytt hotell på Göteborg Landvetter Airport. Comfort Hotell Arlanda Airport invigdes i början av året och Swedavias försäljning av fastigheten genomfördes 2020 till ett underliggande fastighetsvärde om drygt 1,4 miljarder kronor. Realisationsvinsten uppgick till 427 miljoner kronor. Planerade investeringar 2021–2022 uppgår till 0,7 miljarder kronor.

175  
miljarder

... så mycket bidrar flyget med till Sveriges BNP under ett normalår, vilket visar på flygets betydelse för landet.

2,5  
miljarder

... totalt i aktieägartillskott från ägaren under 2020 för bolagets långsiktiga värdeskapande och för att kunna upprätthålla bolagets infrastruktur och säkra svensk flygtillgänglighet.



### INVESTERINGAR 2021–2022

#### Miljarder SEK

Stockholm Arlanda Airport	4,0
Varav utvecklingsprogrammet	3,1
Göteborg Landvetter Airport	0,2
Regionala flygplatser	0,3
Real Estate	0,7
Koncerngemensam	0,8
<b>Totalt</b>	<b>5,8</b>



Stockholm Arlanda Airport

## Masterplanerna – avgörande för långsiktiga investeringar

Det aktiva arbetet med Swedavias 50-åriga masterplaner fick, som så mycket annat, sättas på paus under året. Långsiktig planering är dock fortsatt avgörande för en hållbar infrastruktur.

**Förutom flygplatsverksamheten** i sig berör masterplanerna även de kommersiella verksamheter och fastigheter som finns i anslutning till flygplatserna. De innehåller inte några bindande åtaganden utan ska vara vägledande och visionära.

Genom ett långsiktigt perspektiv på planeringen kan flygplatsens olika verksamheter placeras på ett sätt som fungerar både nu och i framtiden. På så vis minimeras behovet av att flytta dem, vilket är bra ur ett hållbarhetsperspektiv.

Exempel på fokusområden inom arbetet med masterplaner är trender, teknikutveckling och innovation där elflygets behov av förändrad flygplatsfunktion är i fokus. Den långsiktiga planeringen verkar även för att underlätta för intermodalitet.

Andra frågor som hanteras rör hur flygplatsen måste anpassas och utvecklas för att möta klimatförändringar som förändrade reseströmmar, omgivande fauna och ökade regnmängder.

### Masterplaner i korthet

- Masterplaner ligger till grund för att kunna planera flygplatsernas utveckling på lång sikt.
- Masterplaner fastställs för alla Swedavias flygplatser utom Bromma Stockholm Airport på grund av osäker framtid.
- Fastställda masterplaner: Malmö Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Visby Airport, Ronneby Airport och Kiruna Airport.
- Åre Östersund Airports masterplan pausades på grund av covid-19-pandemin.
- Arbetet pågår med masterplaner för Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Ett vägval för Stockholm Arlanda Airport är beslutat i Swedavias styrelse. För Göteborg Landvetter Airport återstår enbart en sammanställningsfas.

Läs mer om Swedavias masterplaner:  
[www.swedavia.se/om-swedavia/roll-och-uppdrag/](http://www.swedavia.se/om-swedavia/roll-och-uppdrag/)

# Swedavias leverantörsarbete

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

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

Swedavia Inköp arbetar kategori-baserat, där kategorierna är uppdelade utifrån hur leverantörsmarknaden ser ut. Indelningen består av 14 huvudkategorier, dessa bryts ned i ett 90-tal subkategorier. Totalt omfattar

det en inköpsvolym på drygt 5 miljarder kronor 2019. Med covid-19-effekten syns en nedgång på knappt 40 procent under 2020.

Av Swedavias cirka 4 000 leverantörer finns avtal med runt 750 av dem. Swedavia bedömer att 75 av dessa är strategiskt viktiga för verksamheten, varför ett större fokus på uppföljningsarbete läggs kring dessa. En ytterligare bedömning görs för att definiera 20 toppriskleverantörer utifrån ett driftsperspektiv, med syftet att ha en extra bevakning på dessa.

Under 2020 har ett digitalt stödverk-

tyg implementerats för att följa upp leverantörer på ett strukturerat sätt utifrån hållbarhetsperspektiv genom riskbedömningar. Riskerna bedöms utifrån aspekterna miljö, mänskliga rättigheter, socialt ansvarstagande och antikorrupktion.

Under 2020 har Swedavia fortsatt tagit stöd av Upphandlingsmyndighetens kriteriebibliotek för att ställa hållbarhetskrav i upphandlingar. I nästa steg kommer kriterierna att användas vid uppföljningarna.

## Leverantörer i siffror

# 4 000

... det totala antalet leverantörer (cirka)

# 750

... antalet avtalsleverantörer (cirka)



# Året då Swedavia uppnådde fossilfrihet

Den flygplatsverksamhet som Swedavia driver i egen regi var helt fri från utsläpp av fossil koldioxid vid utgången av 2020. När beslut om detta strategiska mål togs för tio år sedan låg utsläppen på närmare 7 700 ton per år. Att nå nollmålet har varit möjligt tack vare ett systematiskt och innovativt miljöarbete samt engagerade medarbetare.



**Flygets klimatomställning** är av avgörande betydelse för flygets utveckling. Swedavia har i över tio års tid arbetat med att minska utsläppen av fossil koldioxid. Under 2020 nådde Swedavia målet om noll ton fossila koldioxidutsläpp från den flygplatsverksamhet som Swedavia driver i egen regi. Swedavia arbetar med de direkta utsläppen, från exempelvis egna fordon, maskiner, reservkraft och utsläpp vid brandövningar, men även med indirekta utsläpp från exempelvis inköpt el och värme, utsläpp som sker hos producenten samt reducering av koldioxidutsläpp från flygresan där Swedavia köper bioflygbränsle. Koldioxidutsläppet är beräknat utifrån förbränningen av bränslet,

det vill säga den del av livscykel som Swedavia kan påverka.

Bland de kvarvarande utmaningarna inför 2020 var bland annat att säkerställa att reservkraften kunde drivas av förnybart bränsle och tillgången till HVO100 (förnybart diesel) och grön gasol var tillräcklig samt att byta till förnybara bränslen eller eldrift för alla arbetsredskap, maskiner och fordon. De sista koldioxidutsläppen kunde åtgärdas precis före årsskiftet.

När arbetet för att nå nollutsläpp påbörjades var osäkerheten stor om det skulle finnas tillräckligt med lösningar för att nå målet. Under åren har det tack vare en rad innovativa tester, som exempelvis fjärrstyrda och autonoma maski-

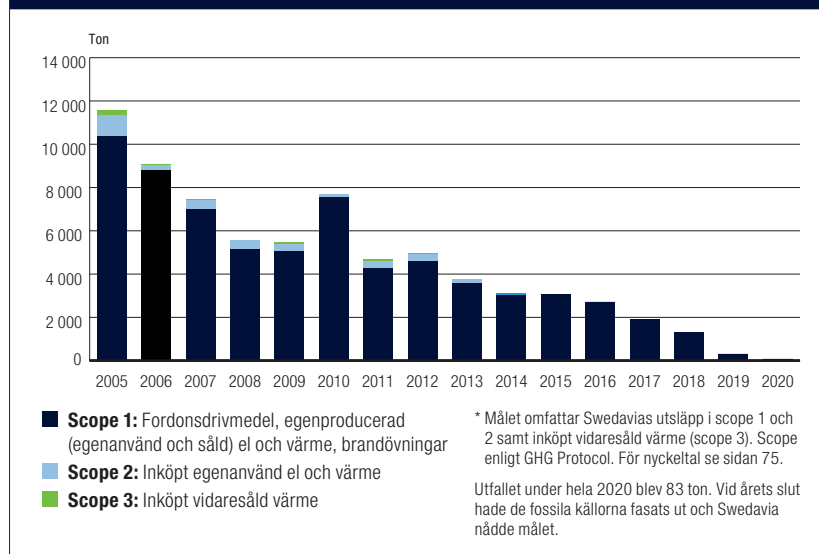
ner och arbetsredskap, ändå varit möjligt att nå ända fram (se graf).

## Klimatcertifiering

Swedavias miljö- och klimatarbete styrs främst genom det integrerade miljö- och energiledningssystemet samt Airport Carbon Accreditation (ACA) certifieringen. Inom ramen för klimatprogrammet ACA uppfyller Swedavias samtliga flygplatser kraven för den tidigare högsta certifieringen, ACA3+. Nu höjs målen att nå nästa nivå, ACA4+, med målbilden att Stockholm Arlanda Airport ska bli den första av Swedavias tio flygplatser att bli certifierad enligt högsta nivån. För att stärka konkurrenskraften och fortsatt visa att Swedavia ligger i framkant i klimatarbetet kommer en plan arbetas fram hur alla tio flygplatser ska nå högsta ACA-certifieringen.

Flera viktiga initiativ för att fortsatt utveckla Swedavias klimatarbete har tagits under året. Proaktiv klimatomställning är nu en egen strategi i Swedavias nya strategiska inriktning, en strategi som fastställs av styrelse och koncernledning. Swedavia har initierat ett arbete inspirerat av Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) med att analysera risker kopplat till klimatrelaterad finansiell påverkan på övergripande nivå. Återrapportering för relaterade klimatrisker sker kvartalsvis till styrelsen i en koncernövergripande riskrapport.

Utveckling för Swedavias nollmål avseende utsläpp av fossil koldioxid\*



Läs mer om Swedavias omställning:  
[www.swedavia.se/omstallningen](http://www.swedavia.se/omstallningen)



## Klimatrelaterade risker och möjligheter

### Omställningsrisker

Omställningsrisker är risker som en övergång till ett samhälle med lägre koldioxidutsläpp kan innebära.

Förändrade och utökade styrmedel för bio-bränslen i Europa kan påverka tillgången av bio-bränsle och en bristsituation kan uppstå. Det kan leda till svårigheter för Swedavia att bibehålla det uppnådda målet om fossilfrihet.

Med ökad efterfrågan på förnybar diesel finns risk för att produktionen av förnybart flygbränsle påverkas negativt vilket kan minska tillgången.

Satsningar på elfordon och verktyg ställer högre krav på kapacitet för distribution av el, i ett elnät som har effektbrister i Sverige.

Politiker blir uppvaktade för att vidta åtgärder för att minska flygandet istället för att minska flygets klimatpåverkan. Nya ekonomiska styrmedel som införs kan påverka flygbolagens ekonomi negativt utan att bidra till ett förbättrat klimat.

### Fysiska risker

Fysiska risker är risker som kan innebära direkt skada på tillgångar eller indirekt skada såsom avbrott i flygplatsverksamheten.

Swedavias masterplaner behöver utvecklas för att ta hand om effekterna av ett förändrat klimat, till exempel kommer det att bli vanligare med kraftiga regn som kan leda till översvämningar både på air-side och landside vilket kan äventyra kontinuiteten av flygplatsdriften.

Värmeböljor, ökad markfukt och periodvis köldknäppar kan komma att påverka infrastrukturen negativt i form av bland annat försämrad bärkraft på rullbanorna med mindre lastkapacitet som följd. Kraftiga vindar och ökad brandrisk kan leda till inställda och försenade flyg. Med ett varmare och fuktigare klimat måste terminalerna fortfarande kunna leverera en god inomhusmiljö till resenärer och hyresgäster.

### Potentiell finansiell påverkan

Omställningsriskerna och de fysiska riskerna kan leda till ökade kostnader och begränsningar i verksamhetsutövningen, försämma den finansiella ställningen och negativ varumärkespåverkan. Ökade risker för materiella skador och kostnader för att upprätthålla och förebygga risker för översvämningar, värmeböljor och havsnivåhöjning. Det finns risker för att tekniska system slås ut, längre elavbrott och inställda och försenade flyg vilket får en negativ påverkan på kontinuiteten. Negativ finansiell påverkan på fastighetsbeståndet som kan utsättas för översvämningar följt av ökade kostnader för underhåll och ombyggnationer. Om klimatåtgärderna är otillräckliga i branschen kan flygskamsfaktorn påverka Swedavias affär negativt.

### Möjligheter

Swedavia kan redan idag påvisa flera möjligheter som skapats genom arbetet med att fasa ut fossil koldioxid från den flygplatsverksamhet som drivs i egen regi. Genom att Swedavia endast använder förnybar energi, den egenproducerade värmeproduktionen ökar parallellt med arbetet med energieffektivisering så minskas utsläppen av växthusgaser och driftkostnaderna. Nya möjligheter kan skapas med biobränsle, elflyg och vätgas för både Swedavia och branschen.

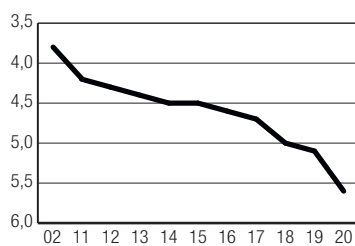
Genom miljöcertifiering kan Swedavia mäta byggnadens miljöpåverkan. Swedavia kan se flera positiva finansiella effekter av ett ökat fokus på avfallshanteringen i och runt flygplatserna. Genom ett ständigt arbete med energieffektivisering och minskade energikostnader kan det leda till lägre finansieringskostnader.

### Åtgärder för minskat flygbuller

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

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

#### NRI totalt Swedavias flygplatser



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

Totalt har 215 kurvade inflygningar genomförts på Stockholm Arlanda Airport under 2020, vilket totalt även minskade utsläppen av fossil koldioxid med cirka 39 ton.

### Energi

Energianvändningen på Swedavias flygplatser uppgick under 2020 till cirka 146 GWh (171 GWh). Under 2020 har energianvändningen minskat drastiskt på grund av att flygandet har minskat. Elen (-14 procent) har minskat mer än värmen (-11 procent) då resenärerna faktiskt är med och värmer upp terminalerna.

### PFAS

Poly- och perfluorerade alkylsubstanser (PFAS) är en grupp på över 4 700 kemikalier som är vatten- och smutsavstötande. Tidigare använde Swedavia PFAS i brandsläckningsskum. Sedan många är det borttaget men föroreningen finns kvar i marken.

Swedavia arbetar aktivt med utredningsarbeten av PFAS-förorening vid flygplatser där Swedavia innehar miljötillståndet, med undantag av Åre Östersund Airport där försvarsmakten genomför utredningsarbetet. År 2018 startade ett projekt på Stockholm Arlanda Airport som syftar till att identifiera möjliga åtgärdsmetoder för att reducera spridningen från brandövningsplatsen.

### Kontinuerligt miljöarbete

Swedavia bedriver ett aktivt arbete med att minska övrig miljöpåverkan. Under året slogs miljö- och energi-

ledningssystemen ihop i syfte att effektivisera arbetet och ge en tydligare kravställning.

Kemikalier byts ut och användningen ses över och begränsas för att få så liten miljö- och hälsopåverkan som möjligt. Främst handlar det om att begränsa utsläpp av de medel som används vid avisning av flygplan samt medel för halkbekämpning på rullbanorna. På flera flygplatser finns anläggningar som återvinner uppsamlad avisningsvätska.

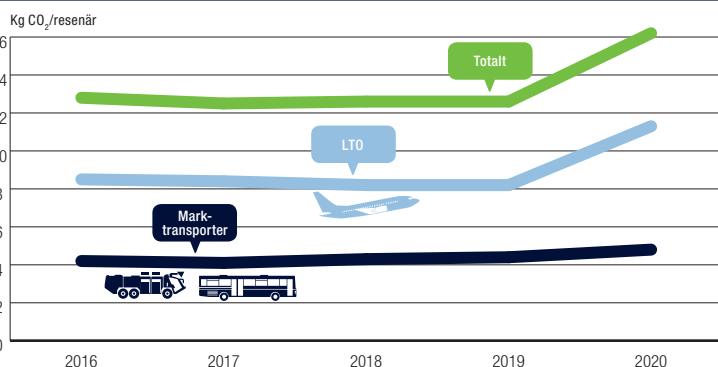
Inom avfallsområdet pågår olika aktiviteter för att förbättra utsorteringen av återvinningsbara fraktioner från restavfallet. Fokus ligger speciellt på att ta hand om matavfall. Det område som fortsatt bjuder på utmaning är källsortering av avfall från terminaler och flygplansavfall.

### Påverkan inom byggverksamheten

Swedavias flygplatser utvecklas ständigt genom omfattande bygg- och anläggningsverksamhet. Bygg- och anläggningsverksamheten styrs bland annat genom miljöcertifieringar och företagets miljö- och energi-, samt kvalitetsledningssystem.

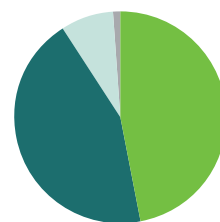
För att reducera miljöpåverkan inom bygg- och anläggningsverksamheten prioriteras åtgärder inom resurseffektivitet, minskad och cirkulär användning av material samt förbättrad avfallshantering. Medvetna materialval ska göras och ämnen som påverkar miljö och hälsa på ett negativt sätt ska undvikas. Återvunnet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

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



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

### Swedavias fossila koldioxidutsläpp per område 2020, %



\* Det fossila koldioxidutsläppet inom Energi kommer från reservkraftdrift.



sen som under användningen av byggnader. I de färdiga byggnaderna används förnybar energi. Ett exempel är akvifären vid Stockholm Arlanda Airport som utvinner värme och kyla ur grundvattnet. Ur energisynpunkt finns ett internt krav på minst 25 procent lägre energi-användning än Boverkets byggregler både i nybyggnationer och i större ombyggnationer. I de fall då byggnaden ska certifieras ställs högre krav på energieffektivisering i driftskedet.

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

Swedavia har resurser som stöttar bygg- och anläggningsverksamheten på en övergripande nivå. Projekten har ansvar för att lagkrav, riktlinjer och projektspecifika miljömål efterlevs. Miljösamordnare finns med i vissa projekt för att kvalitetssäkra arbetet och följa upp att målen nås.

Under 2020 utökades arbetet med klimatkalkyler för att kunna ta medvetna beslut för minskad klimatpåverkan, till exempel inom materialval och transporter. Swedavia har dessutom infört ett nytt övergripande mål som avser klimatarbete och krav på klimatkalkyler för större projekt eller projekt med hög riskvärdering. Under året har Swedavia genomfört en klimatkalkyl för ett utbyggnadsprojekt på terminal 5 på Stockholm Arlanda Airport där valet av en trästomme visade en stor miljövinst.

## Miljötilstånd

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 miljötilstånd för att flygverksamhet ska tillåtas. Miljötilstånden är affärskritiska och styr vad Swedavia får göra. Vid utgången av 2020 ansvarade Swedavia för åtta flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser, Luleå Airport och Ronneby Airport, ansvarade Försvarsmakten för miljötilstånden.

Läs mer om miljötilstånd: [www.swedavia.se/om-swedavia/vart-miljoarbete/](http://www.swedavia.se/om-swedavia/vart-miljoarbete/)

### Koldioxidavtryck, kton CO2

Flygplats	Flygtrafik		Marktransporter		Swedavia		Totalt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Stockholm Arlanda Airport	77	222	31	111	0,05	0,15	109	333
Göteborg Landvetter Airport	15	47	7	29	0,01	0,07	22	76
Malmö Airport	9	19	5	17	0,01	0,03	14	36
Bromma Stockholm Airport	4	16	1	3	0,00	0,01	5	19
Umeå Airport	3	7	1	6	0,01	0,03	4	13
Luleå Airport	4	8	3	6	0,00	0,00	6	14
Äre Östersund Airport	1	4	1	2	0,01	0,02	2	6
Kiruna Airport	1	2	0	1	0,00	0,01	1	3
Ronneby Airport	1	2	0	1	0,00	0,00	1	3
Visby Airport	1	3	0	1	0,00	0,00	2	4
<b>Totalt</b>	<b>116</b>	<b>330</b>	<b>50</b>	<b>176</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>166</b>	<b>506</b>
<i>Procentuell förändring 2019–2020:</i>	<i>-64,7 %</i>		<i>-71,9 %</i>		<i>-73,6 %</i>		<i>-67,2 %</i>	

Koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser 2020 redovisas här fördelat på flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken), resenärernas marktransporter till och från flygplatserna samt Swedavias egen verksamhet.

Under året har koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser minskat med cirka 67 procent, från cirka 506 kton CO2 2019 till 166 kton 2020. Samtidigt har antalet

resenärer minskat med 74 procent, vilket betyder att koldioxidavtrycket per resenär har ökat.

Swedavias egna utsläpp av fossil koldioxid har minskat med cirka 74 procent, från 316 ton 2019 till 83 ton 2020. Åtgärder som bidragit till minskningen i den egna verksamheten är att inblandningen av förnybara fordonsbränslen ökat.



## Fossilfria bränslen bidrar till flygets klimatomställning

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

**Flyget behöver vara** en del av framtidens transporter och framtidens transporter ska vara hållbara. Swedavia arbetar för omställningen till en allt mer hållbar verksamhet och fortsätter driva de mest klimatsmarta flygplatserna i världen. Detta arbete börjar på de egna flygplatserna, samtidigt som Swedavia bidrar till att även övriga aktörer i branschen kan ta kliv framåt i sin strävan efter minskad klimatpåverkan.

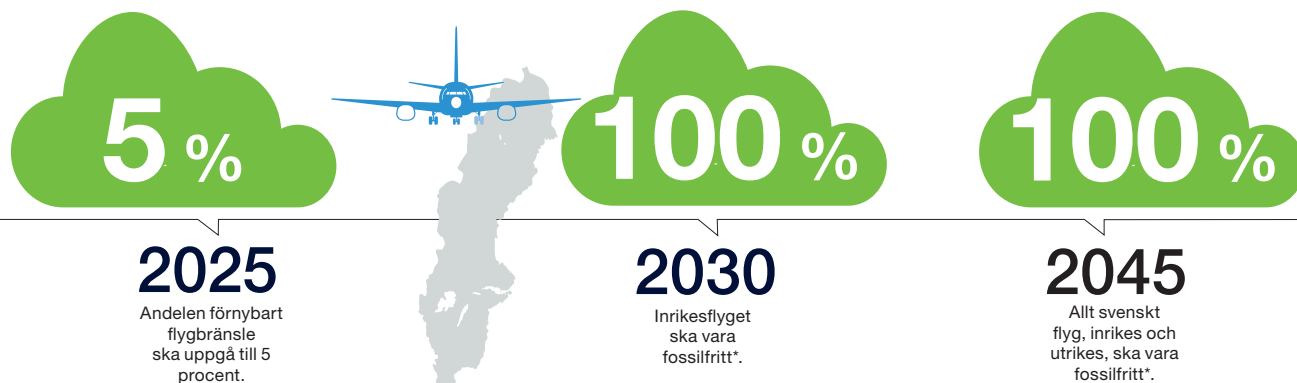
Genom att använda förnybart flygbränsle kan flygets koldioxidutsläpp minska med upp till 85 procent ur ett livscykelperspektiv. Swedavia och flygbranschen verkar för att öka inblandningsgraden av förnybart flygbränsle, i Sverige och i världen. Swedavia har antagit ett strategiskt mål om fem procent av allt flygbränsle som tankas på de svenska flygplatserna ska vara fossilfritt 2025.

### Flygbranschens färdplan för fossilfri konkurrenskraft

Inom ramen för Fossilfritt Sverige har flygbranschen tagit fram en färdplan med följande konkreta åtgärder:

- En inriktning på ett statligt investeringsstöd samt medel för projektering av produktionsanläggningar. Produktionskapacitet för att försörja flyget med det bränsle som behövs för att nå 2030-målet kräver en investering på uppskattningsvis fem miljarder kronor. Staten behöver bidra finansiellt för att investeringen ska genomföras.
- Uppbyggnad och kommunikation runt en offentlig målbild för övergången till fossilfritt flyg, med hållpunkterna 2030 och 2045 och inkluderande ett långsiktigt mål om elflyg.
- Avsättning av medel för att möjliggöra effektivisering av storskalig produktion av fossilfritt bränsle.
- Översyn av hela avgifts- och stödsystemet för att på så vis, tillsammans med samtliga aktörer, hitta en affärsmodell som fungerar.
- Upphandling av den mängd fossilfritt bränsle som krävs för alla offentliga flygresor i Sverige.

## Mål



\* Inom ramen för Fossilfritt Sverige

För att nå målet har Swedavia köpt förnybart flygbränsle för de egna tjänstresorna sedan 2016. För att öka efterfrågan och ge producenterna incitament att satsa krävs det att fler organisationer, företag och även den enskilda resenären köper biobränsle för flygresan.

Under året fick Swedavia tillsammans med SOS Alarm, Systembolaget och 2030-sekretariatet leverans av förnybart flygbränsle som resultat av den samordnade upphandling som Swedavia initierade 2019. Totalt 210 ton bränsle tankades in på Stockholm Arlanda Airport i september.

Regeringen fattade i sin höstbudget beslut om att förstärka skiftet mot biobränsle genom att införa en reduktionsplikt för flyget på 0,8 procent 2021 som ökar till 27 procent 2030.

### Samarbeten är en förutsättning för omställningen

Swedavia lanserade i början av året ett incentive-program för flygbolagen där Swedavia stöttar med upp till 50 procent av flygbolagens biobränslekostnad. Intresset från flygbolagen var stort vid lanseringen men tyvärr har pandemin påverkat flygbolagens möjlighet att nyttja programmet.

Totalt har det, vad Swedavia känner till, tankats in cirka 370 ton förnybart flygbränsle i Sverige under året.

Utmaningen för en storskalig övergång till biobränslen för flyget är att produktionen sker i en begränsad skala. Därmed är det förnybara bränslet också betydligt dyrare än motsvarande fossila bränslen. Genom de flertalet samarbeten som krävs för att uppnå målet vill Swedavia verka för en svensk produktion av förnybart flygbränsle.

### Utfall 2020



0,15 %

... andel förnybart flygbränsle som tankats på svenska flygplatser under 2020 (0,14 procent 2019).

Ett av flera viktiga samarbeten är innovationsklustret, Fossilfritt flyg 2045. Detta startade Swedavia tillsammans med RISE och SAS och arbetet har fortsatt genom en konkretisering av den färdplan flygbranschen tog fram inom ramen för Fossilfritt Sverige.

För att öka takten på omställningen agerar Swedavia både som pådrivande och i samverkan med flygbranschens aktörer. Bolaget utmanar politiker att skapa ändamålsenliga styrmedel och regelverk och ingår i ett flertal djupgående samarbeten med olika organisationer, kluster och konsortier.

### Elflyg

Under 2019 invigdes elflygsprojektet Green Flyway på Åre Östersund Airport och Frösö Park. Det är ett internationellt testcenter för elflygplan och drönarfar-koster. Åre Östersund Airport är först

ut av Swedavias flygplatser att testa och förbereda infrastrukturen för att möjliggöra omställningen till en ökad elektrifiering av flyget. Testflygningar kommer att genomföras i en unik miljö med hög tillgänglighet i luftrummet.

Även Umeå Airport deltar i ett elflygsprojekt, FAIR, som samlar ihop olika aktörer och partners inom Kvarkenregionen. Projektet beviljades EU-finansiering och ska undersöka möjligheter att implementera regionala elflyg inom Kvarkenregionen.

Swedavia är med i nätverket för nordiskt elflyg (NEA) som bildades 2019. Det främsta målet med projektet är att arbeta för en bättre miljö genom att minska klimatavtrycket för regionalt flyg.

Ovanstående elflygsprojekt bidrar därmed till en bättre förståelse för hur flygplatsernas infrastruktur behöver anpassas för elflyget. Utvecklingen av elflyg är förenat med tekniska utmaningar och det är sannolikt en lång väg kvar till kommersiell verksamhet.

### Andra lösningar

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

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

# Risker och riskhantering

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

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

## Swedavias ramverk för riskhantering

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

### Strategiska risker

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

### Operationella risker

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

### Finansiella risker

Inom ramen för den finansiella riskhanteringen hanteras valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker, klimatrisker samt likviditets- och refinansieringsrisker. Läs mer på sidorna 136–138, not 46 Finansiella risker.

## Ansvar för riskarbetet

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

## Processen för riskhantering



## Riskidentifiering och riskförändring

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

## Uppföljning och granskning

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

# Riskhantering

Swedavia beskriver arbetet med risker utifrån hållbarhetsperspektiven kund, miljö, ekonomi och social utveckling.

## KUND

**Risker med omvärldsfaktorer och attityder som leder till minskad efterfrågan och begränsar Swedavias förmåga att tillhandahålla attraktiva lösningar som gör att attraktivitet och marknadsposition påverkas negativt.**

### Riskbeskrivning

- De ekonomiska effekterna av pandemin är omfattande och påverkar efterfrågan och återhämtningen på marknaden. Det finns en risk för en långvarig svag ekonomisk utveckling och därmed fortsatt svag efterfrågan på resor. I takt med pandemins utbredning har en rad länder infört omfattande reserestriktioner och stängda gränser, vilket i princip inneburit att förutsättningarna för att bedriva flygtrafik utmanas. Utvecklingen framåt är fortsatt mycket osäker med en minskad kapacitet från flygbolagen och en svagare efterfrågan på grund av oro för smitta. Flygbolag aviserar stora utmaningar och reviderar löpande sina planer för återtagande av trafiken. Ökad protektionism, geopolitisk oro och en minskad vilja och rädsla för att resa samt ändrade kundbeteenden, till exempel fortsatta fler digitala möten, är andra riskfaktorer. Ytterligare en riskfaktor är osäkerheten kring om viruset kan komma att drabba områden, länder och regioner i flera vågor.

- Det finns fortsatt en stor risk för flygbolagskonkurser trots kraftiga stödpaket från olika länder till nationella flygbolag. Den extrema nedgången i resenärer har under perioden resulterat i en drastisk minskning av de kommersiella intäkterna för samtliga affärsområden. Minskad efterfrågan och förändrade kundbeteenden påverkar den kommersiella affären negativt. Vidare finns risker i samband med övergången till koncessionsavtal inom Retail, Food & Beverage vilket i rådande läge är utmanande då det finns osäkerhet kring den framtida resenärsutvecklingen.

- Risker avser förmågan att säkerställa att portföljen levererar avsedda effektmål på ett affärsmässigt sätt inom beslutad ram. Vidare krävs affärsbeslut på övergripande nivå som skapar rätt förutsättningar och kravbild från start som möjliggör för ett strukturerat genomförande och en tydlig driftöverlämning. Det finns även behov av att långsiktigt planera investeringar, simulera olika scenarier och beskriva osäkerheter som underlag till beslutsfattare. Det finns risk att den långsiktiga planeringen och investeringsbehovet inte är fullt ut analyserad då underhållsskulden ännu inte är kartlagd.

## Åtgärder

- ✓ En koncernövergripande Task force är etablerad i syfte att säkra en korrekt lägesbild avseende händelseutvecklingen kring covid-19. Arbetet bedrivs scenariobaserat i syfte att hantera trafiknedgång, planera för återtagande samt skapa handlingsplaner och beredskap för framtiden. För att skapa förutsättningar för återetablering hos flygbolagskunderna har stimulanspaket implementerats. I linje med flygbranschens anpassningar till följd av covid-19 och för att vara en del av en trygg och förutsägbar resenärsupplevelse har smittskyddsåtgärder och trygghets-skapande åtgärder implementeras vid Swedavias flygplatser. Vidare har Swedavia beslutat att ansluta fyra flygplatser till The European Union Aviation Safety Agency's (EASA) Aviation Health & Safety Protocol/Industry Charter.

- ✓ Kunddriven utveckling uppnås genom fokus på omvärldsanalys, processtyrning, djupa insikter om underliggande drivkrafter, samsyn kring kundbehov samt tvärfunktionellt arbete. För att motverka de negativa effekterna på Swedavias intäkter och samtidigt säkerställa goda kundrelationer har en arbetsgrupp bildats som syftar till att säkra goda kundrelationer, bibehålla intäkter, minska risken för konkurser och säkra korrekt agerande som utgår ifrån god affäretik och bolagets Code of Conduct. Detta innebär att utifrån ett helhetsperspektiv, på kort och lång sikt, koordinera affärsenheternas och flygplatsernas kund- och affärsansvar för att skapa en samlad bild att agera utifrån.

## MILJÖHÄNSYN

**Risker som uppstår i Swedavias operativa verksamhet som kan leda till att Swedavia brister i sin miljöhänsyn och inte uppfyller miljömål och ambitioner.**

### Riskbeskrivning

- Swedavias, enligt miljöbalken, tillståndspliktiga verksamhet i kombination med en hög ambitionsnivå inom klimatområdet styr miljöarbetet inom koncernen. Tillstånden och tillståndsvillkoren definierar såväl möjligheter som begränsningar för Swedavia att utveckla sin affär och möta efterfrågan från intressenterna.

- Förändringar av tillstånden och tillståndsvillkoren kan komma att påverka verksamheten i stor omfattning. Miljötillståndprocesser är långa och tidskrävande, vilket innebär att miljöfrågor utgör en kritisk del av flygplatsens långsik-

tiga utvecklingsplaner. Därutöver finns lokala risker kopplade till exempelvis markföroreningar, dagvattenanläggningar och de nya miljö kvalitetsnormerna för vatten. Omogen marknad, stor prisskillnad mellan fossilt och förnybart flygbränsle samt brist på långsiktiga affärsmodeller är risker kopplat till förnybart flygbränsle. Klimatdebatten och synen på flygets utsläpp påverkar negativt med minskad attraktivitet som en konsekvens.

### Åtgärder

✓ Upphandling av förnybart flygbränsle samt kommunikation för att medvetandegöra nya intressenter kring detta arbete är viktigt för att skapa efterfrågan på biobränsle och förutsättningar för produktion i Sverige. Det är även viktigt att skapa förutsättningar för en uthållig process och struktur med resurser.

✓ Arbete med markföroreningar hanteras med hjälp av en utpekad resurs som håller ihop Swedavias arbete med en av de mest allvarliga föroreningarna PFAS (högluorerede ämnen). Rutiner och arbetssätt finns för att säkra att ingen spridning ska ske av markföroreningar. På respektive flygplats med vatten som betydande miljöaspekt övervakas dagvattendammarnas prestanda kontinuerligt. Åtgärder vidtas för att säkerställa korrekta gränsvärden eller riktvärden.

✓ För att stärka varumärket gör Swedavia kommunikationsinsatser kopplat till klimatdebatten. Budskap ska synliggöra att Swedavia bedriver ett proaktivt miljöarbete i syfte att reducera flygplatsernas och flygets klimatpåverkan.

## EKONOMI

**Övergripande omvärldsfaktorer och makroekonomiska risker som påverkar efterfrågan, intjäningsförmågan och Swedavias ekonomiska resultat.**

### Riskbeskrivning

- Swedavia påverkas högst väsentligt av covid-19-pandemin där nedgången i resenärsvolym har fått stor påverkan på Swedavias intäkter och resultat. Osäkerheten om pandemins fortsatta utveckling innebär fortsatt stor risk för låga resenärsvolymer och därmed lägre intäkter under en lång tid framöver.
- De lägre intäkterna medför risk för att det ekonomiska resultatet försämras om inte kompensande åtgärder kan vidtas i form av kostnadsbesparingar, minskade investeringar eller prisjusteringar inom ramen för prismodellen. Ett försämrat resultat medför risk för att de ekonomiska målen beslutade av bolagsstämman inte kommer att kunna uppnås.

- Ett försämrat resultat medför försämrat kassaflöde och ökat behov av extern upplåning för att säkerställa tillräcklig likviditet och finansiella backuper i linje med finanspolicyn. Risk finns att det försämrade ekonomiska läget och nyckeltalen medför att finansieringsmöjligheterna på marknaden kan försämrats och kostnaden för upplåning ökar.

- Vidare finns risk för kundförluster i händelse av att kunder kommer på obestånd och inte kan fullgöra sina åtaganden till följd av pandemin. Risken ökar utifrån att Swedavia infört lättnader vad gäller betalningsvillkor.

- Både kort- och långsiktiga finansiella klimatrelaterade risker finns som kan leda till bland annat instabilitet, påverkan på Swedavias infrastruktur och minskad trygghet för resande. Läs mer på sidorna 54–55.

### Åtgärder

✓ Osäkerheten kring utvecklingen av pandemin framöver gör det omöjligt att upprätta traditionella prognoser över resenärsvolym och finansiell ställning. I stället upprättar Swedavia olika scenarier utifrån vilka både operativ och ekonomisk planering utgår.

✓ Swedavia har sedan pandemin bröt ut arbetat aktivt med att identifiera möjliga kostnadsbesparingar och att realisera dessa. Under 2020 har volymanpassning av kostnaderna genomförts som inneburit korttidspermitteringar och därefter varaktigt neddragning av bemanning i linje med det varsel som lades i mars 2020. Externa kostnader har anpassats till den lägre volymen och ett antal inköpsavtal har omförhandlats. Utöver volymanpassningen har även åtgärder vidtagits som inneburit strukturella förändringar i bolaget i form av ändrade arbetssätt, anpassning av ambitionsnivå samt optimering av organisationen. Dessa åtgärder har inneburit varaktiga kostnadsänkningar.

✓ För att säkerställa tillgång till finansiering via kapitalmarknaden har Swedavias ägare lämnat ett aktieägartillskott som gör att skuldsättningsgraden ligger inom ägarmålen (0,7–1,5 ggr) vilket bedöms möjliggöra fortsatt effektiv finansiering.

✓ Översyn av investeringsportföljen pågår ständigt för att optimera både kapacitets- och underhållsinvesteringar utifrån dels bedömda behov och dels finansieringsmöjligheter.

✓ Koncernens finansverksamhet och hantering av finansiella risker är centraliserad till koncernfunktionen Ekonomi och är en del av den koncerngemensamma riskmetodiken. Verksamheten bedrivs utifrån de av styrelsen fastställda finanspolicy, riskpolicy, kreditpolicy och skattepolicy som präglas av en låg risknivå.

Syftet är att minimera koncernens kapitalkostnad genom effektiva finansieringslösningar, samt effektiv hantering och kontroll av koncernens finansiella risker. Löpande monitorering görs av utestående kundfordringar.

✓ Swedavias identifierade klimatrelaterade finansiella risker och möjligheter hanteras utifrån Swedavias process för riskhantering. Klimatfrågan är en högt prioriterad risk och målet med riskförändringen är att Swedavias verksamhet ska vara anpassat till ett förändrat klimat.

## SOCIAL UTVECKLING

**Risker utifrån Swedavias förmåga att attrahera och bibehålla kritisk nyckelkompetens och vara en ansvarstagande arbetsgivare och aktör i en föränderlig omvärld.**

### Riskbeskrivning

- Till följd av pandemins utbredning uppstår ett antal risker som på olika sätt påverkar Swedavias medarbetare. Det föreligger en risk att Swedavias medarbetare kan smittas vilket kan påverka förmågan att bemanna kritiska funktioner. Vidare uppstår risker kopplat den kraftigt minskade efterfrågan vilket innebär att mängden tillgängliga resurser i det korta perspektivet är väsentligt högre än behovet. Risker som stress och oro ökar till följd av den osäkra situationen och det finns risk för att nyckelkompetenser söker sig till andra branscher och att kompetensförsörjningen framåt försvåras. De allvarligaste arbetsmiljöriskerna ur ett koncernperspektiv är efterlevnaden av det systematiska arbetsmiljöarbetet, olycksfallsrisker i Swedavias byggprojekt, trafikrelaterade händelser och stressrelaterade hälsobesvär. De strategiska utvecklingsprojekten som bedrivs ställer fortsatt höga krav på tillgång till rätt kompetens, ledarskap, genomförandekraft samt fokus på förebyggande av arbetsmiljörelaterade risker.
- Att driva flygplatser är en komplex verksamhet med beroenden till externa aktörer. Om Swedavia brister i sin förmåga till kravställning och strukturerad kravuppföljning kan det bidra till ökad riskexponering inom ett riskområde som mänskliga rättigheter. Det kan i sin tur påverka Swedavias trovärdighet som ett hållbart företag och få konsekvenser på varumärke och intjäningsförmåga.
- Risker för korruption finns identifierade och bevakas löpande inom respektive verksamhet. Läs mer på sidorna 46–47.
- Förmågan att förutse och hantera händelser som extrema väderförhållanden, pandemi, driftavbrott, arbetsmarknadskonflikter eller terrordåd kan medföra avbrott eller störningar i flygplatsens operativa och kommersiella verksamhet. Cyberrisker ökar i omvärlden, detta kan innebära störningar i IT-infrastruktur och IT-tjänster.

### Åtgärder

- ✓ För att möta den kraftigt minskade efterfrågan genomför Swedavia en organisations- och volymanpassning i verksamheten. Arbetet innefattar genomförandet av riskanalyser samt arbetsmiljö- och miljökonsekvensbeskrivningar samt kartläggning av flygsäkerhetsrelaterade risker.
- ✓ Fortsatt tydliga prioriteringar, löpande dialog och fokus på psykosocial arbetsmiljö är kritiskt för att nå gemensamt uppsatta mål. Förutsättningar för ett fungerande och förebyggande arbetsmiljöarbete finns genom rutiner, hjälpmedel och utbildning för ledare och skyddsombud. System för arbetsmiljöhändelser har implementerats och särskild kraft läggs på att fortsatt öka rapporteringsviljan kring riskobservationer.
- ✓ Att bibehålla, utveckla och attrahera rätt medarbetare är fortsatt en viktig del i Swedavias strävan efter att säkra kompetensförsörjning. Ytterligare en viktig del är ett fortsatt stort fokus på inkludering, mångfald och likabehandling.
- ✓ Att fortsatt utveckla arbetet med att identifiera, prioritera och hantera människorättsrisker i hela värdekedjan utifrån FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter (FNVP). Leverantörs- och kundled är prioriterade eftersom de finns framträdande risker. Exempel är att motverka förekomst av trafficking och undermåliga arbetsvillkor i högriskländer vid upphandling av varor och tjänster. Läs mer om risker inom mänskliga rättigheter på sidan 47.
- ✓ Flygplatsernas flygsäkerhetsarbete syftar till att förhindra och minimera effekter av eventuella incidenter. Genom ett proaktivt och metodiskt riskarbete i kombination med ett effektivt säkerhetsarbete minimeras risken för att störningar i flygplatsdriften påverkar flygsäkerheten.
- ✓ System och konfigurationer ses över för att säkra skyddsåtgärder för nätverkskopplade enheter. En genomgång av informationsklassning görs som kommer harmoniseras med säkerhetsskyddslagen.
- ✓ Swedavia har en etablerad metodik för kris- och kontinuitetsplanering samt genomför övningar löpande i syfte att öka riskmedvetenheten och kompetensnivån hos medarbetare, samarbetspartners och myndigheter. Swedavia arbetar kontinuerligt med kriskommunikation tillsammans med berörda parter, riktat till relevanta målgrupper. Arbetet fokuserar på att snabbt ge tydlig och faktabaserad information.

# Integrerad styrning för hållbarhet

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

**Hållbarhetsfrågorna är integrerade** i det affärsmässiga arbetet genom den strategiska inriktningen och Swedavias prioriterade väsentliga frågor som bryts ned i mål och aktiviteter inom respektive affärs- och verksamhetsplaner. Respektive affärs- och verksamhetsområde föreslår mål och aktiviteter, till exempel inom klimatfrågan, som sedan mäts och följs upp kvartalsvis i koncernledning och styrelse. På så sätt genomsyrar hållbarhetsfrågorna hela organisationen.

Swedavias styrelse har det övergripande ansvaret för klimatrelaterade finansiella risker och möjligheter. Återrapportering för relaterade klimatrisker sker till styrelsen kvartalsvis i en koncernövergripande riskrapport men även genom löpande dialoger med ägarrepresentanter i revisions-

utskottet. Swedavias klimatarbete är en del av affärsplaneringsprocessen. Swedavia bevakar löpande omvärldens krav och förväntningar inom klimatet.

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

**Alla medarbetare har eget ansvar** Swedavias Code of Conduct är baserad på erkända konventioner för mänskliga rättigheter, arbetsvillkor och miljö och uppdaterad kod fastställs årligen i

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

styrelsen. Det är alla ledares ansvar att göra Code of Conduct känd och att säkerställa att den följs. Alla medarbetare inom





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

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

Swedavias väsentlighetsanalys inklusive intressentdialog och kontinuerlig omvärldsbevakning, liksom analyser av den egna verksamhetens påverkan på människa, miljö och ekonomi lägger grunden för den strategiska inriktningen och vilka frågor som ska vara i fokus för hållbarhetsarbetet.

Swedavia strävar efter ständiga förbättringar i syfte att främja en hållbar utveckling och utvärderar styrningen årligen genom bland annat interna revisioner, miljö- och säkerhetsrevisioner, revisioner av Swedavias klimatarbete enligt Airport Carbon Accreditation-certifieringen samt i ledningens genomgång. Swedavias prioriterade väsentliga frågor analyseras och utvärderas årligen inom processen för väsentlighetsanalysen.





#### Externa krav och förväntningar

Swedavia tar hänsyn till en rad externa krav och förväntningar. Vägledande för Swedavias arbete är internationella riktlinjer och principer, Agenda 2030 och FN:s globala mål för hållbar utveckling. Swedavia arbetar för att bidra till

att överenskommelserna i Parisavtalet uppnås.

Swedavia ställer sig bakom de tio principerna för ansvarsfullt företagande i FN:s Global Compact. Dessa principer baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, International Labour Organizations (ILO) konventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet, Riodeklarationen, samt FN:s konvention mot korruption.

Swedavia påverkar direkt eller indirekt flera av FN:s 17 globala hållbarhetsmål. Av de 17 målen har Swedavia identifierat fyra mål som är särskilt relevanta och där bolaget främst kan bidra till positiv utveckling på kort och lång sikt.

UTVALT MÅL	VAD SWEDAVIA GÖR	LÄS MER
 <p><b>9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur</b> Att bygga upp motståndskraftig infrastruktur, verka för inkluderande och hållbar industrialisering och innovation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utveckling och modernisering av flygplatserna.</li> <li>• Arbetar aktivt för nya effektivare trafiklösningar.</li> <li>• Satsningar på infrastruktur för att förbättra nationell och internationell tillgänglighet och välbefinnande.</li> <li>• Satsningar på digital teknik och bättre flöden.</li> <li>• Satsningar inom förnybart flygbränsle och elflyg.</li> </ul>	Sid 50–51
 <p><b>10. Minskad ojämlikhet</b> Att verka för att minska ojämlikheten inom och mellan länder.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbetar aktivt för en jämställd och inkluderande arbetsplats.</li> <li>• Motverkar diskriminering och främjar likabehandling.</li> <li>• Kontinuerligt arbete med affäretik omfattande antikorrupktion, mänskliga rättigheter, medarbetare och sociala förhållanden samt miljö.</li> <li>• Motverkar förekomsten av människohandel på flygplatserna.</li> <li>• Arbetar för ökad tillgänglighet.</li> </ul>	Sid 42–47
 <p><b>11. Hållbara städer och samhällen</b> Att verka för att städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Knyter samman Sveriges regioner och Sverige med omvärlden och länkar samman de olika trafikslagen.</li> <li>• Verkar för effektivare transporter.</li> <li>• Genomför utvecklingsprogram för att utveckla framtidens flygplatser.</li> <li>• Samarbetar med flygplatsens aktörer för att utveckla framtidens flygplatser.</li> </ul>	Sid 50–51
 <p><b>13. Bekämpa klimatförändringen</b> Att vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringen och dess konsekvenser.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inget utsläpp av fossil koldioxid i den flygplatsverksamhet som drivs i egen regi.</li> <li>• Energieffektiviseringsarbete i de egna anläggningarna.</li> <li>• Verkar för ett ökat användande av förnybart flygbränsle.</li> <li>• Möjliggöra för elflyg att utvecklas i Sverige.</li> </ul>	Sid 54–59

# Stabil grund för Swedavias strategiska inriktning

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

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

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

och styrelse. Swedavias ledningssystem stödjer arbetet inom kvalitet, flygsäkerhet, miljö, arbetsmiljö och informationssäkerhet med flera av bolagets mest väsentliga frågor.

Under 2019 genomfördes en ny och grundlig väsentlighetsanalys. I den har tolv väsentliga frågor ersatts med sju prioriterade väsentliga frågor och kommer att integreras i den nya strategiska inriktning som börjar gälla från 2021. Läs mer på sidan 20.

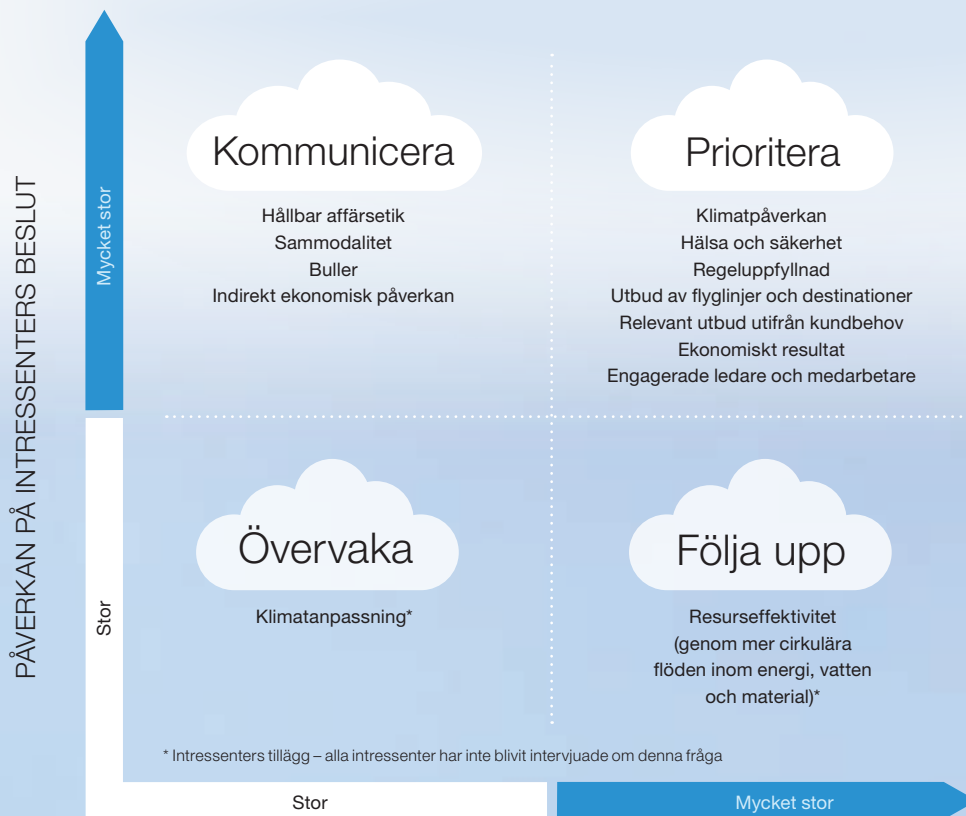
För att ta reda på vilka hållbarhetsfrågor som är väsentliga för att Swedavia ska kunna utveckla framtidens flygplatser och skapa hållbar tillväxt har Swedavia genomfört intervjuer med intressenter som påverkar eller påverkas av bolagets verksamhet. Intervjuerna har genomförts för att förstå hur intressenterna ser på Swedavias håll-

barhetsarbete och vilka förväntningar de har. Underlaget används sedan för att ytterligare förbättra affärsinriktningen och hållbarhetsarbetet samt svara upp mot intressenternas förväntningar. Läs mer på sidan 70.

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






# Väsentlighetsanalys



EKONOMISK, SOCIAL OCH MILJÖMÄSSIG PÅVERKAN

## PRIORITERADE VÄSENTLIGA FRÅGOR

<p>PRIORITERAD VÄSENTLIG FRÅGA</p>	<p>KLIMATPÅVERKAN</p> 	<p>HÄLSA OCH SÄKERHET</p> 	<p>REGELUPPFYLLNAD</p> 
<p><b>DÄRFÖR ÄR FRÅGAN VÄSENTLIG</b></p>	<p>För att globala, nationella och regionala klimatmål samt branschens färdplan för fossilfri konkurrenskraft ska uppnås krävs att Swedavia, liksom andra aktörer i värdekedjan, arbetar med att minska sin klimatpåverkan. Flygets klimatomställning är avgörande för flygets utveckling.</p>	<p>Säkerhetsarbetet är avgörande för att överhuvudtaget kunna bedriva flygplatsverksamhet. För Swedavia är det viktigt att säkra och bibehålla både fysisk och psykosocial hälsa för kunder och medarbetare på Swedavias flygplatser och ute i verksamheten.</p>	<p>Swedavia ska följa lagar och regler. Särskilt stort fokus ska vara på efterlevnad av miljö- och säkerhetslagar och bestämmelser, enligt miljö-tillstånd och lagstiftning, Transportstyrelsens regelverk för Safety (EASA) och Security (TSFS) och arbetsmiljölagstiftning.</p>
<p><b>AVGRÄNSNING OCH PÅVERKAN</b></p>	<p>Swedavia har direkt klimatpåverkan inom den egna verksamheten. Swedavia har även påverkan i det första ledet kunder/leverantörer, exempelvis kunder och anställdas transporter till och från flygplatsen, utsläpp och förbrukning av naturresurser inom byggverksamhet som utförs på Swedavias uppdrag samt flygets klimatpåverkan vid start och landning från Swedavias flygplatser.</p>	<p>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.</p> <p>Swedavia har ett direkt ansvar för flygsäkerhetsfrågor och ett gemensamt ansvar med polis för ordningshållning.</p> <p>Swedavia har viss indirekt påverkan på andra aktörer, till exempel leverantörer av säkerhetstjänster eller byggtreprenad samt partners och kunder.</p>	<p>Swedavia har påverkan inom regeluppfyllnad både inom den egna verksamheten men också till viss del i Swedavias leverantörsled.</p> <p>Swedavia har ett helhetsansvar för regeluppfyllnad inom flygsäkerhet, luftfartsskydd samt inom miljö på de åtta flygplatser där Swedavia ansvarar för driften.</p>
<p><b>MÅL</b></p>	<p>5 procent förnybart flygbränsle 2025.</p> <p>0 ton fossila koldioxidutsläpp från egen flygplatsverksamhet vid utgången av 2020.</p> <p>Antal klimatkalkyler.</p>	<p>Målet är noll haverier och allvarliga tillbud vid bolagets flygplatser.</p> <p>Swedavia har också ett nollmål när det gäller allvarliga arbetsplatsolyckor.</p>	<p>Inga allvarliga brister vid Transportstyrelsens kontroller.</p>
<p><b>UTFALL</b></p>	<p>0,15 procent förnybart flygbränsle.</p> <p>83 ton fossil koldioxid. Vid årets slut var utsläppen i den egna flygplansverksamheten nere på noll. Läs mer på sidorna 54–57.</p> <p>1 klimatkalkyl.</p>	<p>1 haveri och 1 tillbud.</p> <p>4 antal rapporterade arbetsmiljöhändelser.</p>	<p>Utfallet av målet redovisas inte externt.</p>

## UTBUD AV FLYGLINJER OCH DESTINATIONER



Utbudet av flyglinjer- och destinationer är av nationell betydelse och har bland annat påverkan på Sveriges konkurrenskraft. Tillgängligheten berör både hela Sverige och världens möjlighet att resa inom och till/från landet, men har särskilt stor betydelse för regionerna runt Swedavias tio flygplatser.

Swedavia har indirekt påverkan på tillgängligheten till och från de tio flygplatserna till exempel genom avgifter och incitament för flygbolagen att etablera linjer. Swedavias arbete är fokuserat på att attrahera linjer där det finns en underliggande efterfrågan/potential för ökad trafik eller nya linjer.

Swedavia planerar att ta fram ett övergripande mål under 2021.

Läs mer om Swedavias utbud av flyglinjer och destinationer på sidorna 26–30.

## RELEVANT UTBUD UTIFRÅN KUNDBEHOV



Swedavia behöver kunna erbjuda ett relevant utbud till kunderna för att säkra långsiktiga kundrelationer och konkurrenskraft. Koncerngemensamma kommersiella strategier och att hela tiden utveckla tjänster, service och effektiva arbetssätt för resenären och Swedavia kunder är avgörande.

Avgränsas till Swedavias identifierade kundgrupper på Swedavias flygplatser: resenärer, flygbolag, hyresgäster, marktjänstbolag samt reklamköpare. Swedavia har direkt påverkan på produkter, tjänster och servicenivå som bolaget erbjuder själva. Swedavia har även påverkan på de kunder och leverantörer som regleras genom avtal, till exempel genom Lagen om upphandling av koncessioner.

85 procent positiv kundupplevelse.

74 procent positiv kundupplevelse.

## EKONOMISKT RESULTAT



Att Swedavia har ett stabilt ekonomiskt resultat är förutsättning för att leverera på Swedavias uppdrag samt att vara en konkurrenskraftig aktör på marknaden.

Swedavia kan påverka intressenternas ekonomiska förhållanden genom verksamhetens ekonomiska resultat som kan öka eller minska intressenternas kostnader och intäkter samt risker och möjligheter.

Direkt påverkan på flygplatsernas egna ekonomiska resultat. Indirekt påverkan på kunder, leverantörer och övriga aktörers ekonomiska resultat.

6 procent avkastning på operativt kapital.

-7,5 procent avkastning på operativt kapital.

## ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE



Engagerade ledare och medarbetare hos Swedavia och andra aktörer på och kring flygplatserna är det som driver flygbranschen framåt. Det är genom engagerade ledare och medarbetare som Swedavia kan skapa värde för sina kunder och andra intressenter.

Omfattar Swedavias hantering av anställningsförhållanden, arbetsvillkor, kompetensförsörjning och kompetensutveckling. Omfattar även mångfald, inkludering, jämställdhet och likabehandling.

Påverkan sker både direkt och indirekt genom påverkan på andra aktörers ledare och medarbetare samt leverantörer till Swedavia.







75 procent engagerade ledare och medarbetare.

77 procent. Utfallet avser snittet för de pulsmätningar som genomfördes under 2020.

# Intressentdialog

Under 2019 genomförde Swedavia en omfattande intressentdialog som ligger till grund för den väsentlighetsanalys som integreras i bolagets strategiska inriktning. Den ligger i sin tur till grund för affärsplanerna som kommer att gälla från och med 2021.

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

Intressentgrupp	Intressenter	Viktiga frågor
Företagskunder 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flygbolag</li> <li>• Hyresgäster</li> <li>• Reklamköpare</li> <li>• Markttjänstbolag</li> <li>• Mobilitetsoperatörer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimatpåverkan</li> <li>• Utbud av flyglinjer och destinationer</li> <li>• Engagerade ledare och medarbetare</li> <li>• Relevant utbud utifrån kundbehov</li> <li>• Digitalisering och teknikutveckling</li> </ul>
Resenärer 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resenärer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimatpåverkan</li> <li>• Regeluppfyllnad</li> <li>• Utbud av flyglinjer och destinationer</li> <li>• Relevant utbud utifrån kundbehov</li> <li>• Digitalisering och teknikutveckling</li> </ul>
Medarbetare 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Swedavias framtida och nuvarande medarbetare och chefer</li> <li>• Flygplatsanställda</li> <li>• Fackföreningar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hälsa och säkerhet</li> <li>• Engagerade ledare och medarbetare</li> <li>• Klimatpåverkan</li> <li>• Regeluppfyllnad</li> <li>• Utbud av flyglinjer och destinationer</li> </ul>
Ägare 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ägare</li> <li>• Styrelse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomiskt resultat</li> <li>• Klimatpåverkan</li> <li>• Hälsa och säkerhet</li> <li>• Relevant utbud utifrån kundbehov</li> <li>• Innovation</li> </ul>
Partner 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investering och låneinstitut/kreditgivare</li> <li>• Delägare</li> <li>• Strategiska leverantörer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimatpåverkan</li> <li>• Ekonomiskt resultat</li> <li>• Hållbar affärsetik</li> <li>• Hälsa och säkerhet</li> <li>• Engagerade ledare och medarbetare</li> </ul>
Samhället 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Myndigheter</li> <li>• Regioner och kommuner</li> <li>• Bransch och intresseorganisationer</li> <li>• Lokalsamhälle och näringsliv</li> <li>• Akademi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimatpåverkan</li> <li>• Hälsa och säkerhet</li> <li>• Flygbuller</li> <li>• Regeluppfyllnad</li> <li>• Innovation</li> </ul>

# GRI-index

Swedavia använder Global Reporting Initiative (GRI) sedan 2010 och rapporterar sitt hållbarhetsarbete 2020 enligt GRI Standards, nivå "core". I denna redovisning ingår även relevanta branschspecifika indikatorer enligt GRI G4 Airport Operator Disclosures. Hållbarhetsinformationen i den sammanhållna rapporten för 2020 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 en sammanhållen hållbarhetsredovisning i samband med årsredovisning årsvis. Rapporteringscykeln avser helår. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2019 publicerades 27 mars 2020.

## Standardupplysningar

GRI-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
<b>Organisationens profil</b>		
102-1	Organisationens namn	107
102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster	18–19, 82
102-3	Huvudkontorets lokalisering	107
102-4	Länder där organisationen är verksam	5, 82
102-5	Ägarstruktur och företagsform	88
102-6	Marknader där organisationen är verksam	82
102-7	Organisationens storlek	4, 30, 99
102-8	Total personalstyrka	45, 117. Antalet anställda oavsett anställningsform 3 173. Tillsvidareanställda 2 286 varav 2 175 är heltid och 111 deltid. 34 procent tillsvidareanställda är kvinnor. Tidsbegränsade 132 varav 15 procent är kvinnor. Intermittent 755 varav 36 procent är kvinnor.
102-9	Organisationens leverantörskedja	53
102-10	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden vad gäller organisationens storlek, struktur, ägarförhållanden eller värdekedja	82–85
102-11	Tillämpning av försiktighetsprincipen	60–63
102-12	Externa principer som organisationen stödjer	8, 27, 29, 38–39, 42–45, 46–47, 48, 50–51, 54–56, 64–65
102-13	Medlemskap i organisationer	22
AO:G4-7	Miljötilstånd och andra gällande regelverk	54–57, 107
AO:G4-8	Upptagningsområde för frakt och resenärer	23, 30, 107
AO:G4:9	Direktdestinationer och övrig information om flygplatsernas storlek med mera	24–30. Antal anställda på flygplatserna är cirka 18 000. Antal flygbolagskunder är 60 inklusive linjefart & charter. Minimum transfertid är 15 minuter.

## Standardupplysningar, forts.

GRI-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
<b>Strategi</b>		
102-14	Kommentar från ledningen	6–9
<b>Etik och Integritet</b>		
102-16	Värderingar, principer, standarder, uppförandekod och etisk policy	5, 46, 60
<b>Styrning</b>		
102-18	Bolagsstyrning	88-93
<b>Intressenter och intressentdialog</b>		
102-40	Intressentgrupper	19, 66, 70
102-41	Kollektivavtal	100 procent av Swedavias medarbetare
102-42	Identifiering och urval av intressenter	66, 70
102-43	Metod för intressentdialog	66–70
102-44	Viktiga ämnen som lyfts av intressenter och hur organisationen har hanterat dessa	66–70
<b>Information om redovisningen</b>		
102-45	Bolag/Verksamhetsenheter som ingår i den finansiella redovisningen	107
102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll	71
102-47	Lista över väsentliga ämnen	66–70
102-48	Förändringar av information som lämnats i tidigare redovisningar	66–69, 71, 75–76
102-49	Förändringar i rapporteringen	14–17, 20–21, 66–71, 75–76
102-50	Redovisningsperiod	71
102-51	Datum för publicering av den senaste redovisningen	71
102-52	Redovisningscykel	71
102-53	Kontaktperson för frågor angående redovisningen	2
102-54	Tillämpningsnivå enligt GRI Standards	71
102-55	GRI-index	71–73
102-56	Extern granskning	71, 78



## Väsentliga ämnesspecifika upplysningar

Indikatorer	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
<b>Klimatpåverkan</b>		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 36–39, 50, 54–57, 61–62, 66–70, 75
305-5	Minskat utsläpp av klimatgaser (GHG)	38–41, 54–57, 75
Egen indikator	Energianvändning	54, 56, 75
Egen indikator	Andel förnybart flygbränsle tankat på svenska flygplatser	54–56, 59, 75
Egen indikator	Antal klimatkalkyler	57, 68, 76
<b>Hälsa och säkerhet</b>		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	14, 20, 47–49, 60, 63, 66–70, 75, 77
Egen indikator	Antal rapporterade arbetsmiljöhändelser	42–45, 75
Egen indikator	Antal haverier och allvarliga tillbud	40, 48–49, 76
Egen indikator	Antal allvarliga brister vid TS-kontroll	48–49, 68, 75
<b>Regeluppfyllnad</b>		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	66–70, 107
Egen indikator	Antal allvarliga brister vid TS-kontroll	48–49, 75
<b>Utbud av flyglinjer och destinationer</b>		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	24–30, 66–70, 75
Egen indikator	Antal resenärer	24–30, 40, 75–76
Egen indikator	Antal utrikesdestinationer	24–30, 40, 75
Egen indikator	Antal flyglinjer	24–30, 75
<b>Relevant utbud utifrån kundbehov</b>		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 34–35, 61–62, 66–70
Egen indikator	Kommersiell intäkt per avresande resenär	4, 76, 84
Egen indikator	Positiv kundupplevelse	4, 19, 34, 40–41, 76
<b>Ekonomiskt resultat</b>		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 23, 62–63, 66–70, 75–76
Egen indikator	Avkastning på operativt kapital	4, 19, 40–41, 76
Egen indikator	Skuldsättningsgraden	4, 41, 62, 76
Egen indikator	Driftkostnad per avresande resenär	4, 75
<b>Engagerade ledare och medarbetare</b>		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 42–45, 66–70, 75
Egen indikator	Engagerade ledare och medarbetare - Pulsättning	4, 41, 69–70, 75

# Korsreferenstabell FN:s Global Compact

Swedavia stödjer sedan 2012 FN:s Global Compact och dess tio principer. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2020 utgör även Swedavias Communication on Progress (COP), det vill säga en årlig uppdatering av hur koncernen lever upp till de tio principerna. Tabellen nedan visar var varje enskild princip inom Global Compact återfinns i Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2020.

FN:s Global Compact tio principer	Sidhänvisning och kommentarer
<b>Mänskliga rättigheter</b>	
1. Företag ska stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka	36, 43, 46–47, 53, 63–65, 77
2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter	36, 43, 46–47, 53, 63–65, 77
<b>Arbetsvillkor</b>	
3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar	36, 43, 46–47, 53, 63–65, 77
4. Företag ska verka för avskaffande av alla former av tvångsarbete	47
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	42–45, 46–47
<b>Miljö</b>	
7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem	54–57
8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande	54–57
9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik	54–57
<b>Korruption</b>	
10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor	46, 53

## Index lagstadgad hållbarhetsrapport

Område	Beskrivning	Sidhänvisning
Övergripande	Affärsmodell	18
Miljö	Policy och miljöfrågor	54–57
	Miljö tillstånd	57
	Risker och riskhantering	61–63
	Mål och utfall	54–57
Sociala förhållanden	Policy och miljöfrågor	42–45
	Risker och riskhantering	61–63
	Mål och utfall	42–45
Mänskliga rättigheter	Policy och miljöfrågor	46–47
	Risker och riskhantering	61–63
	Mål och utfall	46–47
Antikorruption	Policy och miljöfrågor	46–47
	Risker och riskhantering	46–47, 63
	Mål och utfall	46–47

# Nyckeltal

## ALLVARLIGA BRISTER VID TS-KONTROLL

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

## ARBETSMILJÖHÄNDELSE

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

## ATTRAKTIVT UTBUD AV FLYGLINJER OCH DESTINATIONER

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

## AVKASTNING OPERATIVT KAPITAL\*

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

## BALANSOMSLUTNING

Totala tillgångar.

## DESTINATION/UTRIKESDESTINATIONER

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

## DRIFTKOSTNADER PER AVRESANDE RESENÄR\*

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

## EGNA UTSLÄPP AV FOSSILT KOLDIOXID OCH KOLDIOXIDAVTRYCK

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

Koldioxidavtrycket inom uppdragsmålet för Swedavias flygplatser omfattar flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken), resenärernas marktransporter till och från flygplatserna samt Swedavias egen verksamhet, Scope 1, 2 och 3 enligt definition

ovan. Redovisningen omfattar Swedavia AB och Swedavias tio flygplatser. Swedavias byggverksamhet är exkluderat i Swedavias nollmål. Utsläppen av fossil koldioxid inom scope 1, 2 och 3 avseende nollmålet beräknas från data i Swedavias miljörapporteringsystem 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 flygplats-specifika tillämpningen av GHG-protokollet för koldioxidcertifiering.

## ENERGIANVÄNDNING

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

## ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE

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

## FÖRNYBART FLYGBRÄNSLE

Swedavia samlar in uppgifter om mängden förnybart flygbränsle som tankats på de svenska flygplatserna. Swedavia redovisar andelen förnybart flygbränsle av total levererad mängd flygfotogen (Jet A-1) i Sverige årligen.

## FLYGLINJER

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

## GENOMSNISSLIGT OPERATIVT KAPITAL

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

## NYCKELTAL

### HAVERIER OCH ALLVARLIGA TILLBUD

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

### HÄLSA OCH SÄKERHET FÖR KUNDER

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

### INVESTERINGAR\*

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

### KAPITALBINDNINGSTID

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

### KOMMERSIELLA INTÄKTER PER AVRESANDE RESENÄR\*

Intäkter från Retail, Food & Beverage samt Bilparkering och angöring delat med antalet avresande resenärer för samma period. Ett mått som koncernen betraktar som centralt för att följa den kommersiella intäktsutvecklingen.

### KLIMATKALKYL

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

### MEDELANTAL ANSTÄLLDA

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

### KUNDUPPLEVELSE

Kundupplevelsen mäts genom Swedavias medverkan i ASQ Programme, en internationell resenärsundersökning som Airport Council International (ACI) administrerar. Undersökningen mäter upplevelse av flygplatsen vid en given tidpunkt. Swedavias årsresultat för 2020 avser Stockholm Arlanda Airports resultat för rullande 12 under Q1. Detta är en effekt av att Swedavia är i ett skifte av mätmetod. Från 2021 kommer ASQ ersättas en ny mätmetod som omfattar resenär, flygbolag och hyresgäster.

### NETTOOMSÄTTNING

Swedavias nettoomsättning avser intäkter från Aviation Business och Commercial Services.

### NETTOSKULD

Räntebärande skulder plus pensionsskuld minskat med likvida medel.

### OPERATIVT KAPITAL

Eget kapital plus nettoskuld.

### PUNKTLIGHET OCH FLYGPLATSORSAKADE FÖRSENINGAR

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

### RESENÄR

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

### RESULTAT PER AKTIE

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

### RÄNTEBINDNINGSTID

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

### RÄNTEBÄRANDE SKULDER

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

### RÖRELSEMARGINAL\*

Rörelseresultat i procent av nettoomsättning. Rörelsemarginal exklusive realisationsresultat se beräkning av Rörelseresultat exklusive realisationsvinster.

### RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST\*

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

### RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST, OMSTRUKTURERINGSKOSTNADER, NEDSKRIVNINGAR OCH UTRANGERINGAR\*

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

### SKULDSÄTTNINGSGRAD\*

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

### ÅRETS RESULTAT

Resultat efter skatt.

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

# Definitioner

## ACA

Airport Carbon Accreditation (ACA) är ett program för att mäta och gradera hur flygplatser arbetar med att minska sin klimatpåverkan. Swedavias tio flygplatser är certifierade enligt den tidigare högsta nivån ACA 3+.

## AIRSIDE

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

## ASQ

Airport Survey Quality, en resenärsmätning som Airport Council International (ACI) administrerar och där cirka 200 flygplatser världen över deltar.

## AVIATION BUSINESS

Infrastruktur tjänster riktade till flygbolag och marktjänstbolag, exempelvis start- och landningstjänst samt säkerhetskontroll.

## COMMERCIAL SERVICES

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

## FLYGPLATSVERKSAMHET

Flygplatsverksamheten är ett av Swedavias två rörelsesegment. Äger, driver och utvecklar Swedavias flygplatser.

## FN:S GLOBAL COMPACT

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

## GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

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

## ISO 14001

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

## LANDSIDE

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

## NATIONELLA BASUTBUDET

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

## REAL ESTATE

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

## REGIONALA FLYGPLATSER

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

## TCFD

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

## TSFS

Transportstyrelsens författningssamling.

## UPPDRAGSMÅL

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

# 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 2020. Swedavia AB har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning på sid 71–73 i detta dokument varav den lagstadgade hållbarhetsrapportens definieras på sidan 74.

## Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna framgår på sidan 71 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

## Revisorns ansvar

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

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000. Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. 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 revisionsssed i övrigt har. Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Swedavia AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

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

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

## Uttalande

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 18 mars 2021  
KPMG AB

**Tomas Gerhardsson**  
Auktoriserad revisor

**Torbjörn Westman**  
Specialistmedlem i FAR

# Gröna obligationer ger gröna investeringar

Swedavia etablerade under oktober 2019 sitt första ramverk för gröna obligationer kopplat till bolagets Medium Term Note (MTN) program. Ramverket möjliggör finansiering genom gröna obligationer och bolaget har under 2020 emitterat ytterligare en grön obligation om 250 miljoner kronor. Det betyder att en fjärdedel av de utestående obligationerna under MTN-programmet är gröna per 2020-12-31.

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

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

## Second opinion på grönt ramverk

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

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

Läs mer om ramverket för gröna obligationer och second opinion på [www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information](http://www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information)

## Identifierade investeringar inom ramverket

Swedavias totala investeringar godkända att finansieras med gröna obligationer uppgick per 2020-12-31 till 2 651 miljoner kronor. Av dessa godkända investeringar har tillgångar motsvarande 1 250 miljoner kronor lagts i Swedavias gröna portfölj, vilket motsvarar beloppet på de emitterade gröna obligationerna.

Representanter från Swedavias olika affärs- och verksamhetsområden ansvarar för att identifiera möjliga miljö-

## GRÖN PORTFÖLJ OCH ALLOKERING PER KATEGORI

MSEK	Investe- ringar	Utbetalt belopp	Alloke- ring (%)
<b>Gröna byggnader</b>	<b>636</b>	<b>636</b>	<b>51%</b>
Hotell Scandic Landvetter	200	200	
Sky City Office One Arlanda	236	236	
Terminal syd Landvetter	200	200	
<b>Förnybar energi</b>	<b>156</b>	<b>156</b>	<b>12%</b>
Akvifär Arlanda	18	18	
Produktionsanläggning värme Arlanda	98	98	
Produktionsanläggning kyla Arlanda	40	40	
<b>Hållbara transporter</b>	<b>423</b>	<b>423</b>	<b>34%</b>
Energieffektivisering	35	35	3%
Förebygga och begränsa föroreningar	–	–	
<b>Totalt belopp</b>	<b>1 250</b>	<b>1 250</b>	<b>100%</b>

## EMITTERADE GRÖNA OBLIGATIONER

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

investeringar och dessa utvärderas sedan av en kommitté bestående av vd, CFO, miljöchef, Treasurer och chef för Swedavias 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 2020 på [www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information](http://www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information)

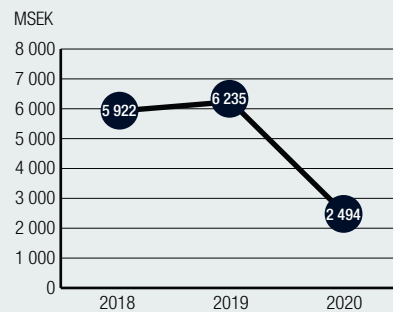
# INNEHÅLL

<b>Förvaltningsberättelse</b>	<b>82</b>	<b>Not 20</b> Verkligt värde	124
Utdelning och vinstdisposition	87	<b>Not 21</b> Förvaltningsfastigheter	124
Bolagsstyrningsrapport	88	<b>Not 22</b> Leasing	125
Styrelse	94	<b>Not 23</b> Biologiska tillgångar	126
Koncernledning	96	<b>Not 24</b> Finansiella anläggningstillgångar	126
<b>Koncernens räkenskaper</b>	<b>98</b>	<b>Not 25</b> Andra långfristiga fordringar	127
Koncernens resultaträkning	98	<b>Not 26</b> Andelar i intresseföretag och joint ventures	127
Koncernens balansräkning	99	<b>Not 27</b> Andelar i koncernföretag	128
Koncernens förändringar i eget kapital	101	<b>Not 28</b> Finansiella tillgångar och skulder	128
Koncernens kassaflödesanalys	102	<b>Not 29</b> Material och förråd	129
<b>Moderbolagets räkenskaper</b>	<b>103</b>	<b>Not 30</b> Kortfristiga fordringar	129
Moderbolagets resultaträkning	103	<b>Not 31</b> Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures	130
Moderbolagets balansräkning	104	<b>Not 32</b> Övriga fordringar	130
Moderbolagets förändringar i eget kapital	105	<b>Not 33</b> Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	130
Moderbolagets kassaflödesanalys	106	<b>Not 34</b> Kortfristiga placeringar	130
<b>Noter</b>	<b>107</b>	<b>Not 35</b> Eget kapital	130
<b>Not 1</b> Företagsinformation och redovisningsprinciper	107	<b>Not 36</b> Avsättningar	131
<b>Not 2</b> Viktiga bedömningar och uppskattningar	113	<b>Not 37</b> Avsättningar för pensioner	131
<b>Not 3</b> Segmentsredovisning	113	<b>Not 38</b> Övriga avsättningar	132
<b>Not 4</b> Nettoomsättning	115	<b>Not 39</b> Uppskjuten skatt	133
<b>Not 5</b> Transaktioner med närstående	116	<b>Not 40</b> Räntebärande skulder	133
<b>Not 6</b> Övriga rörelseintäkter	116	<b>Not 41</b> Långfristiga och kortfristiga skulder	134
<b>Not 7</b> Arvode och kostnadsersättning till revisorer	117	<b>Not 42</b> Låneskulder	134
<b>Not 8</b> Anställda och personalkostnader	117	<b>Not 43</b> Checkräkningskredit	135
<b>Not 9</b> Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	120	<b>Not 44</b> Övriga skulder	135
<b>Not 10</b> Övriga rörelsekostnader	120	<b>Not 45</b> Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	135
<b>Not 11</b> Finansiella intäkter och kostnader	120	<b>Not 46</b> Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter	135
<b>Not 12</b> Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver	121	<b>Not 47</b> Finansiella risker	136
<b>Not 13</b> Skatt	121	<b>Not 48</b> Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	140
<b>Not 14</b> Immateriella anläggningstillgångar	121	<b>Not 49</b> Kassaflöde	140
<b>Not 15</b> Materiella anläggningstillgångar	122	<b>Not 50</b> Kompletterande information till finansiella nyckeltal	140
<b>Not 16</b> Byggnader och mark	122	<b>Not 51</b> Händelser efter balansdagen	140
<b>Not 17</b> Markanläggningar	123	<b>Årsredovisningens undertecknande</b>	<b>141</b>
<b>Not 18</b> Installationer, fordon och inventarier	123	<b>Revisionsberättelse</b>	<b>142</b>
<b>Not 19</b> Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	123		

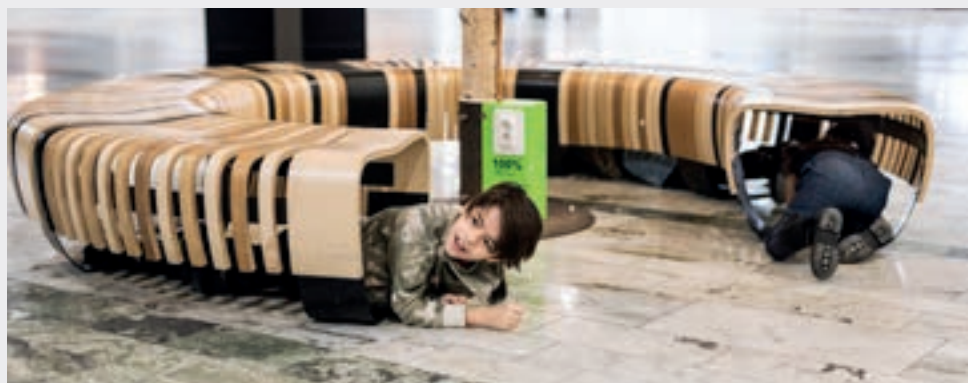
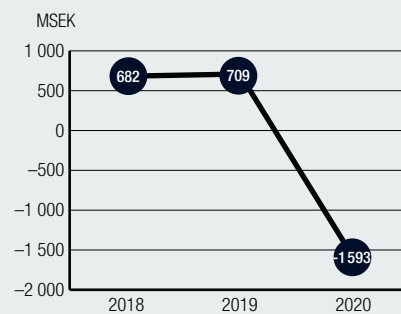




## NETTOOMSÄTTNING



## RÖRELSERESULTAT



# Förvaltningsberättelse

Styrelse och verkställande direktör för Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, avger härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen för verksamhetsåret 2020. 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 2020 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 långsiktig 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.

## TILLSTÅNDS- ELLER ANMÄLNINGSPLIKTIG VERKSAMHET

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

## LAGSTADGAD HÅLLBARHETSRAPPORT

I enlighet med ÅRL, 6 kap 11§, har Swedavia valt att upprätta den lagstadgade hållbarhetsrapporten som en från årsredovisningen avskild rapport. Hållbarhetsrapportens omfattning beskrivs på sid 74 i Års- och Hållbarhetsredovisningen.

## SYFTE, VISION OCH AFFÄRSIDÉ

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

## VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER ÅRET

2020 har varit ett år som inneburit stora utmaningar för såväl Swedavia som flygbranschen. Covid-19-pandemin har påverkat flygmarknaden drastiskt och kommer att leda till förändringar på såväl kort som lång sikt för branschen. För Swedavia har effekterna av covid-19-pandemin,

med kraftigt minskad flygtrafik och därigenom väsentligt lägre resenärsvolymer, haft stor påverkan på Swedavias verksamhet och finansiella ställning.

Under året reste 10,3 (40,2) miljoner resenärer till eller från Swedavias flygplatser, en minskning med 74 procent jämfört med föregående år.

Efter samråd med flyg- och marktjänstbolag beslutade Swedavia under hösten 2019 att höja flygplatsavgifterna i sitt nätverk med 5 procent från 15 januari 2020. Höjningen var en följd av den långsiktiga infrastrukturutveckling som Swedavia genomför för att säkerställa framtida kapacitet och kvalitativa flygplatsprodukter. Inom ramen för detta prisbeslut fattades i slutet av juni 2020 beslut om ett kompletterande incentiveprogram som innebär tillkommande rabatter för flygbolagen från och med 1 juli 2020. Åtgärden genomfördes för att möta marknadens behov vid återupptagande av flygtrafik efter covid-19-pandemin.

Den 30 januari 2020 avyttrades Airport Hotel 2 AB som äger hotellfastigheten med det nyöppnade Comfort Hotel på Stockholm Arlanda Airport. Köpare är Wenaasgruppen AS. Det underliggande fastighetsvärdet var 1 356 MSEK och Swedavias realisationsvinst uppgick till 427 MSEK. Försäljningen är i linje med Swedavias strategi att genom flygplatsnära fastighetsutveckling skapa värden som kan återinvesteras i flygplatsernas konkurrenskraft.

En extra bolagsstämma 13 februari 2020 beslutade att antalet stämnovalda styrelseledamöter ska vara åtta utan suppleanter och Nina Linander valdes till ny styrelseledamot.

Den 11 mars klassade WHO spridningen av covid-19 som pandemi. Fokus för Swedavia är alltid hälsa och säkerhet för medarbetare, resenärer och intressenter. Bolaget följer noggrant händelseutvecklingen och aktuella direktiv från ansvariga myndigheter, primärt Folkhälsomyndigheten och smittskyddsläkare i berörd region. Åtgärder som länder, flygbolag och företag har vidtagit för att begränsa smittspridningen, liksom individuella resebeslut, har sedan mars månad inneburit en dramatiskt minskad efterfrågan på såväl internationella som inrikes flygresor.

Utöver de direkta effekterna som pandemin haft på den globala flygtillgängligheten har marknadens aktörer ställts inför svåra ekonomiska utmaningar. Liksom i Sverige har regeringar runt om i världen sjösat stödpaket för att stötta flygbolag och andra branschaktörer genom krisen.

På Swedavias flygplatser minskade resenärsvolymen med 74 procent under året. Efter en dramatisk nedgång under våren inleddes under sommarmånaderna en återhämtning, i takt med att restriktioner för resor och fysisk distansering lättades. Detta drevs främst av ett ökat fritidsresande. Under hösten och vintern, i takt med en ökad smittspridning runt om i världen, minskade dock resandet återigen till liknande nivåer som under våren.

Flygplatsbolag och andra marknadsaktörer har i flera fall genomfört eller aviserat strukturella och organisatoriska förändringar för att anpassa sig till en ny och osäker marknadssituation. För Swedavia har den kraftiga minskningen av antalet flygrörelser och resemärer under

året inneburit kraftigt minskade intäkter från flygplatsavgifter, bilparkering och angöring samt hyresintäkter från Retail, Food & Beverage.

För att anpassa verksamheten till kraftigt reducerade resenärsvolymer och färre flygrörelser korttidspermitterade Swedavia i mars runt 2 300 tillsvidareanställda medarbetare på både koncernenheterna och flygplatser. Korttidspermitteringarna har möjliggjorts via det stöd som regeringen tagit fram för att stötta verksamheter som påverkas av effekterna från spridning av covid-19.

Den 20 mars lade Swedavia ett varsel omfattande 800 medarbetare som ett komplement till korttidspermitteringen för att skapa ett framtida handlingsutrymme inför en marknadsutveckling som präglades av avsevärd osäkerhet. Under hösten tvingades bolaget också genomföra varslet. Genom naturliga avgångar, pensioneringar samt ej tillsatta vakanser har Swedavia kunnat minska antalet medarbetare som tvingas lämna bolaget.

Covid-19-pandemin har fått mycket stora konsekvenser för samtliga Swedavias flygbolagskunder som från slutet av mars till och med slutet av året pausat större delen av all flygtrafik. Detta medför stor negativ ekonomisk påverkan på flygbolagen och för Swedavia. Under det andra, tredje och fjärde kvartalet har flygbolaget BRA pausat alla sina flygningar och genomgått en företagsrekonstruktion samt fått kreditgaranti från Riksgälden.

Norwegian har ökat det egna kapitalet genom att externa lån och leasingkulder konverterats till aktier. Genom detta har Norwegian fått lånegarantier av den norska staten. Under det fjärde kvartalet har Norwegian ansökt om konkursskydd på Irland och i Norge.

SAS har under året genomfört en rekapitaliseringsplan som godkändes av aktieägarna under tredje kvartalet.

Covid-19-pandemin har även haft stora ekonomiska effekter för Swedavias hyresgäster och partners. Med anledning av detta beslutade Swedavia under det andra kvartalet att införa rabatter och hyresnedsättningar till kunder och partners i linje med det stödpaket som regeringen beslutade om den 16 april. Därutöver har Swedavia erbjudit hyreslättnader till ett femtiotal hyresgäster som inte omfattas av regeringens stödpaket men vars verksamheter påverkats kraftigt av den pågående krisen. Swedavia har under det tredje och fjärde kvartalet beslutat att förlänga många av rabatterna och hyresnedsättningarna. Syftet med lättnaderna är att skapa förutsättningar för så många som möjligt av dem att överleva krisen och därmed också finnas kvar och bidra till Swedavias lönsamhet när trafiken återkommer.

På Swedavias årsstämma den 29 april beslutades att antalet stämмоvalda styrelseledamöter ska vara nio utan suppleanter. Åke Svensson omvaldes som ordförande och därefter genomfördes omval av ledamöterna Nina Linander, Lotta Mellström, Lars Mydland samt Lottie Svedenstedt och nyval av Tor Clausen, Eva Nygren, Per Sjödel och Annica Ånäs. Lars Backemar, Lottie Knutsson och Mikael Norman lämnade styrelsen i samband med årsstämman.

Den 29 april beslutades att projekten för uppförande av en ny pir samt ett nytt bagagesystem i terminal 5 på Stockholm Arlanda Airport ska pausas. Fullföljande av projekten är fortfarande en viktig del av Utvecklingsprogram Arlanda, men tidpunkten för när den högre kapacitet som de två projekten tillskapar kommer att behöva tas i anspråk bedöms ha skjutits framåt i tiden. Beslutet var ett resultat av en totalöversyn av företagets befintliga investeringsportfölj, vilket är en av de

åtgärder som Swedavia initierat för att anpassa verksamheten utifrån rådande marknadssituation där det råder betydande osäkerheter kring framtida marknadsutsikter och därmed det framtida behovet av ökad kapacitet på flygplatserna.

I den extra ändringsbudget som riksdagen antog den 23 juni bemyndigade riksdagen regeringen att under 2020 besluta om aktieägartillskott på högst 3 150 MSEK för bolagets långsiktiga värdeskapande och för att kunna upprätthålla bolagets infrastruktur samt säkra svensk flygtillgänglighet.

Regeringen beslutade att lämna aktieägartillskott till Swedavia om 2 500 MSEK. Swedavia erhöll ägartillskottet i oktober.

Regeringen och dess samarbetspartier presenterade under andra kvartalet stödpaketet för andra aktörer på den svenska flygmarknaden. I den extra ändringsbudget som riksdagen antog den 23 juni tilldelas Luftfartsverket (LFV) ett tillskott på 900 miljoner kronor medan ett tillfälligt ökat driftstöd på 100 miljoner kronor tilldelas regionala flygplatser i kommunal drift under 2020, för att mildra effekterna av den pågående pandemin.

Regeringen har också bemyndigats av riksdagen att för statens räkning delta i en rekapitalisering av SAS, med ett belopp om högst fem miljarder kronor. I det fall svenska staten deltar i en rekapitalisering kommer regeringen verka för att SAS ska sätta nya mål för att minska bolagets klimatpåverkan.

För att förhindra spridningen av covid-19 och för att skapa trygghet för resenärer, personal inom flygbranschen och andra som verkar på flygplatser har en rad åtgärder införts under det tredje kvartalet. Swedavia följer Folkhälsomyndighetens rekommendationer och samarbetar också på europeisk nivå för att säkerställa åtgärder för ett tryggt och säkert resande också över nationsgränser, där nationella riktlinjer kan skilja sig åt.

European Aviation Safety Agency (EASA) har i samarbete med EU:s smittskyddsmyndighet (ECDC) tagit fram en riktlinje för att säkra en enhetlig och trygg resenärssupplevelse inom Europa. Flygplatser och flygbolag uppmanas att ansluta sig till protokollet och efterlevnad kommer att följas upp löpande. Swedavia har anslutit Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Bromma Stockholm Airport och Malmö Airport. Swedavias samtliga flygplatser ska dock följa protokollet för att säkerställa enhetlighet.

Effektiva smittskyddsåtgärder i samband med resande är nödvändiga för att möjliggöra ett tryggt och säkert resande och i förlängningen en återhämtning på flygmarknaden. Samtidigt försvåras återhämtningen av brist på internationell koordinering, med följden att smittskyddsåtgärder skiljer sig åt mellan länder och över tid.

Mot bakgrund av covid-19-pandemins långsiktigt stora påverkan på flygmarknaden bad Swedavias ägare bolaget att göra en konsekvensanalys av de affärsmässiga förutsättningarna kring en eventuell förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport. En sammanfattning av analysens slutsatser överlämnades till Näringsdepartementet den 14 september. Swedavias bedömning är att det, givet den nya marknadssituationen, inte längre är affärsmässigt motiverat att driva Bromma Stockholm Airport vidare och att en konsolidering av flygtrafiken i Stockholmsregionen till Stockholm Arlanda Airport är att föredra. Det är dock en grundläggande förutsättning att Arlanda får långsiktiga förutsättningar för att utvecklas i takt med samhällets behov. Swedavia har i sin analys utgått från bolagets

affärsmässiga förutsättningar. Ett politiskt beslut om att stänga Bromma i förtid bör fattas med ett bredare samhällsperspektiv i beaktande.

Swedavia och Nordiska investeringsbanken (NIB) tecknade i december ett låneavtal på 500 miljoner kronor. Låneavtalet är ett så kallat "covid-19 response loan" med syfte att underlätta finansieringen för branscher som är starkt påverkade av covid-19-pandemin. Löptiden är sju år och lånet bidrar till att stärka Swedavias likviditet i en tid då covid-19-pandemin på ett dramatiskt sätt påverkar flygresandet och Swedavias verksamhet.

Efter samråd med flyg- och marktjänstbolag beslutade Swedavia under det fjärde kvartalet att flygplatsavgifterna för 2021 ska lämnas oförändrade. Med en flygmarknad i en känslig situation har bedömningen varit att eventuella avgiftshöjningar skulle leda till långsiktigt negativa konsekvenser för Swedavias flygplatsnätverk.

Under fjärde kvartalet har Swedavia meddelat att bolaget inför en ny koncernorganisation från 1 juli 2021. Den nya organisationen är en del i det omfattande arbete, som Swedavia bedrivit under 2020, för att anpassa bolaget till en ny marknadsnormal.

### NETTOOMSÄTTNING OCH RESULTAT

Effekterna av covid-19-pandemin har under året haft en väsentlig påverkan på Swedavias verksamhet och finansiella ställning. Spridningen av covid-19 har resulterat i väsentligt lägre resenärsvolym och kraftigt minskad trafik från mitten av mars till och med december.

Koncernens nettoomsättning för året uppgick till 2 494 MSEK (6 235), vilket är en minskning med 3 741 MSEK och 60 procent jämfört med föregående år.

Inom segmentet Flygplatsverksamhet minskade nettoomsättningen med 3 724 MSEK och uppgick till 2 498 MSEK (6 222). Nettoomsättningen inom Real Estate segmentet uppgick till 31 MSEK (54).

Intäkter från Aviation Business uppgick till 1 507 MSEK (3 914), vilket är en minskning med 2 407 MSEK. Resenärs- och flygplansrelaterade intäkter minskade med 1 926 MSEK eller 72 procent hänförligt till väsentligt lägre passagerarvolym och minskad trafik.

Ground Handling och Övriga tilläggstjänster understeg föregående år med 171 MSEK, till följd av kraftigt minskat antal flygrörelser från mars till december samt milda vintrar.

Intäkter från Commercial Services uppgick till 971 MSEK (2 294), en minskning med 1 323 MSEK. Under året har intäkter från Commercial Services påverkats av lämnade hyreslättnader som till viss del kompensats med 13 MSEK i statligt hyresstöd.

Övriga rörelseintäkter uppgick till 700 MSEK (68), en ökning med 632 MSEK främst hänförligt till realisationsvinst om 427 MSEK från avyttring av Airport Hotel 2 AB som äger hotellfastigheten där Comfort Hotel Stockholm Arlanda Airport har uppförts. Övriga rörelseintäkter påverkas också positivt av omställningsstöd om 233 MSEK. Föregående år påverkades positivt av realisationsvinster med 28 MSEK.

Externa kostnader var 467 MSEK lägre jämfört med föregående år och uppgick till 1 932 MSEK (2 399). Kostnader som var rörliga i förhållande till resenärsvolym samt neddragningar av ej verksamhetskritiska funktioner har gett lägre externa kostnader. Reservering för konstaterade och befarade kundförluster om 102 MSEK (4) har medfört ökade externa kostnader.

Personalkostnader, exklusive omstrukturingskostnader, uppgick till 1 514 MSEK (1 971) och var 457 MSEK lägre jämfört med föregående år, dels hänförligt till statligt stöd om 187 MSEK, avseende korttidspermitteringar av runt 2 300 av Swedavias tillsvidareanställda medarbetare. Även neddragningar i verksamheten samt ej tillsatta vakanser gav lägre kostnader jämfört med föregående år. Omstrukturingskostnader belastar personalkostnader under året med 36 MSEK (81).

Av- och nedskrivningar uppgick till 1 456 MSEK (1 309). Exklusive nedskrivningar, som uppgick till 174 MSEK (61), ökade avskrivningarna med 34 MSEK. Högre avskrivningar jämfört med föregående år förklaras av att nya anläggningar, som projekt för terminalexpansion på Göteborg Landvetter Airport, rampprojekt på Stockholm Arlanda Airport och asfalteringsprojekt på start och landningsbanor vid flera av Swedavias flygplatser, tagits i drift från och med senare delen av 2019 och första delen av 2020. Nedskrivningar är i huvudsak hänförliga till de pausade projekten ny pir och ny bagageanläggning på Stockholm Arlanda Airport.

### KONCERNEN I KORTHET<sup>1)</sup>

MSEK, om ej annat anges	2020	2019	2018	2017	2016
Nettoomsättning	2 494	6 235	5 922	5 745	5 546
Rörelseresultat	-1 593	709	682	651	966
Rörelsemarginal, %	-63,9	11,4	11,5	11,3	17,4
Årets resultat	-1 282	583	517	407	717
Avkastning operativt kapital, %	-7,5	4,6	4,6	5,1	8,5
Skuldsättningsgrad, ggr	1,0	1,1	1,1	1,0	0,7
Investeringar	2 856	3 460	3 195	3 866	2 138
Utdelning	—	—	—	122	143
Medelantal anställda	2 600	3 050	3 217	3 074	2 949
Antal resenärer, miljoner	10,3	40,2	42,0	41,9	39,5
Driftkostnader per avresande resenärer, SEK <sup>2)</sup>	677,5	212,6	200,7	192,9	194,5
Kommersiella intäkter per avresande resenärer, SEK <sup>2)</sup>	98,0	81,0	75,2	75,7	75,5

<sup>1)</sup> För nyckeltal och definitioner, se sidorna 75–77.

<sup>2)</sup> Nyckeltalet beräknas utifrån Flygplatssegmentet. Från och med den 1 januari 2019 ingår dotterbolagen Swedavia Airport Telecom AB samt Swedavia Energi AB i Flygplatssegmentet, jämförelseåren har justerats.

Rörelseresultatet inom segmentet Flygplatsverksamhet uppgick till -1 999 MSEK (740) och inom Real Estate segmentet ökade rörelseresultatet med 443 MSEK till 393 MSEK (-50), främst hänförligt till realisationsvinst om 427 MSEK.

Koncernens rörelseresultat uppgick till -1 593 MSEK (709) och rörelsemarginalen uppgick till -63,9 procent (11,4).

## LIKVIDITET OCH FINANSIELL STÄLLNING

Koncernens eget kapital uppgick vid årets slut till 10 533 MSEK (9 440). Eget kapital inkluderar en hybridobligation om 1 000 MSEK emitterad i november 2019.

Swedavias låneskulder uppgick vid utgången av året till 9 734 MSEK (8 570), vilket var en ökning med 1 164 MSEK. Swedavias låneskulder fördelas på banklån, 3 200 MSEK (2 700), obligationslån, 5 884 MSEK (5 150) samt certifikat, 650 MSEK (720). Vid årets utgång var den genomsnittliga kapitalbindningen, som inkluderar effekt av räntederivat, 4,2 år (5,0) och den genomsnittliga räntebindingstiden 3,3 år (3,8). Den genomsnittliga räntan uppgick per den 31 december till 1,2 procent (1,1). Per balansdagen uppgick räntederivatet nominellt till 4 250 MSEK (3 500).

Likvida medel ökade med 1 385 MSEK och uppgick vid periodens slut till 1 462 MSEK (77). Nettoskulden minskade med 457 MSEK från 10 688 MSEK till 10 231 MSEK.

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

Vid periodens utgång hade Swedavia outnyttjade kreditlöften på totalt 2 800 MSEK (1 800).

Per balansdagen fanns även outnyttjade låneramar med KfW-IPEX bank respektive Nordiska Investeringsbanken (NIB) om totalt 1 000 MSEK.

Avkastning på operativt kapital, exklusive omstrukturingskostnader, realisationsvinst samt nedskrivningar och utrangeringar var vid periodens utgång -8,5 procent (4,8).

## KASSAFLÖDE

Årets kassaflöde uppgick till 1 385 MSEK (67). Kassaflödet från den löpande verksamheten var negativt och uppgick till -556 MSEK (1 977), vilket var 2 533 MSEK lägre jämfört med föregående år. Det lägre kassaflödet förklaras främst av lägre kassaflödesgenererande resultat från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital. Jämfört med föregående år var kassaflödet från rörelsefordringar positivt, främst med anledning av minskad fakturering, vilket medfört väsentligt lägre kundfordringar. Kassaflödet från rörelseskulder var negativt under perioden främst hänförligt till en kraftig minskning av leverantörsskulder.

Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgick till -1 696 MSEK (-3 048), där utbetalningar hänförligt till investeringar var 604 MSEK lägre än föregående år, 2 856 MSEK (3 460), vilket främst hänförligt till projekt pausats under året. Avyttring av dotterföretaget Airport Hotel 2 AB, som äger hotellfastigheten på Stockholm Arlanda Airport där Comfort Hotel Arlanda Airport har uppförts, gav positivt kassaflöde med 1 181 MSEK (-). Under året erhöles även försäljningslikvid med 83 MSEK hänförligt till försäljning av andelar i intresseföretaget Landvetter Logistic Center AB. Avyttringen av intressebolaget skedde i september 2019. Vid årets slut var överskjutande likviditet placerat i ett kortfristigt certifikat vilket medförde ett negativt kassaflöde om 175 MSEK. Utdelning från intressebolag gav positivt kassaflöde om 72 MSEK.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till 3 636 MSEK (1 137). Kassaflöde härrörde främst från utbetalt aktieägartillskott

från ägaren om 2 500 MSEK som regeringen beslutade om i oktober. Ökade obligationslån om 734 MSEK, ökade banklån om 500 MSEK samt certifikatupplåning som minskade med 70 MSEK gav ett positivt kassaflöde från lånefinansiering med 1 164 MSEK. Betalning av räntor hänförliga till hybridobligation har under året medfört negativt kassaflöde med 16 MSEK (-). Leasingskulder återbetalades med -104 MSEK (-90) och kassaflöde från övriga låneskulder påverkade kassaflödet med 92 MSEK (23).

## INVESTERINGAR

Investeringarna under året uppgick till 2 856 MSEK (3 460), varav investeringar inom flygplatssegmentet uppgick till 2 570 MSEK (2 906). Väsentliga investeringar skedde inom utvecklingsprogrammen på Stockholm Arlanda Airport samt Göteborg Landvetter Airport.

Investeringar inom Real Estate och fastighetsutveckling uppgick för året till 286 MSEK (554) och avsåg främst investering för uppförande av hotell vid Göteborg Landvetter Airport.

Swedavias finansiella ägarmål	Utfall 2020	Mål
Avkastning på operativt kapital, %	-7,5	6,0
Skuldsättningsgrad, ggr	1,0	0,7-1,5
Utdelningsandel, %	—	10-50

Swedavias finansiella ägarmål	Utfall 2020	Utfall 2019	Policy
Genomsnittlig ränta, %	1,2	1,1	n/a
Räntebindingstid, år	3,3	3,8	1-4
Kapitalbindingstid, år	4,2	5,0	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 kapitalstruktur mål 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 -7,5 procent (4,6) vilket var väsentligt lägre än det långsiktigt uppsatta målet om minst 6 procent avkastning på operativt kapital. Avvikelsen förklaras i huvudsak av det negativa rörelseresultatet om 1 593 MSEK. Skuldsättningsgraden uppgick till 1,0 ggr (1,1) vilket är inom intervallet, 0,7-1,5 ggr, för kapitalstruktur målet.

## 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 kapitalstruktur målet (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 den 31 december 2020 av Näringsdepartementet. Aktiens kvotvärde är en (1) SEK.

## FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR

I januari 2020 avyttrade Swedavia det helägda dotterbolaget Airport Hotel 2 AB, som äger hotellfastigheten till det nyöppnade Comfort Hotel på Stockholm Arlanda Airport. Försäljningen resulterade i en realisationsvinst om 427 MSEK.

## MARKNAD OCH FRAMTIDA UTVECKLING

Covid-19-pandemin har påverkat Swedavias verksamhet i mycket stor omfattning under 2020 och bedöms komma att fortsätta påverka under lång tid framöver. I syfte att begränsa smittspridningen har Sverige och de flesta länder runt om i världen infört restriktioner i olika omfattning, vilket bland annat har medfört att flygresandet i världen minskat i betydande omfattning och har legat på historiskt låga nivåer under 2020. För Swedavia har antalet resenärer minskat med 74 procent under kalenderåret 2020 och med närmare 90 procent sedan april då effekterna av pandemin slagit till med full kraft. Förutom smittspridningens direkta effekt på flygresandet, finns risk för en långsiktigt negativ påverkan på den globala ekonomin, vilket kan komma att påverka efterfrågan på flygresor på längre sikt. Effekten av planerad vaccinering mot covid-19 kommer att ha en avgörande betydelse för hur flygmarknaden kommer att kunna återhämtas i närtid.

Utifrån nuläget är det omöjligt att göra träffsäkra prognoser över framtida resenärsutveckling. Swedavia arbetar istället löpande med bedömningar av hur resenärsvolymen kan komma att utvecklas framöver i form av olika scenarier. Då osäkerheten om utvecklingen framöver är stor måste beredskap finnas för att hantera ett hög- respektive ett lågsce- nario, både operativt och finansiellt. Scenarierna är den bästa bedömningen som kan göras utifrån vid varje tidpunkt tillgängliga interna- och externa faktorer. 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.

Det är stor osäkerhet rörande den kortsiktiga utvecklingen men även hur återhämtningen kan komma att se ut på längre sikt. Därför är det inte relevant att i nuläget avge någon prognos eller scenario avseende både kortsiktig och långsiktig utveckling.

## KÄNSLIGHETSANALYS

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

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

Parameter	%	Resultateffekt MSEK/år
Resenärsvolym	+1	+14
Lönenivå	+1	-17
Räntenivå	+1	-13

## Resenärsvolym

Antalet resenärer som reser till eller från någon av Swedavias flygplatser utgör grundförutsättningen för alla intäkter som bolaget har. Cirka 45 procent av Swedavias totala intäkter kommer från Aviation Business och utgörs av infrastruktur tjänster riktade till flygbolag och handlingbolag. Dessa intäkter består av flygplatsavgifter, bland annat resenärs- och

startavgifter, vars storlek är relaterade till antalet resenärer, antal flygrörelser och antal startande ton, det vill säga flygplanetets vikt. Därutöver tillkommer intäkter från Ground Handling vilket avser intäkter från avvisning, ramp- och expeditionstjänster samt ersättning för säkerhetskontroll av resenärer. En förändring av antalet flygrörelser, antalet ton och antalet resenärer påverkar direkt Swedavias intäkter. Swedavias intäkter från Commercial Services är intäkter från kommersiella tjänster i anslutning till flygplatserna. Dessa utgörs av intäkter från bilparkering samt uthyrning av lokaler för handel, kontor, restauranger och logistik. Hyresintäkterna är till stor del omsättningsbaserade och beroende av hyresgästernas försäljning, vilken i sin tur är direkt beroende av antalet resenärer på flygplatsen. En uppgång i antalet resenärer ger ökade intäkter för Swedavia och en nedgång ger minskade intäkter. Sambandet mellan procentuell resenärsförändring och procentuell intäktsförändring är inte linjärt vilket är en effekt av lämnade tillväxtrabatter, prisskillnader samt att hyresintäkterna delvis är omsättningsberoende och påverkas av köpbeteendet. För 2020 har känslighetsanalysen beräknats utifrån faktiskt utfall för året, vilket påverkats kraftigt av covid-19-pandemin. En förändring i resenärsutvecklingen med en procent beräknas påverka Swedavias intäkter med 14 MSEK (40) på årsbasis.

## Lönenivå

Med i medeltal 2 600 anställda (3 050) uppgår Swedavias personalkostnader till 1 550 MSEK (2 052). En förändring av lönekostnaden med en procent påverkar Swedavias personalkostnader med 17 MSEK (20) på årsbasis.

## Räntenivå

Swedavia har per den 31 december 2020 en extern lånefinansiering uppgående till 9 734 MSEK (8 570) som utgör 40 procent (37) av balansomslutningen.

Per den 31 december 2020 har 86 procent (80) 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 13,3 MSEK (19,2) vilket innebär att resultatet efter finansiella poster minskar med motsvarande belopp. Däremot skulle en sänkning av räntenivån med en procentenhet minska Swedavias räntekostnader med 0,8 MSEK (12,8) och därigenom förbättra resultatet efter finansiella poster med motsvarande belopp. Vid beräkning av känslighetsanalysen har nuvarande bindningstider och finansiella instrument beaktats.

## Övriga faktorer som påverkar resultatet

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

## PÅGÅENDE RÄTTSPROCESSER OCH TVISTER

Swedavia är part i pågående rättsprocesser och tvister. Rättsprocesser och tvister är oförutsägbara till sin karaktär och faktiskt utfall kan komma att avvika från de bedömningar som Swedavia gjort. Under

andra kvartalet 2020 blev Swedavia stämda i domstol rörande en hyrestvist vid Stockholm Arlanda Airport. Swedavia bestrider stämningen i sin helhet, men beloppet som stämningen avser är väsentligt.

## 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 prISRISKE, kreditrisker, likviditetsrisker samt kassafödesrisker se not 47, Finansiella risker.

## ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med vd utgör koncernledningen och/eller är direktrapporterande till vd. Regeringen fattade beslut om nya riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande den 27 februari 2020. Riktlinjerna om ersättning till ledande befattningshavare beslutades därefter vid Swedavias årsstämma den 29 april 2020. Swedavia följer statens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 8 på sidorna 117–119.

## HÄNDELSE EFTER BALANSDAGEN

Inga väsentliga händelser att rapportera.

## MODERBOLAGET

Moderbolagets nettoomsättning för året uppgick till 2 442 MSEK (6 146), vilket var en minskning med 3 704 MSEK. Övriga rörelseintäkter, 272 MSEK (68), påverkades positivt av omställningsstöd om 233 MSEK. Rörelseresultatet uppgick till –2 198 MSEK (403) och rörelsemarginalen till –90,0 procent (6,6). Resultat före skatt uppgick till –1 724 MSEK (351) och årets resultat till –1 409 MSEK (258). Rörelseresultatet för året påverkades negativt, främst av effekterna från covid-19 från mitten av mars. Reservering för konstaterade och befarade kundförluster om 99 MSEK, omstruktureringskostnader, 36 MSEK (81), samt nedskrivningar och utrangeringar, 190 MSEK (82), har belastat rörelseresultatet negativt. Externa kostnader och personalkostnader var sammantaget 1 045 MSEK lägre jämfört med föregående år, i huvudsak hänförligt till besparingar, neddragningar av ej verksamhetskritiska aktiviteter samt permitteringar. Moderbolagets anläggningstillgångar uppgick till 19 825 MSEK (18 395) och består huvudsakligen av materiella anläggningstillgångar till ett värde av 17 786 MSEK (16 593). Omsättningstillgångarna uppgick till 3 895 MSEK (3 163), varav likvida medel uppgick till 1 457 MSEK (71). Det egna kapitalet uppgick till 8 551 MSEK (7 476). I oktober 2020 erhöll Swedavia ett aktieägartillskott om 2 500 MSEK från ägaren. Moderbolagets skulder och obeskattade reserver uppgick till 15 140 MSEK (14 082) 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 2020 års årsredovisning. Den föreslagna vinstdispositionen, resultat- och balansräkning för

moderbolaget samt rapport över totalresultat och rapport över finansiell ställning för koncernen ska framläggas för fastställelse vid årsstämman den 28 april 2021.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman 2021 beslutar, att Swedavia AB för räkenskapsåret 2020 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	1 000 000 000
Balanserade vinstmedel	5 329 149 704
Årets resultat	–1 408 695 545
	<b>7 081 808 698</b>

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	<b>7 081 808 698</b>
varav till överkursfond	2 161 354 539
varav till hybridobligation	1 000 000 000
varav till balanserade vinstmedel	3 920 454 159

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 2020 uppgick till –7,5 procent, vilket inte är i nivå med Swedavias lönsamhetsmål. Skuldsättningsgraden uppgår till 1,0 ggr, vilket är inom kapitalstrukturmålets intervall om 0,7–1,5 ggr.

Mot bakgrund av de effekter som covid-19-pandemin har haft på Swedavias verksamhet, resultat och finansiella ställning under 2020 samt de framtida osäkerheter som föreligger på såväl kort som lång sikt föreslår styrelsen att ingen utdelning lämnas för 2020 utan styrelsen har beslutat att föreslå aktieägaren, att på årsstämman den 28 april 2021, besluta om att balansera disponibla medel i ny räkning.

## ÅRSSTÄMMA

Swedavia AB:s årsstämma äger rum den 28 april 2021 och kommer att hållas digitalt. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias webbplats [www.swedavia.se](http://www.swedavia.se).

## KALENDARIUM

Års- och hållbarhetsredovisning 2020	2021-03-26
Årsstämma 2021	2021-04-28
Delårsrapport jan–mar 2021	2021-04-28
Halvårsrapport jan–jun 2021	2021-07-16
Delårsrapport jan–sep 2021	2021-10-29
Bokslutskommuniké 2021	2022-02-14

Vad beträffar företagens resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkning.

# Bolagsstyrningsrapport

Swedavia AB (publ)

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

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

## BOLAGSSTYRNING

Swedavias bolagsstyrning regleras utifrån externa ramverk som aktiebolagslagen och övrig tillämplig svensk lagstiftning, statens ägarpolicy och Svensk kod för bolagsstyrning (Koden). I statens ägarpolicy redogör regeringen för sin inställning i viktiga principfrågor avseende bolagsstyrningen av samtliga statligt ägda bolag. Bland annat har beslutats att alla statligt majoritetsägda bolag ska tillämpa koden för bolagsstyrning. Koden tillämpas enligt principen "följ eller förklara", vilket innebär att avvikelser från Koden är tillåtna men måste förklaras.

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

Swedavias struktur för bolagsstyrning illustreras enligt nedanstående bild.

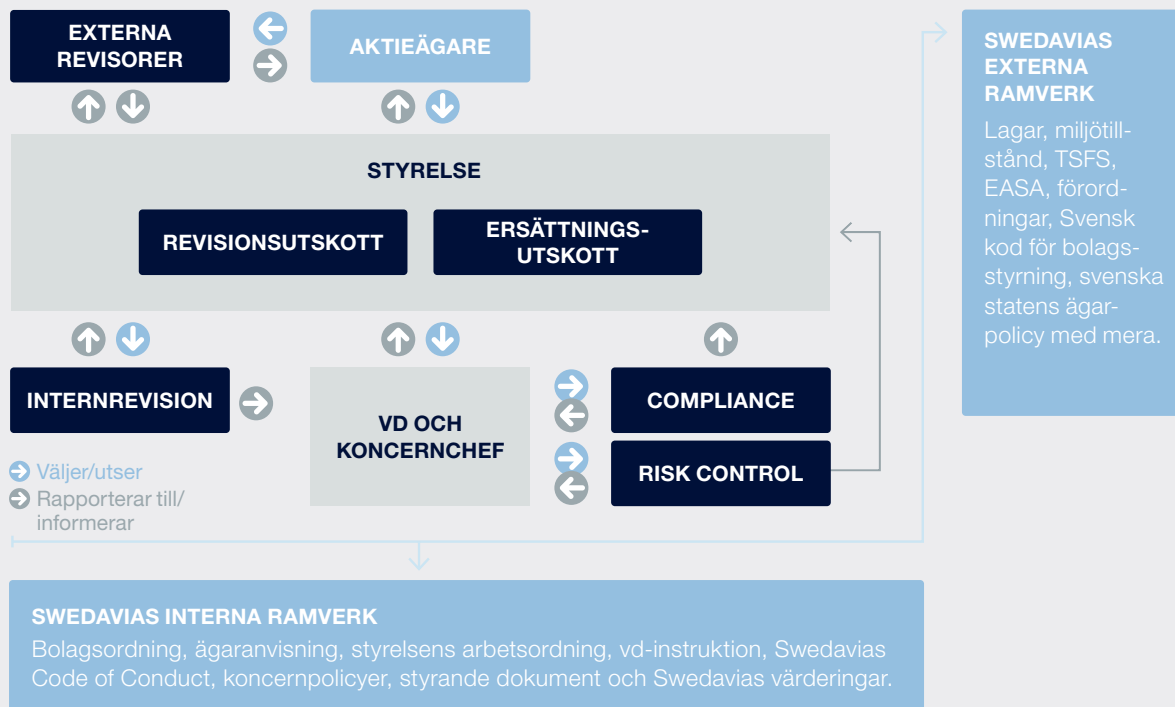
## AVVIKELSER FRÅN KODEN

Swedavia är helägt av svenska staten och de principer som svenska staten tillämpar i sin ägarpolicy överensstämmer i stor utsträckning med reglerna i Koden. Enligt Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020 ("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.





Kodkrav	Avvikelse	Förklaring/kommentar
<b>Kodregel 1.2–1.3 och 2.1–2.7, 8.1 och 10.2</b> Bolaget har en valberedning som representerar bolagets aktieägare.	Valberedning finns inte inrättad.	Valberedning ersätts av ägarens nomineringsprocess.
<b>Kodregel 4.4, 4.5 och 4.6</b> 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.

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

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

## EXTRA BOLAGSSTÄMMA

Den 13 februari 2020 höll Swedavia en extra bolagsstämma vid Stockholm Arlanda Airport. Bolagsstämman beslutade om nyval av Nina Linander till ny styrelseledamot fram till ordinarie årsstämma 2020.

## ÅRSSTÄMMA

Swedavias årsstämma 2020 hölls den 29 april 2020. Årsstämman var till följd av spridningen av covid-19 inte öppen för allmänheten. Protokoll från årsstämman finns tillgängligt på Swedavias webbplats.

Vid årsstämman beslutades att antalet stämموvalda styrelseledamöter ska vara nio utan suppleanter. Stämman beslutade om omval av styrelseledamöterna Nina Linander, Lotta Mellström, Lars Mydland, Lottie Svedenstedt och Åke Svensson. Vidare beslutade stämman om nyval av Tor Clausen, Eva Nygren, Per Sjödel och Annica Ånäs. Åke Svensson valdes av stämman till styrelsens ordförande. I samband med stämman lämnade Lars Backemar, Lottie Knutson och Mikael Norman styrelsen.

Årsstämman fastställde den av styrelsen och verkställande direktören avgivna års- och hållbarhetsredovisningen för 2019, samt beviljade styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2019. Årsstämman beslutade också i enlighet med styrelsens förslag till vinstdisposition som innebar att ingen utdelning lämnades till ägaren. Beslutet var i överrensstämmelse med utdelningspolicy.

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

## PROCESSEN FÖR STYRELSENOMINERING

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

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

## STYRELSE

Enligt bolagsordningen ska styrelsen bestå av lägst sex och högst nio ledamöter, utan suppleanter. Dessutom har arbetstagarorganisationerna, enligt svensk lag, rätt att utse ordinarie ledamöter med suppleanter. Swedavias chefsjurist är styrelsens sekreterare. Verkställande direktör ingår inte i styrelsen, men är fördragande vid styrelsens sammanträden. Ingen av styrelseledamöterna ingår i företagsledningen. Beträffande upplysning avseende tillsättning och entledigande av styrelseledamöter hänvisas till reglering genom statens ägarpolicy.

## 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 sköter bolaget på ett hållbart och ansvarsfullt sätt i syfte att säkerställa långsiktigt värdeskapande. Ordförandens uppgifter och information till styrelsen regleras i arbetsordningen.

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

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

## Styrelsens sammansättning

Swedavias styrelse har bestått av åtta stämموvalda ledamöter fram till årsstämman den 29 april 2020. Vid årsstämman beslutades att antalet ledamöter ska vara nio. Vidare finns två ordinarie

arbetstagarrepresentanter med två suppleanter i styrelsen. På sidorna 94–95 redovisas 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 ägarpolicyens styrelsenomineringsprocess och policyns principer för styrelsens sammansättning där även mångfaldsaspekter vägs in.

Årsstämman 2020 valde nio ledamöter varav fyra män och fem kvinnor. Arbetstagarrepresentanterna har under 2020 varit två män. Genomsnittsåldern på ledamöterna i Swedavias styrelse, inklusive arbetstagarrepresentanter är 59 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 2020

Styrelsen har under 2020 hållit åtta ordinarie sammanträden, tre extra sammanträden och två konstituerande sammanträden. Sammanträdena har under 2020 särskilt behandlat bolagets situation under den pågående covid-19-pandemin och frågor relaterade till detta. Sammanträdena har även bland annat behandlat affärsverksamheten inklusive strategisk utveckling, instruktion för den ekonomiska rapporteringen, års- och hållbarhetsredovisning samt därtill relaterade rapporter. Styrelsen har även behandlat investeringar och upphandlingar samt Swedavias prismodell mot flygbolag.

### Styrelsen har under 2020 bland annat hanterat följande huvudfrågor:

- Bolagets situation kopplat till covid-19-pandemin
- Investeringar i Utvecklingsplan vid Stockholm Arlanda Airport
- Investeringen Pir G vid Stockholm Arlanda Airport
- Kapitaltillskott från ägaren
- Konsekvensanalys för Bromma Stockholm Airport
- Projekt "Den Nya Normalen", inklusive volymanpassningar och anpassad organisation
- Strategisk utveckling
- Hållbarhetsmål, uppdragsmål och ekonomiska mål
- Tillgänglighet och nya förbindelser
- Utveckling av Real Estate-verksamheten
- Större investeringar och upphandlingar
- Styrande dokument\*
- Internkontroll
- Riskhantering och riskvärdering

- Finansiella rapporter
- Rapportering från intern- och externrevision
- Säkerhet
- IT
- Flygsäkerhetsarbete
- Swedavias och branschens klimatomställningsarbete

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

### Styrelsens utskottsarbete

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

Revisionsutskottet har i uppgift att bland annat svara för kvalitetssäkring och beredning av företagens finansiella rapporter samt att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Revisionsutskottet har under 2020 haft åtta protokollförda möten, varav ett möte har hållits per capsulam. Bolagets intern- och externrevisorer har närvarat vid mötena. Revisionsutskottet har under året bland annat hanterat finansiella rapporter och löpande riskrapportering, internkontroll logg och externrevisorernas avrapportering av intern kontroll. Vidare har revisionsutskottet hanterat internrevisionens rapporter samt haft en fördjupad genomgång av finansieringsfrågor.

Utskottet har också utvärderat internrevisorer, granskat och övervakat externrevisorns opartiskhet och självständighet samt granskat att externa revisorn inte tillhandahållit rådgivningstjänster som påverkat opartiskheten. Utskottet har lämnat rekommendation till val av extern revisor på årsstämman. I revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2020 styrelseledamöterna Nina Linander, Lotta Mellström och Åke Svensson. Utskottet har utsett Nina Linander att vara ordförande. Mikael Norman lämnade utskottet i samband med att han lämnade styrelsen vid årsstämman den 29 april 2020.

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 fem protokollförda möten under 2020, varav ett extra möte. Ersättningsutskottet har under året bland annat hanterat total ersättning och anställningsvillkor för kretsen ledande befattningshavare samt internrevisionschef. Utskottet har därutöver berett frågor rörande "Projekt Nya Normalen", inklusive volymanpassningar och ny anpassad organisation. Vidare har utskottet förberett styrelsens utvärdering, inklusive utvärdering av verkställande direktörens arbete. Utvärderingen har sedan genomförts i styrelsen i egen regi. Utskottet har därutöver gått igenom resultatet och uppföljning av Swedavias löpande "pulsmätningar" avseende medarbetarnas återkoppling och särskilt arbetsmiljöfrågor under den pågående covid-19-pandemin.

Utskottet har även gått igenom verkställande direktörens succionsplanering och ledarutveckling för ledande befattningshavare. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2020 Åke Svensson som ordförande, Lotta Mellström och Lottie Svedenstedt som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant. Lottie Knutson lämnade styrelsen och därmed även ersättningsutskottet i samband med årsstämman den 29 april 2020.

## Utvärdering av styrelsearbetet 2020

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

## Styrelsens ersättning

Styrelsens arvoden bestäms av årsstämman. Till styrelsens ordförande utgår arvode med 450 000 kronor och till varje ledamot med 225 000 kronor. Vid Swedavias årsstämma beslutades också att särskild ersättning inte ska utgå till styrelsens arbetstagarrepresentanter och att styrelsearvode inte heller utgår till ledamot som är anställd i Regeringskansliet. Till revisionsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 38 500 kronor och till utskottets ledamöter vardera 22 000 kronor. Till ersättningsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 25 000 kronor och till ledamöterna vardera 20 000 kronor.

## VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR OCH KONCERNLEDNING

Styrelsen tillsätter verkställande direktör i bolaget. Jonas Abrahamsson har under 2020 varit verkställande direktör och koncernchef. Den verkställande direktören ansvarar för den löpande förvaltningen av bolaget enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Inom de ramar som styrelsen fastslagit leder verkställande direktören verksamheten samt håller styrelsens ordförande kontinuerligt informerad om väsentliga affärshändelser. Verkställande direktören ska organisera bolagets ledning så att ändamålsenlig styrning och kontroll av verksamheten uppnås. Övriga medlemmar i koncernledningen utses av verkställande direktören.

Koncernledningen är ett informations-, diskussions- och beslutsforum för koncerngemensamma frågor.

Koncernledningens möten leds av verkställande direktören och sammanträden sker normalt månatligen. Under 2020 har koncernledningen sammanträtt betydligt oftare för att hantera effekterna av den pågående covid-19-pandemin. Swedavias koncernledning, inklusive verkställande direktör, redovisas närmare på sidorna 96–97.

## Ersättning till ledande befattningshavare

Den 27 februari 2020 fattade regeringen beslut om ny ägarpolicy för bolag med statligt ägande i vilken principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare ingår. På Swedavias årsstämma den 29 april 2020 beslutades att dessa principer ska gälla för Swedavia. Motsvarande principer tillämpas i Swedavias dotterbolag. Swedavia tillämpar inte rörlig ersättning för ledande befattningshavare. Styrelsen har upprättat en särskild ersättningsrapport som kommer att läggas fram för årsstämman 2021.

## Dotterbolag och intresseföretag

Swedavia hade tre dotterbolag vid utgången av 2020; Swedavia Real Estate AB, som i sin tur är moderbolag i en fastighetskoncern, Swedavia Energi AB och Swedavia Airport Telecom AB. Swedavia har genom Swedavia Real Estate även ett intresseföretag; Swedish Airport Infrastructure. Ägandet i joint ventures är ett strategiskt samarbete och innebär att de är gemensamt ägda bolag där Swedavia inte har bestämmande inflytande. I samtliga dotterbolag och intresseföretag i koncernen finns någon ur Swedavias koncernledning representerad i styrelsen.

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

## Fakta om styrelsen

Av årsstämman valda ledamöter	Huvudstyrelse	Närvaro styrelsemöte	Invald år	Närvaro revisionsutskott	Närvaro ersättningsutskott
Åke Svensson	Ordförande	13/13	2016	8/8	4/4
Lars Backemar <sup>2)</sup>	Ledamot	6/13	2010		
Lottie Knutson <sup>2)</sup>	Ledamot	6/13	2015		2/4
Lotta Mellström	Ledamot	13/13	2015	8/8	4/4
Lars Mydland	Ledamot	13/13	2014		
Mikael Norman <sup>2)</sup>	Ledamot	6/13	2017	3/8	
Lottie Svedenstedt	Ledamot	13/13	2010		4/4
Tor Clausen <sup>3)</sup>	Ledamot	7/13	2020		
Nina Linander <sup>1)</sup>	Ledamot	12/13	2020	7/8	
Eva Nygren <sup>3)</sup>	Ledamot	7/13	2020		
Per Sjöde <sup>3)</sup>	Ledamot	6/13	2020		
Annica Ånäs <sup>3)</sup>	Ledamot	6/13	2020		

## Arbetstagarrepresentanter

Robert Olsson	Ledamot	12/13	2010		4/4
Agne Lindbom	Ledamot	13/13	2018		
Conny Moholi	Suppleant	0/13	2018		
Mikael Nordenståhl	Suppleant	1/13	2018		

<sup>1)</sup> Ledamoten invald i styrelsen vid extra bolagsstämma den 13 februari 2020.

<sup>2)</sup> Ledamoten lämnade styrelsen i samband med Årsstämman den 29 april 2020.

<sup>3)</sup> Ledamoten invald i styrelsen vid Årsstämman den 29 april 2020.

## REVISORER

### Extern revision

Enligt Statens ägarpolicy och revisionsförordningen som gällde vid årsstämman 2020 är det bolagets styrelse som lämnar förslag till val av revisor efter rekommendation från revisionsutskottet. Det slutliga beslutet av val av revisorer fattades på årsstämman. Revisorns uppgift är att granska bolagets och koncernens finansiella rapportering samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolaget. Vid Swedavias årsstämma den 29 april 2020 valdes revisionsbolaget KPMG till revisorer. Revisionsuppdraget gäller till utgången av årsstämman 2021. KPMG utsåg 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. För övrig rådgivning inom redovisning och skatt anlitas EY AB.

### Internrevision

Till stöd för styrelsen att utöva sitt ansvar för tillsyn och utvärdering av bolagets verksamhet finns en särskild internrevisionsfunktion inom Swedavia som rapporterar till styrelsen. Styrelsen har fastställt en instruktion för internrevisionen som under 2020 bestått av tre revisorer.

## STYRELSENS RAPPORT OM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

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

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

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

### Styr- och kontrollmiljö

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

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

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

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

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

### Riskhantering

Styrelsen har det yttersta ansvaret för bolagets riskhantering och har gett verkställande direktören i uppdrag att hantera detta operativt. Swedavias riskhantering syftar till att identifiera potentiella händelser som kan påverka bolagets förmåga att nå uppsatta mål. Metoden som

bolaget använder för riskhantering utgår från en modell med tre försvarslinjer. Första försvarslinjen utgörs av bolagets operativa verksamhet i form av flygplatsenheter, affärsenheter och koncernenheter som har ansvaret att löpande identifiera, utvärdera och rapportera risker.

Den andra försvarslinjen utgörs av bolagets Compliance Officer som ansvarar för processen att ta fram övergripande styrande dokument samt Risk Manager som följer beslutat ramverk för riskhantering. För en utförlig beskrivning av Swedavias riskhantering se sid 60–63.

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

### Kontrollaktiviteter

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

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

Swedavias styrelse får månadsvis rapportering av ekonomiskt resultat med analys och kommentarer av bolagets verkställande direktör. Swedavias publika rapporter tas fram av ekonomi- och finansdirektör och verkställande direktör för beredning i revisionsutskottet innan de fastställs av bolagets styrelse och därefter publiceras. Utöver års- och hållbarhetsredovisningen är minst en av delårsrapporterna granskad av bolagets revisorer, som avrapporterar granskningsarbetet till revisionsutskott och styrelse. Swedavias internrevision gör också granskningar inom olika områden i syfte att säkerställa kvalitet i finansiella processer

och i den finansiella rapporteringen. Revisionsutskottet har även möjlighet till fördjupad dialog och uppföljning av finans- och redovisningsfrågor med bolagets ekonomi- och finansdirektör och revisorer som deltar på utskottets möten.

### Information och kommunikation

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

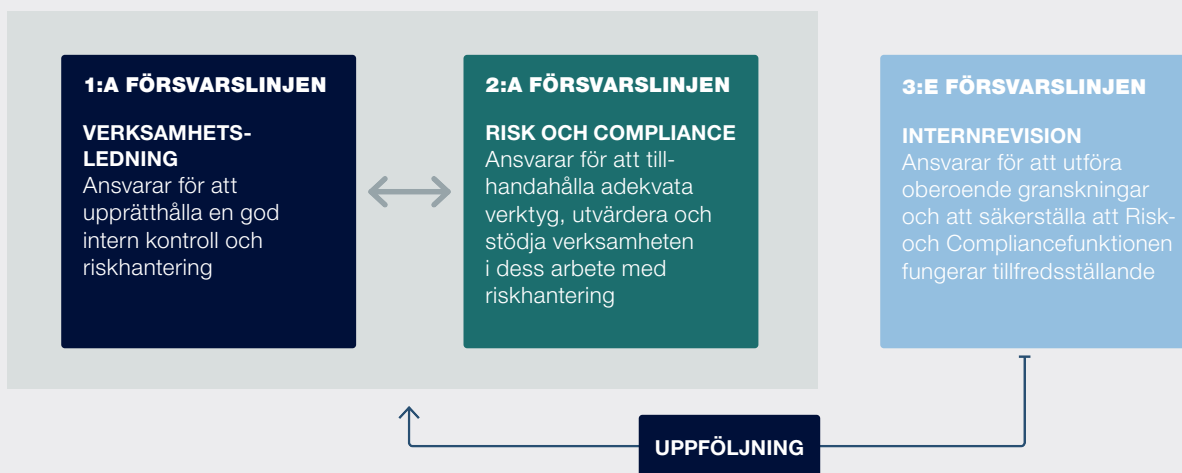
Swedavias publika finansiella rapportering består av fyra delårsrapporter och en Års- och hållbarhetsredovisning. Den publika finansiella rapporteringen ska präglas av öppenhet och transparens och syftar till att ge bolagets olika intressenter en relevant bild av verksamheten.

### Uppföljning och utvärdering

Koncernledningen sammanträder månatligen och följer upp verksamheten. Med anledning av covid-19-pandemin har Koncernledningen under år 2020 därutöver löpande haft ett stort antal möten och avstämningar.

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

## INGÅR I VERKSAMHETEN



## Swedavias styrelse

### SUPPLEANTER

**CONNY MOHOLI**  
Födelseår: 1966.

**MIKAEL NORDENSTÅHL**  
Födelseår: 1961.

### REVISOR

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



### ÅKE SVENSSON

*Styrelseordförande (invald 2016),  
ordförande Ersättningsutskottet,  
ledamot Revisionsutskottet.*

Födelseår: 1952.

**Övriga styrelseuppdrag:** Parker Hannifin Corporation (USA), Business Sweden.

**Utbildning:** Civilingenjör, teknisk fysik och elektronik, Linköpings universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Tidigare vd Saab AB och vd Teknikföretagen.



### TOR CLAUSEN

*Ledamot (invald 2020).*

Födelseår: 1962.

**Övriga styrelseuppdrag:** Wexthuset AB (ordförande), Honey Pot Holding AB (ordförande), Goldmarsh AB, Paradis Parkering 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 hotellnäringsen, Spanien.



### EVA NYGREN

*Ledamot (invald 2020).*

Födelseår: 1955.

**Övriga styrelseuppdrag:** JM AB, Diös AB, Troax Group AB, Ballingslöv International AB, Nye Veier AS, NRC Group AS, Tyréns AB, Brandkonsulten AB (ordförande), Stiftelsen Prins Eugens Waldemarsudde.

**Utbildning:** Arkitektur, Chalmers Tekniska Högskola.

**Arbetslivserfarenhet:** Senior Advisor BENygre AB. Tidigare Direktör Investering Trafikverket, VD och koncernchef Rejlers, VD Sweco Sverige, VD Sweco Russia och Sweco International, VD FFNS Arkitekter.



### PER SJÖDELL

*Ledamot (invald 2020).*

Födelseår: 1972.

**Övriga styrelseuppdrag:** Posti Group OY (vice ordförande), Identity Works AB (ordförande), Linneverket Group AB (ordförande), Red City PR SARL (ordförande), Regnbågsfonden (ordförande), Project Soar NGO (vice ordförande), Spendrups, Carismar, Abury

**Utbildning:** Magisterexamen i ekonomi, Linköpings Universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Styrelseproffs. Tidigare VD Gant Sweden, VD Fiskars Sweden, VD Pocket Shop, global marknadsdirektör H&M, marknadskommunikationschef ICA, affärsutvecklingschef Lantmännen.



### LOTTIE SVEDENSTEDT

*Ledamot (invald 2010), ledamot Ersättningsutskottet.*

Födelseår: 1957.

**Övriga styrelseuppdrag:** MiL Foundation (ordförande), Tillväxt Helsingborg (ordförande), MiL Institute AB, Gullberg & Jansson AB, Helsingborg IF, CargoSpace24 AB och Fine Little Day AB.

**Utbildning:** Juristexamen, Uppsala universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Egenföretagare K-utveckling Engineering AB. Tidigare koncernchef Kid Interiör A/S, Affärsområdeschef IKEA of Sweden, Deputy General Manager IKEA Systems BV, VD Inter IKEA Systems A/S och regionchef H&M AB.

**NINA LINANDER**

Ledamot (invald 2020), ledamot Revisionsutskottet.

**Födelseår:** 1959.

**Övriga styrelseuppdrag:** Castellum AB, Telia Company AB, Suominen Corporation, AWA Holding AB (ordförande), GreenIron H2 AB (ordförande).

**Utbildning:** International Baccalaureate, United World Colleges of the Atlantic, Wales, UK, Civilekonom, Handelshögskolan, Stockholm och MBA, IMEDE, Schweiz.

**Arbetslivserfarenhet:** Tidigare grundare och partner Stanton Chase International AB, chef Koncernstab finans AB Electrolux (publ), ledarpositioner inom Vattenfall AB, arbete inom Corporate Finance på invest- mentbanker i London.

**LOTTA MELLSTRÖM**

Ledamot (Invald 2015), ledamot Ersättnings- utskottet, ledamot Revisionsutskottet.

**Födelseår:** 1970.

**Övriga styrelseuppdrag:** Jernhusen AB och LKAB.

**Utbildning:** Civilekonom, Lunds universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Ämnesråd, avdel- ningen för bolag med statligt ägande på Näringsdepartementet. Tidigare Manage- mentkonsult Resco AB, controller inom Sydkafts- och ABB-koncernerna.

**LARS MYDLAND**

Ledamot (Invald 2014).

**Födelseår:** 1954.

**Övriga styrelseuppdrag:** mydland ehrling AB (ordförande), Special Adviser Board of Directors Veling Ltd.

**Utbildning:** Stridspilotutbildning RNAF/USAF, Luftkrigsskolen, Norske Luftforsvaret.

**Arbetslivserfarenhet:** Ordförande SESAR Performance Partnership, Senior Consul- tant IATA, SVP & Accountable Manager Scandinavian Airlines, flygchef SAS, VD SAS Flight Academy AB, stridspilot och offi- cer Norske Luftforsvaret. Tidigare ledamot i SAS Commuter AB, SAS Sverige AB, SAS Norge AS, SAS Danmark AS, SAS Technical Services (STS). Tidigare ordförande EAC (Spain) och Norwegian Aviation College.

**ANNICA ÅNÄS**

Ledamot (invald 2020).

**Födelseår:** 1971.

**Övriga styrelseuppdrag:** JM AB.

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

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

**AGNE LINDBOM**

Arbetsstagarrepresentant (invald 2018).

**Födelseår:** 1961.

**Övriga styrelseuppdrag:** SEKO Swedavia förhandlingsorganisation.

**Utbildning:** Olika fackliga utbildningar.

**Arbetslivserfarenhet:** Tidigare ramp- tekniker Swedavia.

**ROBERT OLSSON**

Arbetsstagarrepresentant (invald 2010).

**Födelseår:** 1966.

**Övriga styrelseuppdrag:** Ordförande ST.

**Utbildning:** Gymnasium, fackliga utbild- ningar med mera. Säkerhetsvakt/skydds- vakt, Swedavia.

Swedavias  
koncern-  
ledning\*

\*Per den 31 december 2020.



**JONAS ABRAHAMSSON**

Vd och koncernchef, tillträdde januari 2017.

**Födelseår:** 1967.

**Utbildning:** Civilekonom, Lunds universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Vd och koncernchef E.ON Sverige AB, CFO E.ON Energy Trading SE samt ett flertal olika befattningar i ledande ställningar samt styrelseuppdrag inom E.ON-koncernen.

**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot i ÅF Pöyry AB och i Almega Tjänsteförbunden, ledamot av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA) och ledamot i ACI Europe. Tidigare bland annat styrelseordförande i Fennovoima Oy och styrelseledamot i Enerjisa Enerji A.S.



**JOHAN BILL**

Direktör Stora projekt.

**Födelseår:** 1958.

**Utbildning:** Civilingenjör KTH.

**Arbetslivserfarenhet:** Regionchef Uppsala län Skanska, bitr. divisionschef Stockholm Peab, vd Bjerking, direktör Stora Projekt Trafikverket.

**Styrelseuppdrag:** Inga.



**CHARLOTTE LJUNGGREN**

Direktör Marknad och kommersiell utveckling.

**Födelseår:** 1967.

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

**Arbetslivserfarenhet:** Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport, Route Director Stena Line Scandinavia AB, Route Director SeaCat AB, Finance & HR Manager Sea Containers Ltd, Route Director Silja Line Eesti Oy, Route Director Color SeaCat AS samt olika befattningar inom B&B Fondkommission AB.

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



**SUSANNE NORMAN**

Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser.

**Födelseår:** 1966.

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

**Arbetslivserfarenhet:** Vd Recall AS Oslo, produktionschef/platschef Recall AB Sverige, försäljningschef Region mitt Cap Gemini AB samt verksamhetsutvecklare Jämtkraft AB.

**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot i Svensk Turism AB och Länsförsäkringar Jämtland.



**CAROLINE OTTOSON**

Direktör Anläggning och system.

**Födelseår:** 1968.

**Utbildning:** Civilingenjör KTH.

**Arbetslivserfarenhet:** Chef för trafikförvaltningen i Region Stockholm samt VD Storstockholms lokaltrafik (SL) och Waxholmsbolaget, stf generaldirektör Trafikverket samt direktör för verksamhetsområde Trafikledning, ekonomidirektör Trafikverket, vägdirektör Vägverket, ekonomidirektör Lantmäteriet.

**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Swedish Airport Infrastructure AB och Keolis Sverige AB. Styrelseordförande Swedavia Real Estate AB, Swedavia Energi AB, Swedavia Airport Telecom AB.





**ANNA BOVALLER**

*Chefsjurist.*

**Födelseår:** 1963.

**Utbildning:** Jur. kand., Lunds universitet, IHM Master i ledarskap och Executive Management Program, SSE Executive Education, Handelshögskolan, Stockholm.

**Arbetslivserfarenhet:** Chefsjurist LfV, Biträdande chefsjurist Posten AB, Bolagsjurist Posten AB, advokat Dahlman Magnusson Advokatbyrå, tingsnotarie Nacka tingsrätt och biträdande jurist Michelsons Advokatbyrå.

**Styrelseuppdrag:** Inga.



**MONA GLANS**

*Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport.*

**Födelseår:** 1966.

**Utbildning:** Gymnasial utbildning, Ledarprogrammet American Express, Novare Executive Women Program, Styrelseutbildning via Styrelseakademien Sydost.

**Arbetslivserfarenhet:** Nyman & Schultz Affärsresor, American Express, Novare Executive Women Program, Styrelseutbildning via Styrelseakademien Sydost.

**Styrelseuppdrag:** Styrelseordförande i Visit Blekinge 2015–2018, Styrelsemedlem i Blekinge Matakademi 2016–2018, Ambassadör för Eriksberg Vilt & Natur.



**PEDER GRUNDITZ**

*Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport.*

**Födelseår:** 1963.

**Utbildning:** Executive MBA, M-gruppen.

**Arbetslivserfarenhet:** Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport, Direktör Regionala Flygplatser, olika befattningar inom LFV bland annat flygplatschef Visby Airport och tf. divisionschef, Director Passenger Services Malmö Aviation, Director Ground Operations Braathens Sverige och trafikchef Transwede Airways.

**Styrelseuppdrag:** Airport City Stockholm AB.



**MATS PÅLSSON**

*Ekonomi- och finansdirektör.*

**Födelseår:** 1963.

**Utbildning:** Ekonomlinjen, Växjö Högskola, Växjö.

**Arbetslivserfarenhet:** CFO AcadeMedia, CFO Poolia, CFO Lernia, CFO AGA S/A Brazil och CFO AGA Gas Sverige.

**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot i Criar AB, Swedavia Real Estate AB och BRF Essinge Mälarderstrand.



**ANNA STRÖMWALL**

*Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport.*

**Födelseår:** 1977.

**Utbildning:** Civilingenjör, Tekniska högskolan vid Linköpings universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Chef Swedavia Konsult, Planeringschef APM Terminals Gothenburg, Verksamhetsutvecklingschef och dessförinnan chef för säkerhetskontrollen på Stockholm Arlanda Airport, SCM-konsult på Establish.

**Styrelseuppdrag:** Inga.



**MARIE WIKSBERG**

*Direktör Affärsstöd och säkerhet.*

**Födelseår:** 1965.

**Utbildning:** Civilekonom, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** HR-direktör Swedavia, HR-chef Stockholm Arlanda Airport, personal- och HR-direktör KF-koncernen inklusive Coop, chef Affärsstöd KF Fastigheter AB, HR-direktör Sheraton Stockholm Hotel & Towers samt utbildningschef Sheraton Stockholm Hotel & Towers.

**Styrelseuppdrag:** Inga.

# Koncernens resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2020	2019
Nettoomsättning	3, 4, 5	2 494	6 235
Övriga rörelseintäkter	6	700	68
Aktiverat arbete för egen räkning		172	189
<b>Summa intäkter</b>		<b>3 366</b>	<b>6 492</b>
Externa kostnader	7	-1 932	-2 399
Personalkostnader	8	-1 550	-2 052
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-1 456	-1 309
Övriga rörelsekostnader	10	-21	-23
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-1 593</b>	<b>709</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>	11		
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures		54	147
Finansiella intäkter		5	6
Finansiella kostnader		-138	-127
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-1 672</b>	<b>736</b>
Skatt	13	391	-153
<b>Årets resultat</b>		<b>-1 282</b>	<b>583</b>
<b>Resultat per aktie</b>			
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		-0,90	0,40
Antal aktier		1 441 403 026	1 441 403 026

## Koncernens rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2020	2019
<b>Årets resultat</b>		<b>-1 282</b>	<b>583</b>
<b>Övrigt totalresultat:</b>			
<b>Poster som kan omklassificeras till resultaträkningen</b>			
Kassaflödessäkringar:			
Omklassificerats till resultaträkningen		-5	0
Årets värdeförändring		-77	-72
Skatt		17	15
Övrigt totalresultat intresseföretag och joint ventures, netto		-7	0
<b>Poster som inte omklassificeras till resultaträkningen</b>			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensioner		-48	-144
Skatt		10	31
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>-110</b>	<b>-170</b>
<b>Årets totalresultat</b>		<b>-1 392</b>	<b>412</b>

# Koncernens balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2020-12-31	2019-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Immateriella anläggningstillgångar	14	729	775
Övriga materiella anläggningstillgångar	15, 16, 17, 18, 19	18 112	16 863
Nyttjanderättstillgångar	22	1 184	1 284
Förvaltningsfastigheter	21	697	897
Biologiska tillgångar	20, 23	81	82
Finansiella anläggningstillgångar	28, 24, 25, 26	1 130	1 137
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>21 934</b>	<b>21 038</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Material och förråd	29	57	54
Kundfordringar	47	328	595
Fordringar på intresseföretag och joint ventures	31	7	13
Övriga fordringar	32	277	267
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	33	57	135
Derivatinstrument	20, 28	—	6
Kortfristiga placeringar	34	175	—
Likvida medel	28, 43	1 462	77
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>2 364</b>	<b>1 146</b>
Tillgångar som innehas för försäljning	46	388	768
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>24 686</b>	<b>22 952</b>

## KONCERNENS RÄKENSKAPER

### Koncernens balansräkning, forts.

Belopp i MSEK	Not	2020-12-31	2019-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	35		
Aktiekapital		1 441	1 441
Övrigt tillskjutet kapital		4 662	2 162
Säkringsreserv	47	-141	-77
Hybridobligation		1 000	1 000
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		3 570	4 914
<b>Summa eget kapital</b>		<b>10 533</b>	<b>9 440</b>
<b>Långfristiga skulder</b>	41		
Avsättningar	36, 37, 38	1 122	1 053
Uppskjuten skatteskuld	39	53	458
Räntebärande skulder	40, 42	8 297	7 550
Leasingskuld	22, 40	1 103	1 187
Derivatinstrument	20, 28	172	108
Övriga långfristiga skulder		204	150
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>10 951</b>	<b>10 506</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>	41		
Avsättningar	36, 38	89	150
Räntebärande skulder	40, 41, 42	1 437	1 045
Derivatinstrument	20, 28	7	0
Leasingskuld	22, 40	129	134
Leverantörsskulder		591	796
Skulder till intresseföretag och joint ventures	31	44	7
Övriga skulder	44	249	91
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	45	654	741
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>3 199</b>	<b>2 963</b>
Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning	46	3	43
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>24 686</b>	<b>22 952</b>

# Koncernens förändringar i eget kapital

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkringsreserver	Hybridobligation	Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat	Totalt eget kapital
<b>2020</b>						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 161	-77	1 000	4 914	9 440
Räntekostnader, hybridobligation	—	—	—	—	-16	-16
Aktieägartillskott	—	2 500	—	—	—	2 500
<b>Summa transaktioner med ägare</b>	<b>0</b>	<b>2 500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-16</b>	<b>2 484</b>
Årets resultat	—	—	—	—	-1 282	-1 282
Övrigt totalresultat	—	—	-64	—	-110	-110
<b>Summa årets totalresultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-64</b>	<b>0</b>	<b>-1 392</b>	<b>-1 392</b>
<b>Utgående eget kapital 2020-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>4 661</b>	<b>-141</b>	<b>1 000</b>	<b>3 570</b>	<b>10 533</b>

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkringsreserver	Hybridobligation	Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat	Totalt eget kapital
<b>2019</b>						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 161	-18	—	4 480	8 066
Effekt av ny redovisningsprincip, IFRS 16	—	—	—	—	-34	-34
<b>Justerat ingående eget kapital, 201901-01</b>	<b>1 441</b>	<b>2 161</b>	<b>-18</b>	<b>0</b>	<b>4 446</b>	<b>8 032</b>
Emission av hybridobligation	—	—	—	1 000	—	1 000
Transaktionskostnader hybridobligation	—	—	—	—	-4	-4
<b>Summa transaktioner med ägare</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 000</b>	<b>-4</b>	<b>996</b>
Årets resultat	—	—	—	—	583	583
Övrigt totalresultat	—	—	-57	—	-113	-170
<b>Summa årets totalresultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-57</b>	<b>0</b>	<b>470</b>	<b>413</b>
<b>Utgående eget kapital 2019-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>2 161</b>	<b>-77</b>	<b>1 000</b>	<b>4 914</b>	<b>9 440</b>

## Koncernens kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2020	2019
<b>Den löpande verksamheten</b>	49		
Resultat före skatt		-1 672	736
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		994	1 204
Betald skatt		65	-144
		<b>-614</b>	<b>1 796</b>
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		-4	-7
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		249	18
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		-67	170
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>-435</b>	<b>1 977</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Avyttring dotterföretag	46	1 181	—
Försäljning av andelar i intresseföretag		83	—
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-46	-89
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2 810	-3 372
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		—	309
Förvärv av kortfristig placering	34	-175	—
Utdelning från intresseföretag		72	67
Förvärv av finansiella tillgångar		—	-13
Försäljning av finansiella tillgångar		—	50
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-1 696</b>	<b>-3 048</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Hybridobligation, netto efter transaktionskostnader		—	996
Hybridobligation, räntekostnader		-16	—
Erhållet aktieägartillskott		2 500	—
Upptagna lån		5 269	3 170
Återbetalda lån		-4 104	-2 962
Återbetalda leasingkulder		-104	-90
Ökning (+)/Minskning (-) av övriga finansiella skulder		-29	23
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>3 515</b>	<b>1 137</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>1 385</b>	<b>67</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>77</b>	<b>10</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>1 462</b>	<b>77</b>

# Moderbolagets resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2020	2019
Nettoomsättning	5	2 442	6 146
Övriga rörelseintäkter	6	272	68
Aktiverat arbete för egen räkning		172	189
<b>Summa intäkter</b>		<b>2 886</b>	<b>6 403</b>
Externa kostnader	7	-2 217	-2 591
Personalkostnader	8	-1 519	-2 192
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-1 327	-1 196
Övriga rörelsekostnader	10	-21	-23
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-2 198</b>	<b>403</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>	11		
Ränteintäkter och liknande resultatposter		16	23
Räntekostnader och liknande resultatposter		-137	-107
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>-2 319</b>	<b>318</b>
Bokslutsdispositioner	12	595	33
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-1 724</b>	<b>351</b>
Skatt	13	316	-93
<b>Årets resultat</b>		<b>-1 409</b>	<b>258</b>

## Moderbolagets rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2020	2019
<b>Årets resultat</b>		<b>-1 409</b>	<b>258</b>
Övrigt totalresultat		—	—
<b>Årets totalresultat</b>		<b>-1 409</b>	<b>258</b>

# Moderbolagets balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2020-12-31	2019-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Immateriella anläggningstillgångar	14	606	676
Materiella anläggningstillgångar	15, 16, 17, 18, 19	17 786	16 593
Finansiella anläggningstillgångar	24, 25, 26, 27, 39	1 434	1 126
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>19 825</b>	<b>18 395</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Material och förråd	29	53	50
Kortfristiga fordringar	30, 31, 32	2 180	3 042
Kortfristiga placeringar	34	175	—
Kassa och bank	28, 43	1 457	71
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>3 865</b>	<b>3 163</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>23 691</b>	<b>21 558</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>EGET KAPITAL</b>			
	35		
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital (1 441 403 026 aktier)		1 441	1 441
Fond för utvecklingsutgifter		28	35
<b>Summa bundet eget kapital</b>		<b>1 470</b>	<b>1 476</b>
<b>Fritt eget kapital</b>			
Överkursfond		2 161	2 161
Hybridobligation		1 000	1 000
Balanserade vinstmedel		5 328	2 580
Årets resultat		-1 409	258
<b>Summa fritt eget kapital</b>		<b>7 080</b>	<b>6 000</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>8 551</b>	<b>7 476</b>
<b>Summa obeskattade reserver</b>	12	<b>1 575</b>	<b>2 050</b>
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	36,37	1 136	1 197
Övriga avsättningar	38	307	327
<b>Summa avsättningar</b>		<b>1 443</b>	<b>1 524</b>
<b>Summa långfristiga skulder</b>	40, 41,42	<b>8 491</b>	<b>7 678</b>
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	40, 41,42	<b>3 631</b>	<b>2 830</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>23 691</b>	<b>21 558</b>



# Moderbolagets förändringar i eget kapital

Belopp i MSEK	Bundet eget kapital			Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktiekapital	Fond för utvecklingsutgifter	Överkursfond	Hybridobligation	Balanserade vinstmedel	
<b>2020</b>						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	35	2 161	1 000	2 837	7 476
Ränta, hybridobligation	—	—	—	—	-16	-16
Aktieägartillskott	—	—	—	—	2 500	2 500
<b>Summa transaktioner med ägare</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 484</b>	<b>2 484</b>
Omklassificering till/från fond för utvecklingsutgifter	—	-7	—	—	7	—
Årets resultat	—	—	—	—	-1 409	-1 409
Övrigt totalresultat	—	—	—	—	—	—
<b>Summa årets totalresultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1 409</b>	<b>-1 409</b>
<b>Utgående eget kapital 2020-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>28</b>	<b>2 161</b>	<b>1 000</b>	<b>3 920</b>	<b>8 551</b>

Belopp i MSEK	Bundet eget kapital			Fritt eget kapital		Totalt eget kapital
	Aktiekapital	Fond för utvecklingsutgifter	Överkursfond	Hybridobligation	Balanserade vinstmedel	
<b>2019</b>						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	43	2 161	—	2 570	6 217
Emission av hybridobligation	—	—	—	1 000	—	1 000
Transaktionskostnader, hybridobligation	—	—	—	—	-4	-4
<b>Summa transaktioner med ägare</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 000</b>	<b>-4</b>	<b>996</b>
Fusionsresultat	—	—	—	—	5	5
Omklassificering till/från fond för utvecklingsutgifter	—	-8	—	—	8	—
Årets resultat	—	—	—	—	258	258
Övrigt totalresultat	—	—	—	—	—	—
<b>Summa årets totalresultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>258</b>	<b>258</b>
<b>Utgående eget kapital 2019-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>35</b>	<b>2 161</b>	<b>1 000</b>	<b>2 837</b>	<b>7 476</b>

## Moderbolagets kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2020	2019
<b>Den löpande verksamheten</b>	49		
Resultat före skatt		-2 319	318
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		1 439	1 373
Betald skatt		80	-119
		<b>-801</b>	<b>1 573</b>
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		-3	-7
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		858	-359
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		355	52
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>410</b>	<b>1 260</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-46	-89
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2 507	-2 771
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		—	309
Förvärv av kortfristig placering	34	-175	—
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-2 728</b>	<b>-2 551</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Hybridobligation, netto efter transaktionskostnader		—	996
Hybridobligation, räntekostnader		-16	—
Erhållet aktieägartillskott		2 500	—
Upptagna lån		5 269	3 170
Återbetalda lån		-4 104	-2 962
Ökning (+)/Minskning (-) av övriga finansiella skulder		8	73
Erhållna koncernbidrag		48	79
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>3 705</b>	<b>1 357</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>1 386</b>	<b>66</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>71</b>	<b>5</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>1 457</b>	<b>71</b>

# Noter

## NOT 1 Företagsinformation och Redovisningsprinciper

Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, säte i Sigtuna kommun, Sverige. Adressen till bolagets huvudkontor är 190 45 Stockholm-Arlanda (Flygvägen 1). Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det av regeringen beslutade basutbudet av flygplatser. Antalet flygplatser uppgår till tio stycken och utgörs av Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Stockholm Arlanda Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport.

### Regleringar som styr verksamheten

Swedavias verksamhet är till stor del reglerad både av svenska och europeiska regleringar där de mest väsentliga regleringarna för att bedriva flygplatsverksamhet utgörs av bland annat:

- Miljöbalken (1998:808), med följda föreskrifter, då flygplatser är en tillståndspliktig verksamhet
- Luftfartslagen (2010:500), med följda föreskrifter, som reglerar bland annat frågor om tillstånd att inrätta flygplats
- Lag (2004:1100) om luftfartsskydd som rör frågor om undersökning av personer och bagage i säkerhetskontroll
- Lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser som reglerar frågor kring marktjänster vid flygplatser och skyldigheterna för flygplatshållare att tillåta etablering av externa marktjänstleverantörer
- Lag (2011:866) om flygplatsavgifter vilken reglerar krav på samråd med användarna, flygbolagen, av flygplatsavgifter

### Förutsättningar för upprättande av moderbolagets och koncernens finansiella rapporter

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

Moderbolaget tillämpar årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation, RFR 2 Redovisning för juridiska personer. De avvikelser som förekommer mellan moderbolagets och koncernens redovisningsprinciper föränsas 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 2020

Av de nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden som tillämpas från 1 januari 2020 har ingen av dessa haft en väsentlig påverkan på Swedavias årsredovisning.

Under 2020 infördes ändringar av IFRS16, Leasingavtal avseende covid-19-relaterade hyreslättnader. Detta är en temporär lättnad som innebär att för reducerade hyresbetalningar, som erhålls som en direkt följd av covid-19, behövs leasetagaren inte göra nya beräkningar av redovisad leasingskuld och redovisad nyttjanderättstillgång utan kan istället hantera ändringen som att den inte utgjorde en ändring av leasingavtalet. Swedavia har inte erhållit hyreslättnader relaterade till covid-19 under räkenskapsåret och lättnaden har därför inte tillämpats.

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 2021 eller senare

Effekterna på koncernens finansiella rapporter och ställning av ändringar och standarder som är obligatoriska för koncernen för räkenskapsåret 2021 är under utvärdering men bedöms inte ha någon påverkan på koncernens finansiella rapporter. För nya och reviderade standarder som träder ikraft 2022 eller senare kvarstår att utvärdera effekten av dessa på koncernens finansiella rapporter.

### Konsolideringsprinciper

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget samt de företag över vilka moderbolaget direkt eller indirekt har ett bestämmande inflytande. Dotterföretag är företag som står under bestämmande inflytande från moderbolag.

Bestämmande inflytande föreligger om moderbolaget har inflytande över investeringsobjektet, är exponerad för eller har rätt till rörlig avkastning från sitt engagemang samt kan använda sitt inflytande över investeringen för att påverka avkastningen. Vid bedömningen om ett bestämmande inflytande föreligger beaktas potentiella röstberättigande aktier samt om de facto kontroll föreligger. Moderbolaget äger i samtliga fall, direkt eller indirekt, aktier/andelar i de företag som omfattas av koncernredovisningen.

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

### Rörelseförvärv

Förvärv av rörelser redovisas enligt förvärvsmetoden. Anskaffningsvärdet för förvärvet beräknas som summan av de vid transaktionsdagen verkliga värdena för erlagda tillgångar, uppkomna eller övertagna skulder samt för de eget kapitalinstrument som emitterats i utbyte mot det bestämmande inflytandet över den förvärvade enheten. Förvärvade identifierbara tillgångar, skulder och eventualförpliktelser värderas till verkligt värde på förvärvsdagen. Det överskott som utgörs av skillnaden mellan anskaffningsvärdet för de förvärvade andelarna och summan av verkliga värden på förvärvade identifierbara nettotillgångar redovisas som goodwill. Ett underskott redovisas som intäkt i resultaträkningen. Transaktionsutgifter hänförliga till rörelseförvärv redovisas som kostnad i resultaträkningen.

## NOTER

### Inträsseföretag och joint ventures

Innehav i inträsseföretag och joint ventures redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att det i koncernens bokförda värdet på aktierna i inträsseföretaget eller joint ventures motsvaras av koncernens andel i inträsseföretagets eller joint ventures egna kapital samt eventuella restvärden på koncernmässiga över- och undervärden. I koncernens resultaträkning redovisas som "Resultat från andelar i inträsseföretag och joint ventures" koncernens andel av inträsseföretagets eller joint ventures resultat efter skatt justerat för eventuella avskrivningar på eller upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden.

### Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

Koncerninterna fordringar och skulder, samt transaktioner mellan företag i koncernen, liksom därmed sammanhängande orealiserade vinster elimineras i sin helhet. Orealiserade vinster uppkomna från transaktioner med inträsseföretag och joint ventures elimineras mot "Andelar i inträsseföretag och joint ventures" till den del koncernen äger andelar i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade vinster såvida det inte föreligger ett nedskrivningsbehov.

### Intäkter

Intäkt värderas utifrån den ersättning som specificeras i avtalet med kunden. Koncernen redovisar intäkten när kontroll över en vara eller tjänst överförs till kunden. Informationen om karaktären på och tidpunkten för uppfyllande av prestationsåtaganden i avtal med kunder och tillhörande intäktsredovisningsprinciper redovisas nedan.

Swedavias redovisade nettoomsättning avser intäktsflöden från Aviation Business, Commercial Services samt Övrig nettoomsättning.

### Aviation Business

Intäkterna från Aviation Business utgörs av Resenärsrelaterade intäkter, Flygplansrelaterade intäkter, Externt reglerade avgifter, Ground Handling samt Övriga tilläggstjänster.

Resenärsrelaterade intäkter avser intäkter från resenärsavgifter, ledsagning av resenärer samt markserviceavgifter. Swedavias prestationsåtagande är att ge flygbolagens kunder möjlighet att nyttja Swedavias infrastruktur och tjänster, hjälpa resenärer med nedsatt rörlighet till och från flygplanen samt tillhandahålla infrastruktur till flyg- och markservicebolag som vill verka på flygplatserna. Intäkter för resenärsavgifter och ledsagning redovisas vid avresa från en av Swedavias flygplatser och markserviceavgiften intäktsförs i samband med att flyg- och handlingbolag nyttjar Swedavias infrastruktur. Intäkten redovisas när kontrollen övergått till kund.

Intäktskategorin Flygplansrelaterade intäkter avser intäkter från flygbolagen för service och infrastruktur som nyttjas av flygbolagens flygplan eller resenärer i samband med start och landning från Swedavias flygplatser. Exempel på intäktsflöden är startavgift, utsläppsavgift, bulleravgift, flygplansparkering, flygtrafikledning samt markserviceavgift kopplat till hantering av flygplanen. Swedavias prestationsåtagande är att tillhandahålla infrastruktur för att möjliggöra start och landning. Flygplansrelaterade intäkter, med undantag av markserviceavgiften, redovisas när ett flygplan har lyft från en av Swedavias flygplatser. Markserviceavgiften intäktsförs i samband med att flygbolagen nyttjar Swedavias infrastruktur. Kontrollen har i samtliga fall övergått till kunden när intäktsredovisningen genomförs.

Externt reglerade avgifter består av fyra intäktsflöden, säkerhetskontroll (GAS), Slot Coordination Charge, flygtrafikledning Stockholm Arlanda Airport (TNC) samt undervägsavgift (CNS). Swedavias prestationsåtagande är att tillhandahålla säkerhetskontroll av resenärer och bagage, erbjuda samordning/koordinering av Airport Coordination Services till flygplanen i samband med start och landning, tillhandahålla infrastruktur för flygtrafik-tjänst samt bistå med CNS infrastruktur. Intäktsredovisning sker för samtliga fyra intäktsflöden efter att prestationsåtagandet är genomfört. Intäkter från GAS periodiseras ut månattligen 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 expeditonsavgift. 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 och 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. Prestationsåtagandet avser att tillhandahålla utrymme för resenärer och övriga kunder att parkera och angöra vid flygplatserna. Intäkter för bilparkering och angöring redovisas löpande alltefter att kontroll alternativt nyttjanderätt övergått till kund. Intäkter från rätten att få bedriva biluthyrningsverksamhet redovisas även efter att kontrollen övergått till kund.

Intäkter från Retail, Food & Beverage avser intäkter från hyresgäster på flygplatserna vars verksamhet är att erbjuda resenärerna möjlighet till förtäring eller handel av kommersiella varor. Hyresintäkterna klassificeras som leasingavtal där Swedavia är leasegivare och samtliga intäkter redovisas enligt IFRS 16, vilket innebär att de redovisas linjärt över hyresperioden. Hyresintäkterna är omsättningsbaserade och preliminära intäkter redovisas månadsvis och slutavräkning sker vid slutet av året.

Fastighetsintäkter utgörs av hyres- och arrendeintäkter som redovisas under hyresperioden samt fastighetstjänster och försäljning av energi- och telekomtjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Hyres- och arrendeintäkter klassificeras som leasingavtal där Swedavia är leasegivare och redovisas linjärt över hyresperioden enligt IFRS 16. Koncernens prestationsåtagande avseende tillhandahållande av media och fastighetstjänster är reglerade i avtal med externa parter. Fakturering och intäktsredovisning mot externa kunder sker när kontrollen övergått till kund.

Reklamintäkterna utgörs av försäljning av reklamplatser och intäkten redovisas månadsvis i samband med att reklamytan nyttjats och kontrollen övergått till kund. Swedavias åtagande är att tillhandahålla en reklamyta vilket ger en rättighet att erhålla betalning från kund.

För övriga tjänster redovisas intäkter vid tillhandahållande. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen.

### Statliga bidrag

Statliga bidrag redovisas i rapport över finansiell ställning när det föreligger rimlig säkerhet att bidraget kommer att erhållas och att koncernen kommer att uppfylla de villkor som är förknippade med bidraget. Bidrag periodiseras systematiskt i årets resultat på samma sätt och över samma perioder som de kostnader eller utelivna intäkter bidragen är avsedda att kompensera för. Gällande lämnade hyresrabatter till följd av covid-19-pandemin har dessa redovisats i den hyresperiod som hyresrabatterna avser. Hyresrabatterna har bedömts vara en tillfällig kompensation för minskad nytta av lokalerna och inte som en modifiering av det ursprungliga hyresavtalet. I resultaträkningen kan bidraget antingen redovisas som en intäkt eller som en reduktion av motsvarande kostnad. Statliga bidrag relaterade till tillgångar redovisas som en reduktion av tillgångens redovisade värde.

Swedavia erhåller stöd från såväl svenska staten som EU, främst avseende följande:

- Stöd vid korttidspermitteringar från svenska staten som tagits fram för att stötta verksamheter som påverkats av effekterna från spridningen av covid-19. Stödet, som erhålls från Tillväxtverket, redovisas som en minskning av personalkostnader i resultaträkningen.

- Hyresbidrag från svenska staten. Bidraget innebär att hyresvärdar som sänkt den fasta hyran för hyresgäster i vissa utsatta branscher kan ansöka om bidrag för att få kompensation för en viss del av nedsättningen. Bidraget, som erhålls från Boverket, redovisas som en intäkt inom Commercial Services i resultaträkningen.
- Bidrag från EU:s forsknings- och utvecklingsverksamhet. Swedavia deltar i forskning och utvecklingsprogram, som bygger på tillhandahållandet av flygtrafik tjänster (ANS) som stöd för genomförandet av affärs- eller uppdragstrafiken inom EU – vilket innebär att flygplan ska vara obegränsade av luftmuskonfigurationer samt kunna möta den förväntade volymökningen fram till 2035. Erhållna statliga bidrag i projektet relaterat till kostnader redovisas som minskning av motsvarande kostnad i resultaträkningen. Erhållna statliga bidrag relaterade till finansiering av pågående projekt är redovisad som minskning av tillgångens redovisade värde.
- Omställningsstöd från svenska staten. Med anledning av covid-19 har svenska staten infört ett omställningsstöd som ska göra det möjligt för företag att överbygga den akuta krisen samt ställa om och anpassa sin verksamhet till ett nytt normalläge. Stödet, som erhålls från Skatteverket, redovisas som en övrig rörelseintäkt i resultaträkningen. Swedavia har beviljats omsättningsstöd avseende perioden mars till och med juli 2020. Riksdagen har beslutat om att förlänga perioden för omställningsstödet till att omfatta augusti till december 2020 samt januari till februari 2021. Swedavia har för avsikt att ansöka om det förlängda omställningsstödet för perioden augusti 2020 till februari 2021.

### Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter består av ränteintäkter på investerade medel, utdelningar, vinst vid värdeförändring på säkringsinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat samt sådana vinster på säkringsinstrument som redovisas i finansnettot. Finansiella kostnader består av räntekostnader på skulder till kreditinstitut, företagsobligationer samt företagscertifikat, kreditförluster på finansiella tillgångar, effekter av upplösningar av nuvärdesberäknade avsättningar, förlust vid värdeförändring på säkringsinstrument värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat samt sådana förluster på säkringsinstrument som redovisas i finansnettot.

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

### Skatt

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

Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller aviserade per balansdagen. Temporära skillnader hänförliga till koncernmässig goodwill och tillgångsförvärv beaktas ej och i normalfallet inte heller i skillnader hänförliga till andelar i dotterföretag, intresseföretag och joint ventures som inte förväntas bli beskattade inom överskådlig framtid. I juridisk person redovisas obeskattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen delas däremot obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och eget kapital. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att skattepliktig vinst uppstår mot vilken avdragsgilla temporära skillnader kan användas. Det redovisade värdet på uppskjutna skattefordringar prövas vid varje bokslutstillfälle. Uppskjutna skatteskulder redovisas normalt för alla skattepliktiga temporära skillnader.

### Immateriella anläggningstillgångar

Koncernens immateriella anläggningstillgångar består av goodwill samt övriga immateriella anläggningstillgångar. Goodwill uppkommer när anskaffningsvärdet vid förvärv av andelar i dotterföretag överstiger det verkliga värdet på det förvärvade företagens nettotillgångar. Goodwill redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod och prövning för nedskrivningsbehov görs minst årligen. Övriga immateriella anläggningstillgångar utgörs i huvudsak av bullerisolering i annans fastighet. Avskrivningen för bullerisoleringsåtgärder sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod, vilken årligen prövas. Nyttjandeperioden ska motsvara den tid som miljötillståndet, eller villkor i detta bedöms gälla, dock får den aldrig överstiga 25 år. Vidare består övriga immateriella anläggningstillgångar av egenutvecklade tillgångar med nyttjandeperiod mellan 5–10 år.

### Materiella anläggningstillgångar

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

Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som direkt är hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Lånekostnader, direkt hänförliga till väsentliga om- och nybyggnadsprojekt där tiden för färdigställande överstiger tolv månader, inräknas i anläggningstillgångens anskaffningsvärde till den del de uppkommit under byggnadstiden. Räntekostnaderna beräknas med utgångspunkt i koncernens genomsnittliga ränta på samtliga lån.

Tillkommande utgifter läggs till tillgångens redovisade värde, eller redovisas separat när det är sannolikt att framtida ekonomiska förmåner som kan hänföras till tillgången kommer koncernen tillgodo och tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Övriga tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer.

Avskrivningar redovisas utifrån förväntad och bedömd nyttjandeperiod med tillämpning av linjär avskrivningsmetod. För de fall delar av koncernens tillgångar består av olika komponenter där varje del har en förväntad nyttjandeperiod som skiljer sig markant från tillgången som helhet, sker avskrivning av sådana komponenter var för sig utifrån varje komponents bedömda nyttjandeperiod.

Avskrivning påbörjas när tillgångarna är färdiga för avsett bruk. Avskrivningar enligt plan baseras på anskaffningsvärden minskat med beräknat restvärde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperioder prövas årligen och justeras vid behov. Koncernens markanläggningar består av skilda tillgångar såsom parkeringsytor, vägar, kulvertar och dammar, där nyttjandeperioden varierar. Koncernens byggnader består av fastighetstyper såsom terminalbyggnader och byggnader med enklare konstruktioner, vilket ger olika nyttjandeperioder.

Koncernens nyttjandeperioder är:

Byggnader	
– Stomme	20 – 60 år
– Tak	20 – 60 år
– Fasad	20 – 60 år
– Invändigt bygg och rumsfunktioner	10 – 25 år
– Installationer	7 – 30 år
– Stadsnät	15 – 50 år
Byggnadsinventarier	5 – 30 år
Markinventarier	10 – 60 år
Markanläggningar, Bansystem	
– Bärlager	60 år
– Bindemedelsförsegling	4 år
– Övriga delar	12 – 40 år
Markanläggningar, Övriga	30 – 70 år
Installationer, fordon och inventarier	3 – 10 år
Hyresgästpassningar	Kontraktets längd

### Förvaltningsfastigheter

Förvaltningsfastigheter är fastigheter som innehåller i syfte att erhålla hyresintäkter eller värdestegring eller kombination av dessa båda syften. Förvaltningsfastigheter redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar.

## NOTER

Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som direkt är hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Lånekostnader, direkt hänförliga 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 anskaffningsvärdet minskat med beräknat restvärde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperioder prövas årligen och justeras vid behov. Även fastigheter under uppförande som avses att användas som förvaltningsfastigheter när arbetena är färdigställda klassificeras som förvaltningsfastigheter. Förvaltningsfastigheterna värderas årligen för att upplysa om verkligt värde, det vill säga bedömt marknadsvärde.

### Biologiska tillgångar – växande skog

Koncernens skogstillgångar delas upp på växande skog, vilket redovisas som biologiska tillgångar, och mark. Växande skog värderas och redovisas vid varje bokslutstillfälle till verkligt värde. Förändringarna i verkligt värde redovisas i resultaträkningen. Det verkliga värdet har beräknats på nuvärdet av diskonterad framtida avkastning från ett långsiktigt hållbart skogsbruk, det vill säga av förväntade framtida kassaflöden av skogsbruk. För ytterligare information, se not 20 och 23.

### Leasing

När ett avtal ingås bedömer Swedavia om avtalet är, eller innehåller, ett leasingavtal. Ett avtal är, eller innehåller, ett leasingavtal om avtalet överlåter rätten att under en viss period bestämma över användningen av en identifierad tillgång i utbyte mot ersättning.

Som leasetaagare redovisar Swedavia en nyttjanderättstillgång och en leasingkulld vid leasingavtalets inledningsdatum. Nyttjanderättstillgången värderas initialt till anskaffningsvärde, vilket består av leasingkuldens 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.

Leasingkulderna – som delas upp i långfristig och kortfristig del – värderas initialt till nuvärdet av återstående leasingavgifter under den bedömda leasingperioden. Leasingperioden utgörs av den ej uppsägbara perioden med tillägg för ytterligare perioder i avtalet om det vid inledningsdatumet bedöms som rimligt säkert att dessa kommer att nyttjas.

Leasingavgifterna diskonteras i normalfallet med Swedavias marginella upplåningsränta, vilken utöver Swedavias kreditrisk återspeglar respektive avtals leasingperiod, valuta och kvalitet på underliggande tillgång som tänkt säkerhet. I de fall leasingavtalets implicita ränta lätt kan fastställas används dock den räntan, vilket är fallet för delar av Swedavias leasar av fordon.

Leasingkulderna omfattar nuvärdet av följande avgifter under bedömd leasingperiod:

- fasta avgifter, inklusive till sin substans fasta avgifter,
- variabla leasingavgifter kopplade till index (såsom KPI) eller räntenivå (såsom STIBOR), initialt värderade med hjälp av det index eller den räntenivå som gällde vid inledningsdatumet,
- eventuella restvärdesgarantier som förväntas betalas,

- lösenpriset för en köpoption som Swedavia är rimligt säker på att utnyttja och
- straffavgifter som utgår vid uppsägning av leasingavtalet om bedömd leasingperiod återspeglar att sådan uppsägning kommer att ske. Skuldens värde ökas med räntekostnaden för respektive period och reduceras med leasingbetalningarna. Räntekostnaden beräknas som skuldens värde gånger diskonteringsräntan.

Leasingkulderna 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 skulderna och tillgångens värde i samband med att ombedömning sker utav leasingperioden. Detta sker i samband med att sista uppsägningsdatumet inom tidigare bedömd leasingperiod för lokalyresavtal 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 leasingkulder 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 leasingkulld. 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 riskerna 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 leasetaagaren när leasingavtalet löpt ut.

När en leasad tillgång vidareuthyras redovisas huvudleasingavtalet och avtalet om vidareuthyrning ("sub-lease") som två separata avtal. Swedavia klassificerar avtalet om vidareuthyrning baserat på nyttjanderätten som uppkommer från huvudleasingavtalet, inte baserat på den underliggande tillgången. Swedavia har ett fåtal sub-leases, inget av avtalen är dock av materiell karaktär.

Swedavia redovisar leasingavgifter från operationella leasingavtal som intäkt linjärt över leasingperioden som del av posten Nettoomsättning.

### Nedskrivningar

Vid varje balansdag analyseras de redovisade värdena för materiella och immateriella anläggningstillgångar för att fastställa om det finns något som tyder på att dessa tillgångar har minskat i värde. Om något tyder på detta, beräknas tillgångens återanskaffningsvärde för att kunna fastställa värdet av eventuell nedskrivning.

Vid värdering av flygplatser tillämpas ett systemsynsätt. Eftersom de flygplatser som ingår i det nationella basutbudet drivs som ett system, sammanhängande och ömsesidigt beroende, har den enskilda flygplatsen värderats efter systemnyttan snarare än efter redovisat resultat. Att flygplatserna drivs som ett system innebär att det inte är möjligt att på ett meningsfullt sätt isolera det kassaflöde som är hänförligt till enskilda flygplatser som ingår i systemet. Därför har systemet av flygplatser som ingår i det nationella basutbudet behandlats som en enda kassagenererande enhet.

En nedskrivning redovisas i resultaträkningen. Om en nedskrivning återförs, görs detta endast i den utsträckning som tillgångens redovisade värde inte överstiger det värde som skulle ha redovisats, med avdrag för avskrivningar, om ingen nedskrivning gjorts. En återföring av en nedskrivning redovisas i resultaträkningen. Nedskrivning av goodwill återförs aldrig.

### Material och förråd

Förrådslager är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärdet enligt principen först in först ut, respektive verkligt värde. Inkursrisker 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 rörelse-resultatet, medan kursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas bland finansiella poster.

### Likvida medel

Likvida medel omfattar kassa och omedelbart tillgängliga banktillgodohavanden.

### Leverantörsskulder

Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp.

### Finansiella instrument

En finansiell tillgång eller finansiell skuld redovisas i balansräkningen när en tillgång eller skuld uppstår enligt instrumentets avtalsenliga villkor. En finansiell tillgång bokas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiserar, förfaller eller när bolaget förlorar kontrollen över den. En finansiell skuld bokas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks.

Finansiella instrument som inte är derivat redovisas till instrumentets anskaffningsvärde med tillägg/avdrag för transaktionskostnader för alla finansiella instrument, förutom de som tillhör kategorin finansiell tillgång respektive skuld, som redovisas till verkligt värde via resultatet. Derivatinstrument redovisas till verkligt värde, värdeökningar respektive värdeminskningar redovisas löpande som intäkter respektive kostnader över övrigt totalresultat i de fall säkringsredovisning är tillämpligt. Finansiella tillgångar och skulder värderas till verkligt värde utifrån hierarkinivå, se not 20.

Finansiella tillgångar och skulder kvittas och redovisas med ett nettobelopp i balansräkningen när det finns en legal rätt att kvitta och när avsikt finns att reglera posterna med ett nettobelopp eller att samtidigt realisera tillgången och reglera skulden.

Vid varje balansdag utvärderar bolaget om det finns objektiva indikationer på att en finansiell tillgång eller grupp av finansiella tillgångar är i behov av nedskrivning redan vid första redovisningstillfället. Nedskrivningar beräknas och redovisas för de finansiella tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde och för de finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Reserv för kreditförluster beräknas och redovisas initialt utifrån tolv månaders förväntade kreditförluster. Om kreditrisken ökat väsentligt sedan den finansiella tillgången först redovisades, beräknas och redovisas reserv för kreditförluster utifrån förväntade kreditförluster för tillgångens hela löptid. För kundfordringar som inte innehåller en väsentlig finansieringskomponent, tillämpas en förenklad metod och reserv för kreditförluster beräknas och redovisas utifrån förväntade kreditförluster för hela den återstående löptiden oavsett om kreditrisken ökat väsentligt eller inte. Swedavia baserar beräkningen av förväntade kreditförluster på en kombination av historiska data, baserat på typ av kund samt förfallodagar, som ställs i relation till framtida ekonomiska utsikter. Utöver detta görs en bedömning av kundernas framtida ekonomiska betalningsfråga, baserat på marknadsdata, kreditrating och övrig finansiell information.

Det redovisade värdet efter nedskrivningar på tillgångar beräknas som nuvärdet av framtida kassaflöden diskonterade med den effektiva räntan som gällde då tillgången redovisades första gången. Tillgångar med en kort löptid diskonteras inte. En nedskrivning belastar resultaträkningen. Borttagande av tillgången från balansräkningen sker vid en eventuell konkurs.

### Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde

Koncernens finansiella skuldinstrument är klassificerade enligt affärsmodellen att inkassera avtalsenliga kassaflöden. I denna kategori ingår lånefordringar, kundfordringar, fordringar hos intresseföretag och joint ventures, övriga fordringar samt likvida medel. Eftersom dessa tillgångar är klassificerade enligt affärsmodellen att inkassera avtalsenliga kassaflöden har det betydelse för klassificeringen huruvida den finansiella tillgången är komplex eller inte. Klassificeringen bestäms genom ett test som avgör om tillgångens

kassaflöde endast består av återbetalning av kapitalbelopp och ränta. Samtliga tillgångar, förutom derivatinstrument, klarade testet, vilket innebär att de klassificeras som ej komplexa, och värderas till upplupet anskaffningsvärde. Låne- och kundfordringar med kort löptid värderas till nominellt anskaffningsvärde utan diskontering. Kundfordringar redovisas till det belopp som beräknas inflyta efter avdrag för eventuella förväntade kreditförluster som bedömts utifrån kreditriskeponering baserad på framåtriktad information samt historiska data, se not 47.

### Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet

I denna kategori återfinns derivat med positivt värde vilka inte är föremål för säkringsredovisning. Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde via resultatet.

### Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

Lån och övriga finansiella skulder, förutom derivat, värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån effektiv ränta som beräknades när lånet togs upp. Över- och undervärden, liksom direkta emissionskostnader periodiseras över lånets löptid. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid kortare än ett år.

### Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet

I denna kategori återfinns derivat med negativt värde vilka inte är föremål eller uppfyller kriterierna för säkringsredovisning. Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde via resultatet.

### Klassificering och redovisning av hybridobligationer

Finansiella instrument emitterade av bolaget redovisas antingen som skuld eller eget kapital, baserat på om det föreligger någon avtalsenlig förpliktelse att reglera avtalet genom att erlägga kontanter eller en annan finansiell tillgång.

Swedavia AB (publ) har emitterat hybridobligationer med en evig löptid och bolaget har rätt att skjuta utbetalningar avseende ränta på obestämd tid såtillvida innehavarna av hybridobligationerna meddelas inom avtalad tid. Hybridobligationerna klassificeras vid första redovisningstillfället som eget kapital i enlighet med IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering. Transaktionskostnader hänförliga till hybridobligationerna redovisas i eget kapital. Ränta på hybridobligationerna redovisas som skuld vid den tidpunkt det föreligger en avtalsrättslig förpliktelse att betala ränta, och belastar fritt eget kapital. Om bolaget kallar hybridobligationerna för inlösen redovisas en skuld vid den tidpunkt det föreligger en avtalsrättslig förpliktelse att lösa in obligationerna, och hybridobligationer redovisade i fritt eget kapital minskar.

### Säkringsredovisning

#### Allmänt

Derivatinstrument redovisas i balansräkningen på affärsdagen och värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat, både initialt och vid efterföljande omvärderingar. Metoden för att redovisa den vinst eller förlust som uppkommer vid omvärdering beror på om derivatet identifierats som ett säkringsinstrument, och, om så är fallet, karaktären hos den post som säkrats. Koncernen identifierar vissa derivat som säkring av en särskild risk som är kopplad till en redovisad skuld eller en mycket sannolik prognostiserad transaktion, kassaflödessäkring.

Koncernen använder sig av derivatinstrument, för att begränsa finansiella fluktuationers negativa påverkan på koncernens resultat- och balansräkning samt kassaflöde.

Då transaktionen ingås analyseras förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten och ställs mot koncernens mål för riskhanteringen avseende säkringen. Analysen dokumenteras vid säkrings 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. Vinst och förluster avseende säkringar redovisas i årets resultat vid samma tidpunkt som vinst och förluster redovisas för de poster som säkrats.

## NOTER

### 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 realiserade värdeförändringar på ränteswapparna redovisas i resultatet.

Säkringsredovisning har även tillämpats för råvaru- och valutaderivat. Valutaderivat används huvudsakligen för att säkra valutakursen på framtida flöden av utländsk valuta, vilket främst uppkommer i samband med investeringar och vid elhandel. Råvaruderivat används för att kurssäkra elprisrisken som uppkommer i koncernens affärsverksamhet. Förändringar i verkligt värde av dessa derivatinstrument redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i säkringsreserven i eget kapital. De ackumulerade vinsterna eller förlusterna i säkringsreserven omklassificeras till resultaträkningen i samma period som säkringsobjektet påverkar resultatet. När ett säkringsinstrument eller säkringsförhållande avslutas men den säkrade transaktionen fortfarande väntas inträffa, kvarstår de ackumulerade vinsterna och förlusterna i säkringsreserven och redovisas i årets resultat när den avtalade eller prognostiserade transaktionen redovisas i resultatet. Om den säkrade transaktionen däremot inte längre förväntas inträffa, omklassificeras de ackumulerade vinsterna och förlusterna i säkringsreserven direkt till resultatet.

### Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när företaget har ett formellt eller informellt åtagande som en följd av en inträffad händelse och det är troligt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. Nuvärdesberäkning görs för att ta hänsyn till väsentlig tidseffekt för framtida betalningar. Avsättningar delas upp i en långfristig och kortfristig del.

### Återställningsreserv

I enlighet med koncernens publicerade miljöprinciper och tillämpliga legala krav ska en avsättning för återställning av förorenad tillgång redovisas när tillgången blir förorenad.

### Omstruktureringsreserv

En avsättning redovisas när en detaljerad omstruktureringsplan har fastställts och omstruktureringen antingen har påbörjats eller annonserats offentligt.

### Övriga avsättningar

Övriga avsättningar utgörs av avsättningar kopplade till bedömda tvister, förlustkontrakt, trygghetsmedel samt andra åtaganden. En avsättning för förlustkontrakt redovisas när förväntade ekonomiska fördelar som koncernen beräknas erhålla från ett kontrakt är lägre än de ofrånkomliga kostnaderna för att infria åtagandena enligt kontraktet.

### Eventualförpliktelser

En eventualförpliktelse är ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom företagets kontroll, inträffar eller uteblir, eller ett åtagande som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av att det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet, eller att åtagandets storlek inte kan beräknas med tillräcklig noggrannhet. Ingen redovisning krävs när sannolikheten för ett utflöde av resurser är ytterst liten.

### Resultat per aktie

Resultat per aktie före och efter utspädning beräknas utifrån årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare och det vägda genomsnittliga antalet aktier under året. Vid beräkning av resultat per aktie före och efter utspädning justeras årets resultat med transaktions- samt räntekostnader hänförliga till hybridobligation.

### Ersättningar till anställda

#### Kortfristiga ersättningar

Kortfristiga ersättningar till anställda beräknas utan diskontering och redovisas som en kostnad när de relaterade tjänsterna erhålls.

#### Pensioner

Inom koncernen finns såväl avgifts- som förmånsbestämda pensionsplaner som redovisas på följande sätt.

#### Avgiftsbestämda pensionsplaner

Som avgiftsbestämda pensionsplaner klassificeras de planer där företagets förpliktelse är begränsad till de avgifter företaget åtagit sig att betala. Storleken på den anställdes pension beror på de avgifter som företaget betalar till planen eller till ett försäkringsbolag och den kapitalavkastning som avgifterna ger. Följaktligen är det den anställde som bär den aktuariella risken och investeringsrisken. Företagets förpliktelser avseende avgifter till avgiftsbestämda planer redovisas som en kostnad i årets resultat i den takt de intjänas genom att de anställda utför tjänster åt företaget under en period.

#### Förmånsbestämda pensionsplaner

Förmånsbestämda planer är andra planer för ersättningar efter avslutad anställning än avgiftsbestämda. Koncernens förpliktelse avseende förmånsbestämda planer beräknas separat för varje plan genom en uppskattning av den framtida ersättning som de anställda intjänat genom sin anställning i både innevarande och tidigare perioder. Ersättning diskonteras till nuvärde och diskonteringsräntan är räntan på balansdagen för en förstklassig företagsobligation, inklusive bostadsobligation, med en löptid som motsvarar koncernens pensionsförpliktelser. Beräkningen utförs av en kvalificerad aktuarie.

Räntekostnaden/-intäkten netto på den förmånsbestämda förpliktelsen/tillgången redovisas i årets resultat under resultat från finansiella poster. Rännettot 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.

#### Övriga långfristiga ersättningar

Koncernens förpliktelse avseende övriga långfristiga ersättningar, förutom pensioner, uppgår till värdet av framtida ersättningar som anställda har intjänat som ersättning för de tjänster som de utfört i innevarande och tidigare perioder. Ersättningen diskonteras till nuvärde och diskonteringsränta fastställs på samma grunder som för förmånsbestämda pensionsplaner. Eventuella aktuariella vinster eller förluster redovisas i årets resultat i den period de uppkommer.

#### 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 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

Moderbolagets redovisningsprinciper är oförändrade jämfört med årsredovisningen för 2019.

### 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 inkrämsgoodwill med en bedömd nyttjandeperiod på 20 år. Nyttjandeperioden återspeglar företagens 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 leaseingskulder 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 anskaffningsvärdeметoden. 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 anskaffningsvärdeметoden. 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.

### Anläggningstillgångar som innehas för försäljning

Innebörden av att en anläggningstillgång, eller en avyttringsgrupp, klassificeras som innehav för försäljning är att dess redovisade värde kommer att återvinnas i huvudsak genom försäljning och inte genom användning. En tillgång eller avyttringsgrupp klassificeras som att den innehas för försäljning om den är tillgänglig för omedelbar försäljning i befintligt skick och utifrån villkor som är normala, och det är mycket sannolikt att försäljning kommer att ske. Dessa tillgångar eller avyttringsgrupper redovisas på egen rad som omsättningstillgång respektive kortfristig skuld i rapport över finansiell ställning.

Omedelbart före klassificering som innehav för försäljning, bestäms det redovisade värdet av tillgångarna och alla tillgångar och skulder i en avyttringsgrupp i enlighet med tillämpliga standarder. Vid första klassificering som innehav för försäljning, redovisas anläggningstillgångar och avyttringsgrupper till det lägsta av redovisat värde och verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader. Vissa tillgångar, enskilt eller ingående i en avyttringsgrupp, är undantagna från ovan beskrivna värderingsregler, nämligen förvaltningsfastigheter, finansiella tillgångar, uppskjutna skattefordringar samt förvaltningstillgångar hänförliga till förmånsbestämda pensionsplaner.

## 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 allokteras till segment Flygplatsverksamhet och prövas minst årligen. Återvinningsvärdet fastställs baserat på beräkningar av nyttjandevärde. Beräkningarna utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan och prognoser. Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärdet är resenärsutveckling, framtida räntenivåer och kostnadsutveckling. Se även not 14.

### Värdering av pensionsskuld

I samband med delningen av LFV och bildandet av Swedavia övertogs förmånsbestämda pensionsåtaganden. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna och fastställs årligen av oberoende aktuarier. Avsättningens storlek påverkas av antaganden om diskonteringsränta, åsätts utifrån duration, och inflation, åsätts utifrån marknadens förväntningar. Se även not 37.

### Övrigt

Ledningen gör viktiga uppskattningar och bedömningar avseende pågående nyanläggningar som bland annat omfattar om nedlagda kostnader såsom egen tid och lånekostnader är aktiverbara, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperioder och framtida nyttjandevärden. Vidare beaktas ledningens bästa bedömning i samband med redovisning av tvistiga belopp då rättsprocesser och tvister är oförutsägbara till sin karaktär.

## NOT 3 Segmentsredovisning

Ett rörelsesegment definieras som en del av koncernen som bedriver en affärsverksamhet från vilken den kan få intäkter och kostnader, vars resultat regelbundet granskas av bolagets högsta verkställande beslutsfattare och för vilken det finns fristående finansiell information. I Swedavia har högste

## NOTER

verkställande beslutsfattare identifierats som verkställande direktören i moderbolaget. Swedavias verksamhet är organiserad och styrs utifrån två rörelsesegment, Flygplatsverksamhet och Real Estate.

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

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.

Belopp i MSEK	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
<b>Resultaträkning jan–dec <sup>1)</sup></b>								
Nettoomsättning, extern	2 476	6 197	18	39	—	—	2 494	6 235
Nettoomsättning, intern	22	25	13	15	-35	-40	—	—
Övriga rörelseintäkter	272	68	440	—	—	—	700	68
Aktiverat arbete för egen räkning	172	189	—	—	-12	—	172	189
Rörelsens kostnader	-3 625	-4 555	-51	-83	173	164	-3 503	-4 474
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 316	-1 184	-27	-21	-113	-105	-1 456	-1 309
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-1 999</b>	<b>740</b>	<b>393</b>	<b>-50</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>-1 593</b>	<b>709</b>
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	—	—	54	147	—	—	54	147
Resultat från avyttring dotterbolag, inom koncern	—	—	—	-141	—	141	—	—
Finansiella intäkter	16	23	—	0	-11	-17	5	6
Finansiella kostnader	-150	-128	-11	-19	22	21	-138	-127
Koncernbidrag	-72	-96	72	96	—	—	—	—
<b>Resultat före skatt</b>	<b>-2 205</b>	<b>538</b>	<b>508</b>	<b>33</b>	<b>24</b>	<b>165</b>	<b>-1 672</b>	<b>736</b>
Skatt	415	-128	-19	-19	-5	-5	391	-153
<b>Årets resultat</b>	<b>-1 790</b>	<b>410</b>	<b>489</b>	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>160</b>	<b>-1 282</b>	<b>583</b>
<b>Övrig segmenstsinformation</b>								
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	—	—	54	45	—	—	54	45
Investeringar	2 570	2 906	286	554	—	—	2 856	3 460
Vinst/förlust vid försäljning av aktier, andelar och verksamheter	—	—	439	—	-12	—	427	—
Omstruktureringskostnader	36	81	—	—	—	—	36	81
Nedskrivningar/ utrangeringar	191	82	0	—	—	—	191	82

Balansräkning, per den 31 december <sup>1)</sup>	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Anläggningstillgångar	19 688	18 499	2 044	2 593	202	-54	21 934	21 038
Omsättningstillgångar	3 765	3 043	639	322	-2 040	-2 219	2 364	1 146
Tillgångar som innehas för försäljning	—	—	—	—	388	768	388	768
<b>Summa tillgångar</b>	<b>23 453</b>	<b>21 542</b>	<b>2 683</b>	<b>2 915</b>	<b>-1 450</b>	<b>-1 505</b>	<b>24 686</b>	<b>22 952</b>
Eget kapital	10 130	9 475	1 209	727	-807	-761	10 533	9 440
Skulder	13 323	12 067	1 474	2 189	-647	-786	14 150	13 469
Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning	—	—	—	—	3	43	3	43
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>23 453</b>	<b>21 542</b>	<b>2 683</b>	<b>2 915</b>	<b>-1 450</b>	<b>-1 505</b>	<b>24 686</b>	<b>22 952</b>

<sup>1)</sup> Av koncernens intäkter 2020 svarade en kund för 17 procent (17) motsvarande 1 097 MSEK (1 082), fördelat på båda segmenten.

Av koncernens totala investeringar 2020 2 856 MSEK (3 460), är 2 570 MSEK (2 906) hänförligt till Flygplatsverksamheten och 286 MSEK (554) hänförligt till Real Estate.

## NOT 4 Nettoomsättning

Intäktsfördelning <sup>1)</sup>	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
<b>Aviation Business</b>								
Resenärsrelaterade intäkter	447	1 822	—	—	—	—	447	1 822
Flygplansrelaterade intäkter	316	867	—	—	—	—	316	867
Externt reglerade avgifter	535	733	—	—	—	—	535	733
Ground handling	115	286	—	—	—	—	115	286
Övriga tilläggstjänster	94	206	—	—	—	—	94	206
<b>Summa Aviation Business</b>	<b>1 507</b>	<b>3 914</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1 507</b>	<b>3 914</b>
<b>Commercial Services</b>								
Bilparkering och angöring	295	889	—	—	—	—	295	889
Retail, Food & Beverage	196	735	—	—	—	—	196	735
Fastighetsintäkter	344	438	28	45	-16	-14	356	469
Reklam	57	123	—	—	—	—	57	123
Övriga Commercial-produkter	76	95	4	8	-13	-25	67	78
<b>Summa Commercial Services</b>	<b>968</b>	<b>2 280</b>	<b>32</b>	<b>53</b>	<b>-28</b>	<b>-39</b>	<b>971</b>	<b>2 294</b>
Övrig nettoomsättning	23	29	0	—	-7	-2	16	28
<b>Summa nettoomsättning</b>	<b>2 498</b>	<b>6 222</b>	<b>31</b>	<b>54</b>	<b>-35</b>	<b>-41</b>	<b>2 494</b>	<b>6 235</b>
Varav intäkter för avtal med kunder	2 139	5 290	17	42	-19	-27	2 137	5 305
Varav ej intäkter för avtal med kunder	359	932	14	12	-16	-14	357	930

<sup>1)</sup> Swedavias geografiska marknad är Sverige. Swedavias flygplatser drivs, konsolideras och rapporteras internt som ett sammanhållet flygplatssystem. Av nettoomsättningen för året, 2 494 MSEK (6 235), var 31 MSEK (54) hänförligt till rörelsesegmentet Real Estate, fördelat på Fastighetsintäkter 28 MSEK (45), Övriga Commercial-produkter 4 MSEK (8) och Övrig nettoomsättning 0 MSEK (1). Under året uppgick intäkter från avtal med kunder enligt IFRS 15 till 2 103 MSEK (5 227), vilket avser total nettoomsättning per 31 december förutom intäkter från Retail, Food and Beverage om 196 MSEK (735) samt delar av Fastighetsintäkter om 195 MSEK (274). För helåret uppgick intäkter enligt IFRS 16 till 391 MSEK (1 008) där 378 MSEK (975) var hänförligt till flygplatssegmentet och 14 MSEK (33) till fastighetssegmentet.

### Prestationsåtagande

Swedavias intäkter från avtal med kunder utgörs av intäkter från Aviation Business, Commercial Services samt Övrig nettoomsättning. Fristående försäljningspriser förekommer för samtliga prestationsåtaganden. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen. Kundfordringar är icke räntebärande tillgångar med betalningsvillkor vanligen om 30 dagar. Kundfordringar 2020 är lägre jämfört föregående år hänförligt rådande marknadssituation. Information om koncernens prestationsåtagande är summerade nedan:

#### Aviation Business

Intäkterna från Aviation Business utgörs av Resenärsrelaterade intäkter, Flygplansrelaterade intäkter, Extern 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 tjänstebud, 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 reklamtytor. Intäkter från Bilparkering och angöring redovisas i samband med att parkeringskunden nyttjar parkeringsplatsen. Reklamintäkterna utgörs av försäljning av reklamplatser och intäkten redovisas under nyttjandeperioden. Fastighetsintäkter och Övriga Commercialprodukter utgörs av försäljning av energi- och telekomtjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkten uppstår.

#### Övrig nettoomsättning

Intäkterna från Övrig nettoomsättning redovisas vid tillhandahållande och utgörs av intäkter från sålda varor och utförda tjänster som ingår i företagets normala verksamhet men som inte avser intäkter från Aviation Business eller Commercial Services. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkten uppstår. Intäkter faktureras efter prestationsåtagandet att utförts.

#### Avtalssaldon

Avtalstillgångar och skulder uppstår i samband med kundfaktureringen och omklassificeras till kundfordringar vid faktureringen. Avtalstillgångar avser rätten att erhålla ersättning för ett utfört prestationsåtagande när tjänsten överförs 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.

## NOTER

Kundfordringar, avtalsstillgångar och avtalskulder från avtal med kunder:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Kundfordringar hänförligt till avtal med kunder	63	108	63	108
Avtalsstillgångar	7	16	7	16
Avtalskulder	40	35	40	35

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

	Koncernen	
	2020	2019
Intäkter redovisat under den rapportperiod som inkluderat i avtalets skuldsaldo i början av perioder	35	48
Intäkter redovisade under rapportperioden från uppfyllda prestationsåtaganden under tidigare perioder	16	21

### NOT 5 Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående omfattar transaktioner med statligt ägda bolag eller affärsdrivande verk där staten har ett bestämmande inflytande. Med närstående avses också de företag där Swedavia kan utöva ett bestämmande eller betydande inflytande vad gäller de operativa och finansiella beslut som fattas, för transaktioner med dessa se tabellen nedan. Beträffande Swedavia AB:s fordringar på och skulder till intresseföretag och joint ventures, se not 31 Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures. Aktier i koncernföretag specificeras i not 27 Andelar i koncernföretag och i not 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures. Avseende långfristiga fordringar gentemot Transportverket kopplad till återställningsreserv för bedömda framtida utgifter för att åtgärda identifierade historiska miljöskador se not 25, Andra långfristiga fordringar, samt not 38, Övriga avsättningar. Transaktioner sker på marknadsmässiga villkor och verksamheten är konkurrensutsatt. Som närstående 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	
	2020	2019	2020	2019
<b>Försäljning varor och tjänster</b>				
Dotterbolag	—	—	122	135
Intressebolag och joint ventures	37	44	5	9
<b>Summa försäljning varor och tjänster</b>	<b>37</b>	<b>44</b>	<b>127</b>	<b>144</b>
<b>Försäljning fast egendom eller andra tillgångar</b>				
Dotterbolag	—	—	14	10
Intressebolag och joint ventures	—	13	—	13
<b>Summa försäljning fast egendom eller andra tillgångar</b>	<b>—</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>24</b>
<b>Köp varor och tjänster</b>				
Dotterbolag	—	—	330	341
Intressebolag och joint ventures	97	93	97	93
<b>Summa köp varor och tjänster</b>	<b>97</b>	<b>93</b>	<b>427</b>	<b>434</b>
<b>Räntor, netto</b>				
Dotterbolag	—	—	11	17
<b>Summa räntor</b>	<b>—</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>17</b>

### Transaktioner med staten

Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Swedavia-koncernens produkter och tjänster erbjuds staten, statliga myndigheter och statligt ägda bolag (benämns härnäst 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 184 MSEK (276) och inköp av varor och tjänster uppgår till 257 MSEK (291). Swedavia har under 2020 erhållit statliga bidrag om totalt 433 MSEK (—), varav 233 MSEK avser omställningsstöd, 187 MSEK avser stöd vid korttidspermitteringar och 13 MSEK avser hyresbidrag. Transaktioner med staten avseende skatter och sociala avgifter har undantagits.

### NOT 6 Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
<b>Övriga rörelseintäkter</b>				
Realisationsvinster	435	36	7	36
Övrigt	265	32	265	32
<b>Summa</b>	<b>700</b>	<b>68</b>	<b>272</b>	<b>68</b>

Realisationsvinster 2020 avser försäljning av dotterbolag, 427 MSEK (—), försäljning av byggnad, — MSEK (15), försäljning av mark, — MSEK (13) samt övriga realisationsvinster om 7 MSEK (8). Övrigt avser huvudsakligen omställningsstöd om 233 MSEK (—)

## NOT 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
<b>KPMG</b>				
Revisionsuppdrag	3	3	3	3
<b>Summa</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

Med revisionsuppdrag avses lagstadgad revision av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt revision och annan granskning utförd i enlighet med överenskommelse eller avtal. Detta inkluderar övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föräns av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

Med övriga tjänster avses rådgivning avseende redovisningsfrågor samt rådgivning kring processer och intern kontroll.

Kostnad för revision avser upplupen kostnad för det räkenskapsår som revisionen avser. På årsstämman 2019 valdes KPMG till revisor vilket innebär att hela kostnaden för revisionen av räkenskapsåret 2019 allokaterats till KPMG. KPMG omvaldes till revisor på årsstämman 2020.

## NOT 8 Anställda och personalkostnader

	2020			2019		
	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %
Moderbolag	2 600	34	66	3 050	35	65
<b>Koncernen</b>	<b>2 600</b>	<b>34</b>	<b>66</b>	<b>3 050</b>	<b>35</b>	<b>65</b>

	2020			2019		
	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %
<b>Koncernen</b>						
Styrelseledamöter	9	45	55	8	33	67
Övriga ledande befattningshavare inklusive vd	11	64	36	12	64	36

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
<b>Löner och ersättningar</b>				
Styrelsen	2	2	2	2
Vd och ledande befattningshavare	22	27	22	27
Övriga anställda <sup>1)</sup>	1 004	1 364	1 004	1 364
<b>Summa</b>	<b>1 028</b>	<b>1 393</b>	<b>1 028</b>	<b>1 393</b>
<b>Sociala kostnader <sup>2)</sup></b>	<b>496</b>	<b>615</b>	<b>465</b>	<b>755</b>
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	8	9	8	9
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	141	160	111	300
Övriga personalrelaterade kostnader	25	44	25	44
<b>Summa personalkostnader</b>	<b>1 550</b>	<b>2 052</b>	<b>1 519</b>	<b>2 192</b>

<sup>1)</sup> Löner 2020 har reducerats med 172 MSEK i samband med korttidspermittering, 30 MSEK var kopplat till löneavstående och 142 MSEK var hänförligt statligt stöd.

<sup>2)</sup> Sociala kostnader 2020 har reducerats med 55 MSEK i samband med korttidspermittering 11 MSEK var kopplat till löneavstående och 44 MSEK var hänförligt statligt stöd.

Ersättning till styrelse 2020, TSEK	Styrelse-arvoden	Revisionsutskott	Ersättningsutskott	Övriga förmåner
<b>Styrelsens ordförande</b>				
Åke Svensson	431	21	24	—
<b>Styrelseledamöter</b>				
Lars Backemar <sup>2)</sup>	73	—	—	—
Lottie Knutson <sup>2)</sup>	73	—	7	—
Nina Linander <sup>1)</sup>	189	29	—	—
Lotta Mellström	—	—	—	—
Lars Mydland	216	—	—	—
Mikael Norman <sup>2)</sup>	73	13	—	—
Lottie Svedenstedt	216	—	19	—
Tor Claussen <sup>3)</sup>	143	—	—	—
Eva Nygren <sup>3)</sup>	143	—	—	—
Per Sjödel <sup>3)</sup>	143	—	—	—
Annica Ånäs <sup>3)</sup>	143	—	—	—
<b>Summa</b>	<b>1 843</b>	<b>63</b>	<b>50</b>	<b>—</b>

<sup>1)</sup> Nina Linander valdes in i styrelsen och revisionsutskottet den 13 februari. Från 1 maj valdes Nina till ordförande i revisionsutskottet.

<sup>2)</sup> Lämnade styrelsen vid stämman 29 april 2020.

<sup>3)</sup> Valdes in i styrelsen på stämman den 29 april 2020.

## NOTER

Ersättning till styrelse 2019, TSEK	Styrelse-arvoden	Revisions-utskott	Ersättnings-utskott	Övriga förmåner
<b>Styrelsens ordförande</b>				
Åke Svensson	447	15	25	—
<b>Styrelseledamöter</b>				
Lars Backemar	223	—	—	—
Adine Grate Axén <sup>1)</sup>	73	7	—	—
Lottie Knutson	223	—	20	—
Lotta Mellström	—	—	—	—
Lars Mydland	223	—	—	—
Mikael Norman	223	37	—	—
Lottie Svedenstedt	223	—	20	—
<b>Summa</b>	<b>1 635</b>	<b>59</b>	<b>65</b>	<b>—</b>

<sup>1)</sup> Adine Grate Axén lämnade styrelsen i samband med årsstämman 2019.

Ersättningar till styrelsen utgår från de av årsstämmans fastställda arvoden och utbetalas månadsvis med en tolfedel av årsarvodet. Under 2020 har samtliga styrelseledamöter gjort ett frivilligt avstående av styrelsearvode och utskottsarvode med 10 procent under perioden 1 april 2020 till 31 augusti 2020. Ovanstående belopp utgörs av arvode enligt stämmobeslut minskat med frivilligt avstående beräknat utifrån månadsarvodet under den angivna perioden.

### Riktlinjer för ersättning till styrelsen

Swedavia följer statens riktlinjer vad gäller ersättning till styrelsen. Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt beslut på årsstämman den 29 april 2020. Ingen pensionsersättning utgår till styrelsen. Arvode utgår inte till styrelseledamöter som är anställd i Regeringskansliet. Arbetstagarrepresentanter eller suppleanter erhåller ej styrelsearvode. Till styrelseledamöter i samtliga dotterbolag utgår inte styrelsearvode, eftersom samtliga ledamöter är anställda i bolag inom Swedaviakoncernen. Ersättning till revisionsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 29 april 2020. I revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemötet den 29 april 2020 styrelseledamöterna Nina Linander som ordförande i utskottet samt Åke Svensson och Lotta Mellström som ledamöter. Ersättning till ersättningsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 29 april 2020. I ersättningsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 29 april 2020 styrelseordförande Åke Svensson som ordförande i utskottet samt styrelseledamöterna Lotta Mellström och Lottie Svedenstedt som ledamöter, samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Ersättning till ledande befattningshavare <sup>1)</sup> 2020, TSEK		Grundlön	Övriga förmåner <sup>2)</sup>	Pensionskostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
VD och koncernchef	Jonas Abrahamsson	4 082	11	1 214	5 307	6 + 12
Direktör Stora Projekt	Johan Bill	2 130	14	640	2 784	6 + 6
Chefsjurist	Anna Bovaller	1 491	5	410	1 906	6 + —
Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	Mona Glans	1 452	4	372	1 827	6 + 6
Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	Peder Grunditz	1 885	14	566	2 465	6 + 6
Direktör Marknad & Kommersiell utveckling	Charlotte Ljunggren	1 998	4	587	2 588	6 + 6
Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser	Susanne Norman	1 479	3	378	1 860	6 + 6
Direktör Anläggning & System	Caroline Ottoson	2 036	14	612	2 662	6 + 6
Finans- och Ekonomidirektör	Mats Pålsson	2 181	15	644	2 840	6 + 6
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	Anna Strömvall	1 461	3	374	1 839	6 + 6
Direktör Affärsstöd & Säkerhet	Marie Wiksborg	1 831	3	505	2 339	6 + 6
<b>Summa</b>		<b>22 027</b>	<b>89</b>	<b>6 301</b>	<b>28 417</b>	

<sup>1)</sup> Redovisad ersättning utgår ifrån fast månadslön och semestertillägg. I pensionskostnad inkluderas premier till sjukförsäkring. Ledande befattningshavare har under perioden 1 april 2020 till 31 augusti 2020 gjort ett frivilligt löneavstående på 10% av sin bruttolön.

<sup>2)</sup> Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering, kollektivtrafiksbidrag och sjukvårdsförsäkring.

Ersättning till ledande befattningshavare <sup>1)</sup> 2019, TSEK		Grundlön	Övriga förmåner <sup>5)</sup>	Pensionskostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag	
Vd och koncernchef	Jonas Abrahamsson	4 311	18	1 267	5 597	6 + 12	
Direktör Stora Projekt	Johan Bill	2 186	14	657	2 857	6 + 6	
Chefsjurist	Anna Bovaller	Fr o m 2019-01-01	1 558	18	440	2 016	6 + –
Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	Mona Glans		1 498	4	384	1 885	6 + 6
Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	Peder Grunditz		1 934	15	581	2 530	6 + 6
Direktör Marknad & kommersiell utveckling	Charlotte Ljunggren <sup>2)</sup>	Fr o m 2019-01-01	2 078	7	612	2 696	6 + 6
Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser	Susanne Norman		1 536	6	393	1 935	6 + 6
Direktör Anläggning & system	Caroline Ottoson	Fr o m 2019-08-12	825	3	248	1 076	6 + 6
Finans- och Ekonomidirektör	Mats Pålson		2 269	24	665	2 958	6 + 6
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	Anna Strömwall <sup>3)</sup>	Fr o m 2019-01-01	1 416	6	364	1 786	6 + 6
Direktör Affärsstöd & säkerhet	Marie Wiksborg	Fr o m 2019-01-01	1 900	4	524	2 429	6 + 6
Senior rådgivare	Karl Wistrand <sup>4)</sup>	Fr o m 2019-08-12	5 876	15	1 106	6 997	6 + 9
<b>Summa</b>			<b>27 388</b>	<b>133</b>	<b>7 240</b>	<b>34 760</b>	

<sup>1)</sup> Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad grundlön utgår ifrån fast månadslön, semestertilägg och eventuella avgångsvederlag. I pensionskostnad inkluderas effekt av löneväxling samt premier till sjukförsäkring.

<sup>2)</sup> Charlotte Ljunggren kvarstod som flygplatsdirektör för Göteborg Landvetter Airport t.o.m. 2019-01-31 parallellt med sitt uppdrag som Direktör Marknad & kommersiell utveckling i avvaktan på Transportstyrelsens godkännande av Anna Strömwall som ny flygplatsdirektör för Göteborg Landvetter Airport.

<sup>3)</sup> Anna Strömwall tillträdde befattningen som Flygplatsdirektör för Göteborg Landvetter Airport 2019-01-01 men var under utbildning och tog därför formellt över ansvaret för flygplatsen 2019-02-01 efter Transportstyrelsens godkännande.

<sup>4)</sup> Karl Wistrand tillträdde befattningen som T.f Direktör Anläggning & system 2019-01-01 och lämnade den befattningen 2019-08-11. Karl Wistrand kvarstod därefter i kretsen av ledande befattningshavare och han rapporterade till vd fram till dess att han lämnade Swedavia 2019-12-31.

I redovisad ersättning för 2019 ingår även kostnader för grundlön och pensionkostnader under uppsägningstid till och med den 30 juni 2020 med 1 295 TSEK respektive 327 TSEK, samt avgångsvederlag för en period av 9 månader om 1 943 TSEK. Den totala maximala ersättningen uppgår till 3 565 TSEK.

Vid annan anställning, annat tillkommande avlönat uppdrag eller vid inkomst från näringsverksamhet ska ersättningen reduceras med ett belopp som motsvarar den nya inkomsten under den tid då uppsägningstid och avgångsvederlag lämnas. Hela kostnaden inklusive arbetsgivaravgifter kostnadsfördes 2019.

<sup>5)</sup> Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering, kollektivtrafiksbidrag och sjukvårdsförsäkring.

## Ersättning till ledande befattningshavare

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med VD utgör koncernledningen och/eller 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 principer 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. Dessa riktlinjer ska utmynnas 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 & Kommersiell utveckling, 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 pensionstilläggs-trappan till ITP 1, har det avtalats om en extra pensionsavsättning utöver den avgiftsbestämda pensionen enligt ITP 1-planen. Pensionsförmånerna överstiger dock inte statens vid var tid gällande riktlinje. Pensionsålder för VD och övriga ledande befattningshavare är 65 år.

## Uppsägning och avgångsvederlag

Vid uppsägning från bolagets sida gäller de uppsägningstider samt avgångsvederlag som anges i tabellen. Avgångsvederlag motsvarar fast lön. Vid ny anställning, annat tillkommande avlönat uppdrag eller vid inkomst från näringsverksamhet ska uppsägningstid och avgångsvederlag reduceras med belopp motsvarande den nya inkomsten under den aktuella perioden. Avgångsvederlag är vare sig pensions- eller

## NOTER

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. Kostnaden inklusive arbetsgivaravgifter för tidigare Senior rådgivare Karl Wistrand kostnadsfördes 2019. Avgångsvederlag utbetalas månadsvis och avräknas mot eventuellt andra inkomster.

### Övriga anställda

Anställda inom Swedavia-koncernen 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

Avskrivningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Goodwill	—	—	25	25
Övriga immateriella anläggningstillgångar	62	63	62	63
Byggnader och mark	312	315	312	315
Förvaltningsfastigheter	21	19	—	—
Markanläggningar	262	239	261	239
Installationer, fordon och inventarier	624	611	493	493
<b>Summa</b>	<b>1 281</b>	<b>1 249</b>	<b>1 154</b>	<b>1 135</b>
<b>Nedskrivningar</b>				
Pågående nyanläggningar	174	61	173	61
<b>Summa</b>	<b>174</b>	<b>61</b>	<b>173</b>	<b>61</b>
<b>Totalt</b>	<b>1 456</b>	<b>1 309</b>	<b>1 327</b>	<b>1 196</b>

## NOT 10 Övriga rörelsekostnader

Övriga rörelsekostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Kostnad för utrangering av anläggningstillgångar	17	21	18	21
Övrigt	3	2	2	2
<b>Summa</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>23</b>

## NOT 11 Finansiella intäkter och kostnader

Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Årets andel i intresseföretags och joint ventures resultat	54	45	—	—
Realisationsvinst från avyttring intresseföretag	—	102	—	—
<b>Summa</b>	<b>54</b>	<b>147</b>	<b>—</b>	<b>—</b>

Finansiella intäkter	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Ränteutäkter	5	4	16	21
Netto, valutakursförändringar	—	2	—	2
<b>Summa</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>23</b>

Finansiella kostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Räntekostnader finansiella skulder	36	29	80	63
Räntederivat	37	36	34	36
Räntedel i årets pensionskostnad	12	21	—	—
Räntekostnader leasingkulder	37	34	—	—
Netto, valutakursförändringar	5	—	11	—
Övriga finansiella kostnader	12	8	11	9
<b>Summa</b>	<b>138</b>	<b>127</b>	<b>137</b>	<b>107</b>

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 44 MSEK (37), har aktiverats under året. Genomsnittlig ränta för 2020 är 1,2 procent (1,1).



## NOT 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

	Moderbolaget	
	2020	2019
<b>Bokslutsdispositioner</b>		
Förändring avskrivningar över plan	475	-175
Förändring av periodiseringsfond	—	160
Lämnade koncernbidrag	—	-101
Erhållna koncernbidrag	120	149
<b>Summa bokslutsdispositioner</b>	<b>595</b>	<b>33</b>
<b>Obeskattade reserver</b>		
Akkumulerade avskrivningar över plan	1 575	2 050
<b>Summa obeskattade reserver</b>	<b>1 575</b>	<b>2 050</b>

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

## NOT 13 Skatt

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
<b>Aktuell skattekostnad (-) / skatteintäkt (+)</b>				
Aktuell skattekostnad	-21	-129	0	-107
Justering av skatt hänförlig till tidigare år	33	1	33	0
	<b>12</b>	<b>-128</b>	<b>33</b>	<b>-107</b>
<b>Uppskjuten skattekostnad (-) / skatteintäkt (+)</b>				
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	378	-25	283	13
<b>Totalt redovisad skattekostnad</b>	<b>391</b>	<b>-153</b>	<b>316</b>	<b>-93</b>

Koncernen	2020		2019	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
<b>Avstämning av effektiv skatt</b>				
Resultat före skatt		-1 672		736
Skatt enligt gällande skattesats	21,4	358	21,4	-158
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader	-1,0	-16	4,5	-33
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter	5,6	94	-3,1	23
Temporär skillnad, ej aktiverad	-1,5	-26	—	—
Effekt på uppskjuten skatt av förändrade skattesatser	-0,9	-15	-0,4	3
Övrigt	-0,3	-5	-1,6	12
<b>Redovisad effektiv skatt</b>	<b>23,4</b>	<b>391</b>	<b>20,8</b>	<b>-153</b>

Moderbolaget	2020		2019	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
<b>Avstämning av effektiv skatt</b>				
Resultat före skatt		-1 724		351
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	21,4	369	21,4	-75
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader	-0,9	-16	9,4	-33
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter	0,0	1	-0,3	1
Temporär skillnad, ej aktiverad	-1,5	-26	—	—
Effekt på uppskjuten skatt av förändrade skattesatser	-0,7	-11	—	—
Övrigt	0,0	-1	-3,7	13
<b>Redovisad effektiv skatt</b>	<b>18,3</b>	<b>316</b>	<b>26,6</b>	<b>-93</b>

I koncernen avser ej skattepliktiga intäkter 2020, 94 MSEK, samt föregående år, 23 MSEK, främst realisationsvinster från avyttring av aktier och andelar. Skattesatsen, som för 2020 uppgår till 21,4 procent, kommer från och med 2021 att ändras till 20,6 procent.

## NOT 14 Immateriella anläggningstillgångar

Immateriella anläggningstillgångar	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Goodwill	352	352	228	253
Övriga immateriella anläggningstillgångar	378	423	378	423
<b>Summa</b>	<b>729</b>	<b>775</b>	<b>606</b>	<b>676</b>

Goodwill	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	352	352	493	493
<b>Vid årets slut</b>	<b>352</b>	<b>352</b>	<b>493</b>	<b>493</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	—	—	-241	-216
Årets avskrivning enligt plan	—	—	-25	-25
<b>Vid årets slut</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>-265</b>	<b>-241</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>352</b>	<b>352</b>	<b>228</b>	<b>253</b>

### Goodwill

I samband med bolagiseringen den 1 april 2010, överläts tillgångar och skulder från LfV till Swedavia till ett bedömt marknadsvärde. I samband med transaktionen uppstod det i moderbolaget en goodwill om 493 MSEK som vid övergången till IFRS i koncernen uppgick till 352 MSEK.

### Prövning av nedskrivningsbehov för goodwill

Redovisat värde för goodwill härleds till Flygplatsverksamheten (rörelsesegment). De flygplatser som ingår i det nationella basutbudet drivs som

## NOTER

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 2020 utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan.

Swedavia-koncernen arbetar med strategiska planer och långtids-scenarios, baserat på branschbedömningar, som sträcker sig fram till år 2034. 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 leasingkulden inte påverkat diskonteringsräntan. Leasingkulden dras från enhetens redovisade värde, eftersom nyttjandevärdet reducerats med framtida leasingbetalningar, i vilken nyttjanderätts-tillgångarna ingår.

Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärdet är resenärsutveckling, investeringsnivån samt kostnadsutveckling. Covid-19-pandemin har påverkat flygmarknaden drastiskt och skapat stora osäkerheter på såväl kort som lång sikt avseende resenärsutvecklingen. Swedavia har vid fastställande av framtida resenärsutveckling i såväl affärsplan som strategisk plan utgått från fyra huvudscenarion, baserat på branschbedömningar. Utifrån dessa huvudscenarion har ett konservativt scenario valts som bedömts spegla den mest sannolika resenärsutvecklingen. Kassaflöden bortom 2034 har antagits ha en årlig tillväxt motsvarande 2,0 procent (2,0) per år. Den använda diskonteringsräntan före skatt uppgår till 8,2 procent (6,8). Prövningen har inte inneburit någon nedskrivning av goodwill.

### Känslighetsanalys

Det beräknade återvinningsvärdet för Flygplatsverksamheten översteg redovisat värde per den 31 december 2020. En ökning av diskonteringsräntan (WACC) med 0,5 procent skulle innebära att återvinningsvärdet minskar med 2 800 MSEK och återvinningsvärdet skulle i så fall understiga det redovisade värdet. En minskning av den årliga tillväxten med 0,5 procent skulle innebära att återvinningsvärdet minskar med 1 500 MSEK. Återvinningsvärdet skulle i så fall överstiga det redovisade värdet.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Övriga immateriella anläggningstillgångar</b>				
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	698	637	698	637
Årets omklassificeringar	40	61	40	61
Årets avyttringar och utrangeringar	-1	-1	-1	-1
<b>Vid årets slut</b>	<b>737</b>	<b>698</b>	<b>737</b>	<b>698</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-275	-212	-275	-212
Återföring avskrivning på avyttringar	1	1	1	1
Årets avskrivning enligt plan	-85	-63	-85	-63
<b>Vid årets slut</b>	<b>-359</b>	<b>-275</b>	<b>-359</b>	<b>-275</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>378</b>	<b>423</b>	<b>378</b>	<b>423</b>

Övriga immateriella anläggningstillgångar avser bullerisolering i annans fastighet 188 MSEK (209), IT-system 190 MSEK (214) varav 28 MSEK

(35) 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	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Byggnader och mark (not 16)	5 288	5 343	5 268	5 313
Markanläggningar (not 17)	3 506	3 399	3 497	3 390
Installationer, fordon och inventarier (not 18)	3 021	3 009	2 877	2 859
Pågående nyanläggningar (not 19)	6 296	5 113	6 143	5 031
<b>Summa</b>	<b>18 112</b>	<b>16 864</b>	<b>17 786</b>	<b>16 593</b>

### NOT 16 Byggnader och mark

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	8 206	7 867	8 168	7 853
Årets förvärv/omklassificeringar	261	371	272	346
Årets avyttringar och utrangeringar	-31	-31	-31	-31
<b>Vid årets slut</b>	<b>8 436</b>	<b>8 206</b>	<b>8 409</b>	<b>8 168</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-2 851	-2 563	-2 844	-2 557
Återföring avskrivning på avyttringar	23	28	22	28
Årets avskrivning enligt plan	-312	-316	-312	-315
<b>Vid årets slut</b>	<b>-3 141</b>	<b>-2 851</b>	<b>-3 134</b>	<b>-2 844</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	-11	-11	-11	-11
Återföring av tidigare års nedskrivningar	4	—	4	—
Årets nedskrivningar	—	—	—	—
<b>Vid årets slut</b>	<b>-7</b>	<b>-11</b>	<b>-7</b>	<b>-11</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>5 288</b>	<b>5 343</b>	<b>5 268</b>	<b>5 313</b>
<b>Varav mark</b>				
Vid årets början	382	382	359	359
Årets förvärv	—	—	—	—
Årets avyttringar	—	—	—	—
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>382</b>	<b>382</b>	<b>359</b>	<b>359</b>

## NOT 17 Markanläggningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	5 010	4 699	4 999	4 689
Årets omklassificeringar	376	329	376	329
Årets avyttringar och utrangeringar	-101	-18	-101	-18
<b>Vid årets slut</b>	<b>5 285</b>	<b>5 010</b>	<b>5 275</b>	<b>4 999</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-1 609	-1 381	-1 609	-1 381
Återföring avskrivning på avyttringar	94	11	94	11
Årets avskrivning enligt plan	-262	-239	-261	-239
<b>Vid årets slut</b>	<b>-1 777</b>	<b>-1 609</b>	<b>-1 777</b>	<b>-1 609</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	-1	-4	-1	-4
Återföring nedskrivning på avyttring	—	3	—	3
Årets nedskrivningar	—	—	—	—
<b>Vid årets slut</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>3 506</b>	<b>3 399</b>	<b>3 497</b>	<b>3 390</b>

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

## NOT 18 Installationer, fordon och inventarier

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	6 384	5 773	6 198	5 725
Årets omklassificeringar	530	758	520	619
Årets avyttringar och utrangeringar	-269	-98	-269	-98
<b>Vid årets slut</b>	<b>6 645</b>	<b>6 433</b>	<b>6 449</b>	<b>6 247</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-3 374	-2 998	-3 338	-3 022
Återföring avskrivning på avyttringar	261	83	261	126
Årets avskrivning enligt plan	-510	-508	-493	-493
<b>Vid årets slut</b>	<b>-3 623</b>	<b>-3 423</b>	<b>-3 572</b>	<b>-3 387</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	-1	-1	-1	-1
Återföring av nedskrivningar	0	0	0	0
Årets nedskrivningar	—	—	—	—
<b>Vid årets slut</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>3 021</b>	<b>3 009</b>	<b>2 877</b>	<b>2 859</b>

## NOT 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Vid årets början	5 113	4 037	5 031	3 955
Årets förvärv	2 501	2 587	2 435	2 554
Årets avyttringar	0	-2	-14	-10
Årets omklassificeringar	-1 142	-1 448	-1 136	-1 407
Årets nedskrivningar	-174	-61	-173	-61
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>6 296</b>	<b>5 113</b>	<b>6 143</b>	<b>5 031</b>

Pågående nyanläggningar utgörs till största del av investeringar inom infrastruktur och terminaler. Omklassificering till aktuellt tillgångsslag sker när tillgången tas i bruk. Nedskrivningarna 2020 är främst hänförliga till verksamhetsutvecklingsprojekt som lagts vilande pga pandemin. Av årets förvärv utgör 172 MSEK (189) aktiverat arbete för egen räkning.

## NOTER

### 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 fastställs 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 2020-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
<b>Poster redovisade till verkligt värde i balansräkningen</b>				
Derivatinstrument (not 28) <sup>1)</sup>	—	-180	—	-180
Biologiska tillgångar (not 23) <sup>2)</sup>	—	—	81	81
<b>Summa</b>	<b>—</b>	<b>-180</b>	<b>81</b>	<b>-99</b>

Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2019-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
<b>Poster redovisade till verkligt värde i balansräkningen</b>				
Derivatinstrument (not 28) <sup>1)</sup>	—	-96	—	-96
Biologiska tillgångar (not 23) <sup>2)</sup>	—	—	82	82
<b>Summa</b>	<b>—</b>	<b>-96</b>	<b>82</b>	<b>-14</b>

<sup>1)</sup> Redovisade till verkligt värde via totalresultat i koncernens balansräkning.

<sup>2)</sup> Redovisade till verkligt värde i koncernens balansräkning. Verkligt värde på biologiska tillgångar fastställs utifrån nivå 3, upplysningen för jämförelseåret har justerats.

#### Derivatinstrument Ränteswappar

Verkligt värde för ränteswappar beräknas som nuvärdet av bedömda framtida kassaflöden baserat på aktuell marknadsränta.

#### Elderivat

För elderivat bestäms det verkliga värdet med utgångspunkt från noterade kurser. Om det inte finns noterade kurser beräknas det verkliga värdet genom en diskontering av skillnaden mellan den avtalade terminskursen och den terminskurs som kan tecknas på balansdagen för den återstående kontraktstiden.

#### 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 kontraktstiden. 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 2020 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 prislister för timmer och massaved med medelpriser för de senaste tio åren, möjlig avverkningsbar volym enligt Skogsvårdslagens ransoneringsbestämmelse samt diskonteringsräntor baserade på skogens ålder. Förändring av verkligt värde redovisas i resultatrapporten som övriga intäkter eller övriga externa kostnader. Det verkliga värdet fastställs 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 19 MSEK (37) och direkta kostnader uppgår till 35 MSEK (65). 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	
	2020-12-31	2019-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	931	730
Årets förvärv	221	552
Årets avyttringar	0	-32
Årets omklassificering	-17	-10
Omklassificering tillgångar som innehas för försäljning	-382	-308
<b>Vid årets slut</b>	<b>752</b>	<b>931</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>		
Vid årets början	-28	-10
Årets avskrivning enligt plan	-21	-19
Omklassificering tillgångar som innehas för försäljning	—	2
<b>Vid årets slut</b>	<b>-49</b>	<b>-28</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>		
Vid årets början	-7	-7
Årets nedskrivning	0	—
<b>Vid årets slut</b>	<b>-7</b>	<b>-7</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>697</b>	<b>897</b>
Verkligt värde (nivå 3)	2 137	3 049
Omklassificering tillgångar som innehas för försäljning	-480	-1 200
Verkligt värde, efter omklassificering	1 657	1 849

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 2020 utfördes en extern värdering.

Fastighetsvärderingen baseras på kassaflöden som tillgången förväntas generera, där driftnettot nuvärdesberäknas. För att uppskatta driftnettot görs bedömningar av inflation, hyror, vakanser samt drift- och underhållskostnader. Fastighetsvärderingen bygger på varje enskilt värderingsobjekts förväntade kassaflöde under de kommande tio åren. För objekt med hyres- eller arrendetider längre än tio år har kalkylerna förlängts. För kalkylperiodens sista år beräknas ett restvärde vilket ska utgöra ett förväntat marknadsvärde vid tidpunkten. Informationen som används för att fastställa det verkliga värdet av förvaltningsfastigheterna klassificeras som nivå 3, vilket innebär att förvaltningsfastigheternas verkliga värden inte går att härleda direkt på observerbara marknadsdata. Verkligt värde har minskat från 3 049 MSEK till 2 137 MSEK, vilket beror främst på att Airport Hotel 2 AB avyttrats under året. Investeringar inom främst Hotell 1 Landvetter AB och Logistic City 1 AB påverkar med ökat värde.

## NOT 22 Leasing

### Leasingavtal där Swedavia är leasetagare

Koncernens materiella anläggningstillgångar utgörs både av ägda och leasade tillgångar. Inga av Swedavias leasade tillgångar utgörs av förvaltningsfastigheter.

	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
Materiella anläggningstillgångar	18 112	16 683
Nyttjanderättstillgångar	1 184	1 284
<b>Summa</b>	<b>19 296</b>	<b>17 967</b>

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.

Nyttjanderätts-tillgång	Koncernen					Totalt
	Byggnader	Mark	Inventarier	Maskiner	Fordon	
Avskrivningar under året	-93	-5	-4	0	-13	-114
<b>Utgående balans 31 december 2020</b>	<b>1 127</b>	<b>41</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>1 184</b>

Nyttjanderätts-tillgång	Koncernen					Totalt
	Byggnader	Mark	Inventarier	Maskiner	Fordon	
Avskrivningar under året	-82	-5	-4	0	-13	-104
<b>Utgående balans 31 december 2019</b>	<b>1 200</b>	<b>55</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>1 284</b>

Tillkommande nyttjanderättstillgångar ("Additions to right-of-use assets") under 2020 uppgick till 10 MSEK (215). I detta belopp ingår anskaffningsvärdet för under året nyanskaffade nyttjanderätter samt tillkommande belopp vid omprövning av leasingkulder på grund av ändrade betalningar till följd av att leasingperioden har förändrats.

Leasingskulder	Koncernen	
	2020	2019
Kortfristiga leasingskulder	129	134
Långfristiga leasingskulder	1 103	1 187
<b>Leasingskulder som ingår i rapporten över finansiell ställning</b>	<b>1 232</b>	<b>1 321</b>

För löptidsanalys av leasingskulder, se not 47, Finansiella risker, och avsnittet likviditets- och refinansieringsrisk.

Belopp redovisade i resultatet	Koncernen	
	2020	2019
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	-114	-104
Ränta på leasingskulder	-37	-34
Variabla leasingavgifter som inte ingår i värderingen av leasingskulden	-2	-10
Kostnader för korttidsleasing	-2	-3
Kostnader för leasar av lågt värde, ej korttidsleasing av lågt värde	-1	-2

Belopp redovisade i rapporten över kassaflöden	Koncernen	
	2020	2019
Summa kassaflöden hänförliga till leasingavtal	-109	-105

Ovanstående kassaflöde 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	
	2020	2019
Inom ett år	134	137
Mellan ett och fem år	458	472
Längre än fem år	898	1 009

Kostnadsförda avgifter för operationella leasingavtal uppgår till:	Moderbolaget	
	2020	2019
Minimileaseavgifter	134	121
Variabla avgifter	6	16
<b>Totala leasingkostnader</b>	<b>140</b>	<b>137</b>

### 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.

## NOTER

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 leasingkuldena/-tillgångarna ökat med 4 MSEK till följd av nyttjande av optioner som inte tidigare inkluderats i leasingkulden. 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 hänförs 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 leasingkulder 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 182 MSEK (677).

Avtalade leasingavgifter avseende befintliga kontrakt förfaller till betalning enligt nedan:

	Koncernen	Moderbolaget
<b>Förfall</b>	<b>2020</b>	<b>2020</b>
Inom ett år	162	158
Mellan ett och två år	366	353
Mellan två och tre år	370	359
Mellan tre och fyra år	386	376
Mellan fyra och fem år	404	397
Senare än fem år	1 593	1 571
<b>Summa</b>	<b>3 281</b>	<b>3 214</b>

	Koncernen	Moderbolaget
<b>Förfall</b>	<b>2019</b>	<b>2019<sup>1)</sup></b>
Inom ett år	807	829
Mellan ett och två år	687	686
Mellan två och tre år	566	554
Mellan tre och fyra år	508	497
Mellan fyra och fem år	489	481
Senare än fem år	1 639	1 607
<b>Summa</b>	<b>4 696</b>	<b>4 655</b>

<sup>1)</sup> Jämförelseperioden har justerats.

## NOT 23 Biologiska tillgångar

	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	82	80
Förändring av verkligt värde	-2	2
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>81</b>	<b>82</b>

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 2020. 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		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Andelar i koncernföretag	—	—	870	870
Andelar i intresseföretag och joint ventures (Not 26)	888	913	0	0
Andra långfristiga fordringar (Not 25)	242	217	242	217
Derivatfordran	—	7	—	—
Uppskjutet skattefordran	—	—	322	39
<b>Summa</b>	<b>1 130</b>	<b>1 137</b>	<b>1 434</b>	<b>1 127</b>

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

## NOT 25 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	217	217	217	217
Tillkommande fordringar	25	0	25	0
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>242</b>	<b>217</b>	<b>242</b>	<b>217</b>

## NOT 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	913	953
Årets förvärv	—	13
Resultatandel	47	45
Utdelning	-72	-67
Försäljning	—	-31
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>888</b>	<b>913</b>

Utdelning från Swedish Airport Infrastructure KB uppgick till 72 MSEK (67). Föregående års försäljning avser avyttring av samtliga andelar i Landvetter Logistik AB. Innan avyttringen erhöll Landvetter Logistik AB ett aktieägartillskott som redovisats som förvärv.

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

Företag, org.nr, säte	Koncernen, 2020-12-31					
	Årets resultat, Swedavias andel	Antal andelar	Andel i %	Kapitalandelens värde i koncernen	Redovisat värde hos moderbolaget	Klassificering
Swedish Airport Infrastructure AB, 559012-5182, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	25 000	50,0	0	—	Joint venture
Swedish Airport Infrastructure KB, 969775-2609, Stockholms län, Stockholms kommun	47	1	49,9	888	—	Joint venture
Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	495	33,0	0	—	Intresseföretag
<b>Summa</b>	<b>47</b>			<b>888</b>	<b>—</b>	

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

Företag, org.nr, säte	Koncernen, 2019-12-31					
	Årets resultat, Swedavias andel	Antal andelar	Andel i %	Kapitalandelens värde i koncernen	Redovisat värde hos moderbolaget	Klassificering
Swedish Airport Infrastructure AB, 559012-5182, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	25 000	50,0	0	—	Joint venture
Swedish Airport Infrastructure KB, 969775-2609, Stockholms län, Stockholms kommun	45	1	49,9	913	—	Joint venture
Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	495	33,0	0	—	Intresseföretag
<b>Summa</b>	<b>45</b>			<b>913</b>	<b>—</b>	

Intresseföretaget Swedavia Airport Infrastructure KB bedöms vara väsentligt för koncernen. Intresseföretaget tillhandahåller och utvecklar fastigheter på Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Malmö Airport som möter de specifika behov som aktörer på och runt flygplatserna har. Bolagets säte är Sverige och Swedavias ägarandel uppgår till 49,9 procent.

### Balansräkning och resultaträkning i sammandrag för Swedish Airport Infrastructure KB-koncernen enligt Swedavia-koncernens redovisningsprinciper:

MSEK	2020-12-31	2019-12-31
Förvaltningsfastigheter	4 734	4 844
Likvida medel	152	140
Övriga tillgångar	64	409
Långfristiga räntebärande skulder	3 040	3 040
Kortfristiga skulder	133	528
<b>Eget kapital</b>	<b>1 777</b>	<b>1 825</b>
<b>Koncernens bokförda värde på andelen</b>	<b>888</b>	<b>913</b>

## NOTER

MSEK	2020	2019
Intäkter	415	396
Avskrivningar	-144	-145
Övriga kostnader	-118	-114
Finansiella intäkter	0	2
Finansiella kostnader	-46	-45
<b>Resultat före skatt</b>	<b>108</b>	<b>94</b>
Skatt	0	-4
<b>Årets resultat</b>	<b>108</b>	<b>90</b>
Övrigt totalresultat	-14	1
<b>Summa totalresultat</b>	<b>94</b>	<b>91</b>
<b>Koncernens andel av årets totalresultat</b>	<b>47</b>	<b>45</b>

Under 2020 erhöles 72 MSEK (67) i utdelning från Swedish Airport Infrastructure.

### Sammanställning av redovisade värden i sammandrag för övriga intresseföretag och joint ventures

MSEK	2020-12-31	2019-12-31
Redovisat värde	0	0
Koncernens andel av:		
Resultatandel från intresseföretag och joint ventures	—	—
Kapitalvinst vid avyttring av intressebolag	—	102
<b>Redovisat i årets resultat</b>	<b>—</b>	<b>102</b>
Övrigt totalresultat från intressebolag och joint ventures	—	—
<b>Redovisat i årets totalresultat</b>	<b>—</b>	<b>102</b>

## NOT 27 Andelar i koncernföretag

Moderbolagets andelar i koncernföretag	2020-12-31	2019-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	870	1 035
Effekt av fusion <sup>1)</sup>	—	-164
<b>Vid årets slut</b>	<b>870</b>	<b>870</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>		
Vid årets början, hänförligt nedskrivning och fusion	—	-145
Effekt av fusion <sup>1)</sup>	—	145
<b>Vid årets slut</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>870</b>	<b>870</b>

<sup>1)</sup> Föregående år fusionerades de vilande dotterbolagen Arlanda Development Company AB och Bromma Stockholm Fastigheter AB med moderbolaget, Swedavia AB.

### Specifikation av moderbolagets innehav av andelar i koncernföretag

Dotterföretag, org.nr, säte	Antal andelar	Andel i %	Redovisat värde	Redovisat värde
			2020-12-31	2019-12-31
Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Stockholm kommun	500 000	100	870	870
Swedavia Energi AB, 556951-8185, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	0	0
Swedavia Airport Telecom AB, 556951-8193, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	0	0
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>			<b>870</b>	<b>870</b>

## NOT 28 Finansiella tillgångar och skulder

Koncernens finansiella tillgångar och skulder, med undantag för koncernens derivatinstrument, redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Koncernens derivatinstrument redovisas till verkligt värde via resultatet, om de inte har identifierats som säkringsinstrument där säkringsredovisning tillämpas. Se tillämpliga redovisningsprinciper för säkringsredovisning i not 2. Övriga finansiella tillgångar och skulder värderas till verkligt värde i upplysningsändamål, för information om verkligt värde avseende derivatinstrumenten, se koncernens värdering nedan samt not 20. För kortfristiga fordringar och skulder, som exempelvis kundfordringar och leverantörsskulder med en kvarvarande livslängd på mindre än sex månader anses det redovisade värdet reflektera verkligt värde.

Inga finansiella tillgångar och skulder nettoredo visas i balansräkningen i enlighet med IAS 32. För derivat har koncernen ISDA-avtal som möjliggör kvittning vid händelse av fallissemang. Per den 31 december 2020 finns inga väsentliga finansiella skulder eller tillgångar som skulle kvittas i händelse av fallissemang.

Moderbolaget redovisar finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde.



I nedanstående sammanställning av koncernens finansiella tillgångar och skulder har leasingkulder exkluderats. Koncernens leasingkulder har inte värderats till verkligt värde. Se not 22, för redovisade värden avseende leasingkulder.

Finansiella tillgångar		Redovisat värde		Verkligt värde	
		2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Koncernen	Värdering enligt IFRS 9				
Andra långfristiga fordringar	Upplupet anskaffningsvärde	242	217	242	217
Kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	328	595	328	595
Fordringar hos intresseföretag	Upplupet anskaffningsvärde	4	7	4	7
Övriga fordringar	Upplupet anskaffningsvärde	212	190	212	190
Derivatinstrument	Verkligt värde via övrigt totalresultat	—	12	—	12
Kortfristiga placeringar	Upplupet anskaffningsvärde	175	—	175	—
Likvida medel	Upplupet anskaffningsvärde	1 462	77	1 462	77
<b>Summa</b>		<b>2 423</b>	<b>1 098</b>	<b>2 423</b>	<b>1 098</b>
Finansiella skulder		Redovisat värde		Verkligt värde	
		2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Koncernen	Värdering enligt IFRS 9				
Långfristiga räntebärande skulder <sup>1)</sup>	Upplupet anskaffningsvärde	8 297	7 550	8 320	7 550
Kortfristiga räntebärande skulder	Upplupet anskaffningsvärde	1 437	1 020	1 437	1 020
Derivatinstrument	Verkligt värde via övrigt totalresultat	177	108	177	108
Derivatinstrument	Verkligt värde via resultaträkningen	3	—	3	—
Övriga långfristiga skulder	Upplupet anskaffningsvärde	204	150	204	150
Leverantörsskulder	Upplupet anskaffningsvärde	591	796	591	796
Övriga skulder	Upplupet anskaffningsvärde	37	9	37	9
Skulder till intresseföretag	Upplupet anskaffningsvärde	41	—	41	—
Upplupna kostnader	Upplupet anskaffningsvärde	108	197	108	197
<b>Summa</b>		<b>10 896</b>	<b>9 830</b>	<b>10 919</b>	<b>9 830</b>

<sup>1)</sup> Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Belopp i kolumn verkligt värde lämnas i upplysningsyfte.

### 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.

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
Derivatinstrument	—	180	—
Långfristiga räntebärande skulder <sup>2)</sup>	—	8 320	—
<b>Summa</b>	—	<b>8 500</b>	—

<sup>2)</sup> 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 2020 jämfört med 2019.

Nettoresultat från ej säkringsredovisade poster	2020	2019
Finansiella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde <sup>3)</sup>	3	—
<b>Summa</b>	<b>3</b>	—

<sup>3)</sup> Underkategorin innehas för handel.

### NOT 29 Material och förråd

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Förbrukningsmaterial	52	47	48	44
Gruslager	2	2	1	2
Bygg- och markförråd	2	2	2	2
Övriga lager	2	3	2	2
<b>Summa</b>	<b>57</b>	<b>54</b>	<b>53</b>	<b>50</b>

### NOT 30 Kortfristiga fordringar

	Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31
Kundfordringar	311	576
Fordringar på koncernföretag	1 539	2 154
Fordringar på intresseföretag	0	5
Övriga fordringar	256	106
Skattefordringar	8	54
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	67	147
<b>Summa</b>	<b>2 180</b>	<b>3 042</b>

## NOTER

### NOT 31 Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures

I koncernen uppgår fordringar på intresseföretag och joint ventures till 7 MSEK (13) och avser till största del fordran på Altuna Hangar KB. Skulder till intresseföretag och joint ventures uppgår till 44 MSEK (7). I moderbolaget uppgår fordringar på intresseföretag och joint ventures till 0 MSEK (5) och skulder uppgår till 44 MSEK (7).

### NOT 32 Övriga fordringar

	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
Skattefordringar	36	40
Övriga fordringar	241	227
<b>Summa</b>	<b>277</b>	<b>267</b>

### NOT 33 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Upplupna intäkter Aviation Business, Commercial samt energi	7	30	0	21
Förutbetalda material- och underhållskostnader	20	23	20	23
Förutbetalda driftstjänster	6	34	6	34
Förutbetalda fastighets- och hyreskostnader	7	29	7	27
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	16	18	34	42
<b>Summa</b>	<b>57</b>	<b>135</b>	<b>67</b>	<b>147</b>

### NOT 34 Kortfristiga placeringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Övriga rörelsekostnader				
Certifikat	100	—	100	—
Obligation	75	—	75	—
<b>Summa</b>	<b>175</b>	<b>—</b>	<b>175</b>	<b>—</b>

Bokfört värde på kortfristiga placeringar överensstämmer med det verkliga värdet. Verkligt värde är det belopp som skulle ha erhållits för utestående kortfristiga placeringar vid avyttring på balansdagen. Kortfristiga placeringar är kategoriserade som finansiella tillgångar och redovisas till upplupet anskaffningsvärde i balansräkningen.

### NOT 35 Eget kapital

#### Koncernen

Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare består av aktiekapital, övrigt tillskjutet kapital, säkringsreserv, hybridobligation samt balanserade vinstmedel.

#### Aktiekapital

Aktiekapitalet är fördelat på 1 441 403 026 aktier med ett kvotvärde på 1 SEK.

#### Övrigt tillskjutet kapital

Övrigt tillskjutet kapital avser överkurs i samband med nyemission samt aktieägartillskott.

#### Säkringsreserver

Reserven för kassaflödessäkring består av realiserade värdeförändringar av ränte-, el- och valutaderivat (netto uppskjuten skatt). Säkringsredovisning innebär att värdeförändringen har förts mot eget kapital i balansräkningen via övrigt totalresultat.

#### Balanserade vinstmedel

I balanserade vinstmedel ingår bland annat årets resultat samt den del av obeskattade reserver som utgör eget kapital. Vidare ingår omvärderingar av förmånsbestämda pensioner enligt IAS 19 (netto uppskjuten skatt) samt ränta på hybridobligationer.

#### Hybridobligationer

Swedavia emitterade den 26 november 2019 icke-säkerställda hybridobligationer på totalt 1 000 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 så tillvida 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

Låneram (MSEK)	1 000
Emitterat nominellt belopp (MSEK)	1 000
Valuta	SEK
Ränta <sup>1)</sup>	Stibor 3 M + 150 bp
Första möjlighet till inlösen	26 november 2024

<sup>1)</sup> 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 uppskjuten ränta på hybridobligationen 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 (step up).

#### Kapitalhantering

Koncernens finansiella mål	2020		2019	
	Utfall	Mål	Utfall	Mål
Avkastning på operativt kapital	-7,5%	6,0%	4,6%	6,0%
Skuldsättningsgrad	1,0 ggr	0,7–1,5 ggr	1,1 ggr	0,7–1,5 ggr

#### Moderbolag

##### Bundet och fritt eget kapital

Eget kapital fördelas enligt svensk lag mellan bundet och fritt (utdelningsbart) kapital. Utdelning får endast ske om det efter utdelning finns full täckning för det bundna egna kapitalet. Vidare regleras utdelning även av försiktighetsregeln som innebär att utdelning endast får ske om det är försvarligt med hänsyn till de risker som verksamhetens art och omfattning ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital samt koncerns konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

I moderbolaget består bundet eget kapital av aktiekapital om 1 441 MSEK (1 441) samt fond för utvecklingsutgifter om 28 MSEK (35). Det

fria egna kapitalet i moderbolaget uppgår till 7 082 MSEK (6 000) och består av överkursfond om 2 161 MSEK (2 161), balanserade vinstmedel om 5 329 MSEK (2 580), hybridobligation om 1 000 MSEK (1 000) och årets resultat om -1 409 MSEK (258). Balanserade vinstmedel inkluderar erhållet aktieägartillskott från ägaren under 2020 om 2 500 MSEK.

### Förslag till vinstdisposition

Till årsstämman förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Hybridobligation	1 000 000 000
Balanserade vinstmedel	5 329 149 704
Årets resultat	-1 408 695 545
	<b>7 081 808 698</b>

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	7 081 808 698
Varav till överkursfond	2 161 354 539
Varav till hybridobligation	1 000 000 000
Varav till balanserade vinstmedel	3 920 454 159

	2020-12-31	2019-12-31
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare (MSEK)	-1 282	583
Transaktions- och räntekostnader hänförligt till hybridobligation (MSEK)	-16	-3
<b>Årets resultat hänförligt till moderbolaget ägare, inklusive kostnader för hybridobligation</b>	<b>-1 425</b>	<b>255</b>
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	-0,90	0,40

### NOT 36 Avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Avsättningar för pensioner	903	874	1 136	1 197
Övriga avsättningar	307	329	307	327
<b>Summa</b>	<b>1 210</b>	<b>1 203</b>	<b>1 443</b>	<b>1 524</b>

### NOT 37 Avsättningar för pensioner

Koncernen har både premie- och förmånsbestämda pensionsåtaganden.

#### Avgiftsbestämda pensionsåtaganden

Den avgiftsbestämda planen, ITP 1, tillämpas från och med bildandet av koncernen och tryggas genom inbetalning till försäkringsbolag eller förvaltningsfonder. En avgiftsbestämd pensionsplan är en pensionsplan enligt vilken ett företag betalar fasta avgifter till en separat juridisk enhet. Företaget har därefter inga rättsliga eller informella förpliktelser att betala ytterligare avgifter relaterat till den anställdes intjänade pensioner.

#### Förmånsbestämda pensionsåtaganden

Merparten av de förmånsbestämda pensionsåtaganden avser de statliga pensionsavtalen PA91 och PA03 som är övertagna från LfV i samband

med delningen av verket. För dessa åtaganden sker inte något nyintjänande utan utfästelserna är lagda som fribrev. De försäkringstekniska grunderna för beräkning av kapitalvärdet är de av Finansinspektionen fastställda grunderna FFFS 2007:24 som bland annat innehåller förräntningsåtaganden. 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 60 procent både i moderbolaget och i koncernen. Det antastbara åtagandet avser ett mindre antal medarbetare med möjlighet att gå i förtida pension vid 63 års ålder.

Moderbolaget följer Tryggandelagens bestämmelser och Finansinspektionens föreskrifter eftersom detta är en förutsättning för skattemässig avdragsrätt. De mest väsentliga skillnaderna jämfört med reglerna i IAS 19 är hur diskonteringsräntan fastställs, att beräkning av den förmånsbestämda förpliktelsen sker utifrån nuvarande lönenivå utan antagande om framtida löneökningar, och att aktuariella vinster och förluster redovisas i resultaträkningen. Moderbolagets totala åtaganden för förmånsbestämda pensioner är kreditförsäkrade hos FPG/PRI.

#### Aktuariella antaganden

Vid fastställande av den diskonteringsränta som används i koncernen används en diskonteringsräntekurva. Diskonteringsräntekurvan är framtagen genom en analys av bostadsobligationer med olika duration där en interpolering gjorts för att kunna anpassa till en ränta för den duration som motsvarar åtagandets längd. Durationen uppgick till 14 år (14). Räntenivåantagandet för 2020 uppgår till 0,8 procent (1,3), en sänkning hänförlig till rådande ränteläge.

Inflationen antas uppgå till 1,50 procent (1,75), där sänkningen baseras på faktisk utveckling och marknadens förväntningar.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Aktuariella antaganden</b>				
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelseerna: (vägda genomsnittsvärden)				
Diskonteringsränta	0,80 %	1,30 %	-1,40 %	-1,40 %
Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation)	1,50 %	1,75 %	1,50 %	1,75 %
<b>Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelser</b>				
Förpliktelse per 1 januari	937	833	1 197	1 113
Årets utbetalningar	-38	-34	-38	-34
Kostnad för tjänstgöring innevarande period	0	0	0	0
Räntekostnad	12	21	—	—
Aktuariella vinster (-)/förluster (+)	38	116	-23	119
<b>Förpliktelsen per den 31 december</b>	<b>949</b>	<b>937</b>	<b>1 136</b>	<b>1 197</b>
Avgår löneskattfordran	-45	-63	—	—
<b>Avsättningar för pensioner</b>	<b>903</b>	<b>874</b>	<b>1 136</b>	<b>1 197</b>

## NOTER

Kostnad redovisad i årets resultat	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Förmånsbestämda planer</b>				
Kostnad för pensioner intjänade under året	0	0	0	0
Aktuariella vinster (-)/ förluster (+)	—	—	-23	119
Kostnad förmånsbestämda planer	5	3	6	5
Särskild löneskatt	3	13	-6	29
Räntekostnad	12	21	—	—
<b>Kostnad förmånsbestämda planer</b>	<b>20</b>	<b>37</b>	<b>-23</b>	<b>153</b>
Kostnad avgiftsbestämda planer	111	120	111	120
Särskild löneskatt	27	29	27	29
<b>Kostnad avgiftsbestämda planer</b>	<b>138</b>	<b>149</b>	<b>138</b>	<b>149</b>
<b>Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat</b>	<b>158</b>	<b>186</b>	<b>115</b>	<b>302</b>

Kostnad redovisad i övrigt totalresultat	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
<b>Förmånsbestämda planer</b>		
Omvärdering inklusive särskild löneskatt		
Aktuariella vinster (-)/ förluster (+) på ändrade finansiella antaganden		48 144
Skatt		-10 -30
<b>Redovisat i övrigt totalresultat</b>	<b>38</b>	<b>114</b>

Känslighetsanalys	Koncernen			
	2020		2019	
	Ökning	Minskning	Ökning	Minskning
Förändring av diskonteringsränta	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	-63	70	-63	71
Förändring av inflation	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	71	-65	70	-63

Förpliktelsen fördelat på planernas medlemmar enligt följande	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
Aktiva medlemmar	19	34
Fribrevsinnehavare	1 978	2 107
Pensionärer	1 321	641
<b>Totalt antal förpliktelser</b>	<b>3 318</b>	<b>2 782</b>

Durationen för pensionsskulden uppgick till 14 år (14).

Utbetalningar från pensionsskulden påverkar koncernens kassaflöde med:	2020-12-31	2019-12-31
Inom ett år	43	40
Mellan ett och fem år	160	157
Senare än fem år	863	939
Diskonteringseffekt	-117	-195
<b>Summa</b>	<b>949</b>	<b>941</b>

Eftersom nyintjänande av de förmånsbestämda planerna i huvudsak har upphört och utfästelserna är lagda som fribrev görs inga inbetalningar till de planerna. Till de kvarstående planer som fortfarande är öppna sker inga inbetalningar då tryggande sker i egen balansräkning.

## NOT 38 Övriga avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Återställningsreserv vid årets början	232	235	232	235
Årets avsättning	25	4	25	4
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-10	-7	-10	-7
<b>Återställningsreserv vid årets slut</b>	<b>247</b>	<b>232</b>	<b>247</b>	<b>232</b>
varav kortfristig del	45	75	—	—
Omstruktureringsreserv vid årets början	47	2	47	2
Årets avsättning	33	73	33	73
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-59	-27	-59	-27
<b>Omstruktureringsreserv vid årets slut</b>	<b>21</b>	<b>47</b>	<b>21</b>	<b>47</b>
varav kortfristig del	21	42	—	—
Övriga avsättningar vid årets början	50	66	48	58
Årets avsättning	13	6	15	6
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-24	-20	-24	-15
<b>Övriga avsättningar vid årets slut</b>	<b>39</b>	<b>50</b>	<b>39</b>	<b>48</b>
varav totalt kortfristig del	22	32	—	—
varav kortfristig del	89	150	—	—
<b>Summa avsättningar</b>	<b>307</b>	<b>329</b>	<b>307</b>	<b>327</b>

Av avsättningarna bedöms 89 MSEK (150) som kortfristiga. Den kortfristiga delen utgörs av Återställningsreserv 45 MSEK (75) omstruktureringsreserv 21 MSEK (42) och övriga avsättningar 22 MSEK (32).

Återställningsreserv avser bedömda framtida utgifter för att åtgärda identifierade historiska miljöskador, omstruktureringsreserv motsvarar framtida utgifter kopplade till uppsägningslöner för perioder då uppsagd personal

är arbetsbefriad och övriga avsättningar avser framtida utgifter för att finansiera miljörelaterade investeringar kopplade till angöringsprodukt Taxi samt utgifter som efter godkännande från arbetstagarrepresentanter kan komma att finansiera utbildningsinsatser för kollektivanställd personal.

Definitionen av avsättningar återfinns i redovisningsprinciperna på sida 112.

## NOT 39 Uppskjuten skatt

Koncernen 2020-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad goodwill	—	10
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	-23	—
Temporär skillnad nyttjanderätts-tillgångar	—	238
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	—	6
Temporär skillnad kundfordringar	-8	—
Temporär skillnad finansiella instrument	-37	—
Temporär skillnad obeskattade reserver	—	341
Temporär skillnad pensioner	—	46
Temporär skillnad leasingskulder	-254	—
Temporär skillnad underskottsavdrag	-266	—
Nettoredovisning	588	-588
<b>Summa</b>	<b>—</b>	<b>53</b>

Koncernen 2019-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad goodwill	—	5
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	-21	—
Temporär skillnad nyttjanderätts-tillgångar	—	259
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	—	7
Temporär skillnad finansiella instrument	-20	—
Temporär skillnad obeskattade reserver	—	436
Temporär skillnad pensioner	—	64
Temporär skillnad leasingskuld	-272	—
Nettoredovisning	313	-313
<b>Summa</b>	<b>—</b>	<b>458</b>

Moderbolaget 2020-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad underskottsavdrag	266	—
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	45	—
Övriga temporära skillnader	10	—
<b>Summa</b>	<b>322</b>	<b>—</b>

Moderbolaget 2019-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	37	—
Övriga temporära skillnader	2	—
<b>Summa</b>	<b>39</b>	<b>—</b>

## NOT 40 Räntebärande skulder

Långfristiga räntebärande skulder	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Skulder till kreditinstitut	3 200	2 700	3 200	2 700
Obligationslån	5 097	4 850	5 097	4 850
Skulder till leasingföretag	1 103	1 187	—	—
<b>Summa</b>	<b>9 400</b>	<b>8 737</b>	<b>8 297</b>	<b>7 550</b>

Kortfristiga räntebärande skulder	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Obligationslån	787	300	787	300
Företagscertifikat	650	720	650	720
Skulder till leasingföretag	129	134	—	—
Övriga räntebärande skulder	—	25	—	—
<b>Summa</b>	<b>1 566</b>	<b>1 179</b>	<b>1 437</b>	<b>1 020</b>

Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	Koncernen				
	2019-12-31	Kassa-flöden	Nya leasing-avtal	Räntor	2020-12-31
Skulder till kreditinstitut	2 700	500	—	—	3 200
Obligationslån	5 150	734	—	—	5 884
Företagscertifikat	720	-70	—	—	650
Leasingskulder	1 321	-104	12	2	1 232
Övriga skulder	25	-25	—	—	—
<b>Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten</b>	<b>9 916</b>	<b>1 035</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>10 965</b>

## NOTER

Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	Koncernen			
	2018-12-31	Kassaflöden	Icke kassaflödespåverkande förändringar	2019-12-31
			Nya leasingavtal	
Skulder till kreditinstitut	1 707	993	—	2 700
Obligationslån	5 150	0	—	5 150
Företagscertifikat	1 506	-786	—	720
Leasingskulder	53	-90	1 358	1 321
Övriga skulder	25	—	—	25
<b>Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten</b>	<b>8 440</b>	<b>117</b>	<b>1 358</b>	<b>9 916</b>

Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	Moderbolaget		
	2019-12-31	Kassaflöden	2020-12-31
Skulder till kreditinstitut	2 700	500	3 200
Obligationslån	5 150	734	5 884
Företagscertifikat	720	-70	650
<b>Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten</b>	<b>8 570</b>	<b>1 164</b>	<b>9 734</b>

Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	Moderbolaget			
	2018-12-31	Kassaflöden	Icke kassaflödespåverkande förändringar	2019-12-31
			Effekt IFRS 16 <sup>1)</sup>	
Skulder till kreditinstitut	1 707	993	—	2 700
Obligationslån	5 150	0	—	5 150
Företagscertifikat	1 506	-786	—	720
Leasingskulder	53	—	-53	—
<b>Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten</b>	<b>8 416</b>	<b>207</b>	<b>-53</b>	<b>8 570</b>

<sup>1)</sup> Effekt av ny redovisningsprincip, IFRS16, ej kassaflödespåverkande förändring.

## NOT 41 Långfristiga och kortfristiga skulder

Långfristiga skulder	Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31
Skulder till kreditinstitut och obligationslån	8 297	7 550
Övriga långfristiga skulder	194	128
<b>Summa</b>	<b>8 491</b>	<b>7 678</b>
Kortfristiga skulder	Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31
Obligationslån	787	300
Företagscertifikat	650	720
Leverantörsskulder	575	732
Skulder till koncernföretag	782	309
Skulder till intresseföretag	44	7
Övriga skulder	204	83
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	588	680
<b>Summa</b>	<b>3 631</b>	<b>2 830</b>

## NOT 42 Låneskulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Skulder till kreditinstitut	3 200	2 700	3 200	2 700
Obligationslån	5 884	5 150	5 884	5 150
Företagscertifikat	650	720	650	720
<b>Summa</b>	<b>9 734</b>	<b>8 570</b>	<b>9 734</b>	<b>8 570</b>

### Kapitalmarknadsprogram

Swedavia har ett MTN-program, denominerat i SEK för långfristig upplåning på den inhemska kapitalmarknaden. Storleken på programmet uppgår till 15 000 MSEK (15 000) och total upplåning inom programmet uppgår till 4 635 MSEK (4 900). Utöver detta har Swedavia företagsobligationer uppgående till 1 249 MSEK (250) 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 650 MSEK (720). Skulder till kreditinstitut uppgår per balansdagen till 3 200 MSEK (2 700). Per balansdagen finns även en låneram med KfW-IPEX Bank om 2 000 MSEK som möjliggör lån med löptider upp till och med 10 år, där 500 MSEK (1 000) är kvar att nyttja. Under perioden tecknades en låneram med Nordiska Investeringbanken om 500 MSEK som möjliggör lån med löptider upp till och med 7 år, där 500 är outnyttjade per balansdagen.

## NOT 43 Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Beviljad kreditlimit	300	300	300	300
Outnyttjad del	-300	-300	-300	-300
<b>Utnyttjat kreditbelopp</b>	—	—	—	—

Swedavia har per den 31 december 2020 en checkräkningskredit på 300 MSEK (300) varav - MSEK (-) var utnyttjade på balansdagen.

## NOT 44 Övriga skulder

	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
Aktuella skatteskulder	24	—
Övriga skulder	225	91
<b>Summa</b>	<b>249</b>	<b>91</b>

## NOT 45 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Förutbetalade intäkter	131	252	112	249
Upplupna personalrelaterade kostnader	164	210	164	210
Upplupna bygg- och fastighetskostnader	109	171	104	140
Upplupna kostnader byggprojekt	92	0	50	0
Upplupna räntor	22	14	22	12
Övriga upplupna kostnader	136	93	134	69
<b>Summa</b>	<b>654</b>	<b>741</b>	<b>588</b>	<b>680</b>

## NOT 46 Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter

	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
<b>Tillgångar som innehas för försäljning</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Materiella anläggningstillgångar	382	719
Kundfordringar	0	47
Övriga kortfristiga fordringar	6	2
<b>Summa</b>	<b>388</b>	<b>768</b>

	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
<b>Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning</b>	<b>2020-12-31</b>	<b>2019-12-31</b>
Kortfristiga skulder	3	5
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	—	38
<b>Summa</b>	<b>3</b>	<b>43</b>

I juli 2018 tecknade Swedavia avtal om att avyttra det bolag som äger fastigheten vid Göteborg Landvetter Airport där ett hotell är under uppbyggnad. Enligt avtalet sker överlåtelsen i april 2021 när hotellet tas i drift.

Per balansdagen den 31 december 2020 består tillgångar som klassificeras som innehav för försäljning av materiella anläggningstillgångar till ett bokfört värde om 382 MSEK samt omsättningstillgångar om 6 MSEK. Tillgångar som innehas för försäljning påförs inte avskrivningar sedan tidpunkten för omklassificeringen. Tillgångarna finansieras genom koncerninterna lån. Skulder hänförliga till tillgångar som innehas till försäljning uppgår till 3 MSEK och utgörs främst av rörelseskulder. Tillgångar som innehas för försäljning tillhör fastighetssegmentet.

Per balansdagen den 31 december 2019 avser tillgångar som innehas till försäljning samt skulder hänförliga till tillgångar för försäljning bolaget Airport Hotel 2 AB som avyttrades den 30 januari 2020. Tillgångar som innehavdes för försäljning 2019 tillhörde fastighetssegmentet.

Den 30 januari sålde koncernen dotterbolaget Airport Hotel 2 AB, som äger hotellfastigheten till det Comfort Hotel som ligger på Stockholm Arlanda Airport. Köpare är Wenaasgruppen AS. Per balansdagen den 31 december 2019 redovisades verksamheten som tillgångar innehavda till försäljning. Köpeskillingen för aktierna uppgick till 439 MSEK och realisationsvinsten till 427 MSEK.

Sammanställning av effekt på enskilda tillgångar och skulder i koncernen i samband med avyttringen:

	Koncernen
	2020-12-31
<b>Effekt på enskilda tillgångar och skulder i samband med avyttring</b>	<b>2020-12-31</b>
Materiella anläggningstillgångar	865
Kundfordringar	0
Övriga fordringar	17
Koncerninternt lån	767
Aktuella skatteskulder	1
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	115
<b>Avyttrade tillgångar och skulder, netto</b>	<b>0</b>
Erhållen köpeskillning	439
Avgår likvida medel i den avyttrade verksamheten	—
Avgår erlagd handpenning 2018	-25
Tillkommer lösen av koncerninternt lån	767
<b>Påverkan på likvida medel</b>	<b>1 181</b>

## NOTER

### NOT 47 Finansiella risker

Koncernen är i sin verksamhet exponerad för ett antal olika finansiella risker som i sin tur har 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. Finanspolicyen präglas av en låg risknivå och efterlevnaden säkerställs genom kvartalsvis rapportering till styrelsen. Styrelsen fastställer policyen årligen och utvärdering sker löpande.

Koncernens finansverksamhet och finansiella riskhantering är centraliserad till koncernfunktionen Ekonomi och Finans och är en del av den Swedaviaövergripande riskmetodik. 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 valutafluktuering, eftersom fakturering huvudsakligen sker i SEK. När fakturering sker i utländsk valuta sker intern matchning mot leverantörsfakturer 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 finanspolicyen ska nettopositioner över motvärdet av en miljon SEK per valuta säkras om minst 75% och max 100% för vilka är inom två år till betalning. Per 31 december 2020 var 91% (91) av de prognostiserade betalningarna i utländsk valuta säkrade. En förstärkning/försvagning av den svenska kronan om 10% skulle ge en minskad/ökad kostnad om 2 MSEK (5) givet exponeringen per 31 december 2020. Nominellt belopp på utestående valutasäkringar per 31 december 2020 var 240 MSEK (512).

#### Ränterisker

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

Swedavia har per den 31 december 2020 en extern finansiering på 9 734 MSEK (8 570). För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med räntesäkringar genom ränteswappar samt upplåning till fast ränta. Per den 31 december 2020 har 86 procent (89) av den externa finansieringen fast ränta och 14 procent (11) rörlig ränta. På balansdagen uppgår ränteswapparna till ett nominellt belopp om 4 250 MSEK (3 500) med ett verkligt värde om -166 MSEK (-109). Finansiering till fast ränta uppgår till 8 406 MSEK (7 650). Beaktat dessa säkringar skulle en ökning av en procenthet öka Swedavias räntekostnader med 13,3 MSEK (9,2), vilket innebär att rörelseresultatet minskar med motsvarande belopp. Däremot skulle en minskning av räntenivån med en procenthet minska Swedavias räntekostnader med 0,8 MSEK (2,8) och därigenom förbättra rörelseresultatet med motsvarande belopp. Vid beräkning av känslighetsanalysen har nuvarande bindningstider och finansiella instrument beaktats. Enligt finanspolicyen ska räntebindningstiden inte understiga ett år och inte heller överstiga fyra år. Per balansdagen är räntebindningstiden 3,3 år (3,8).

#### Råvaruprisrisker

Swedavias råvaruprisrisk är koncentrerad till inköp av el och dess hantering regleras i finanspolicyen. För el sker kontinuerlig säkring av priser i enlighet med finanspolicyen. 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 2020 uppgår säkringsgraden till 87 procent (88) av prognostiserad förbrukning. En ökning/ minskning av elpriset med en procent för den ej säkrade volymen ger en immateriell påverkan av resultatet, mindre än 0,1 MSEK (0,1), givet nuvarande säkringsnivå.

#### Säkringsredovisning

Koncernen tillämpar kassaflödessäkring av ränterisk, valutarisk och elprisrisk. Enligt Swedavias finanspolicy gäller säkringsförhållanden 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 säkringsrelationens effektivitet. Det 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 -81 MSEK (-72).

Koncernen, 2020-12-31

#### Nominella belopp<sup>1)</sup> per riskkategori för säkringsinstrument – Förfallostruktur

	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
Valutarisk (EUR)	121	58	4	0	0	0	182
Valutarisk (USD)	0	0	0	0	0	0	0
Valutarisk (NOK)	57	0	0	0	0	0	57
Ränterisk, MSEK (räntederivat)	0	250	750	250	250	2 750	4 250
Råvaruprisrisk (El – MWh)	118 174	80 999	43 800	17 568	0	0	260 541

<sup>1)</sup> samtliga belopp ovan i MSEK, förutom råvaruprisrisk (el) som anges i MWh



Swedavia har per den 31 december 2020 en säkringsreserv som uppgår till -141 MSEK (-77). Säkringsreserven består enbart av pågående kassaflödessäkringar. Förändringen av säkringsreserv i eget kapital som avser valutarisk är främst relaterad till en förstärkning av SEK. Förändring som avser ränterisk är främst kopplad till att räntederivat har fått ett större negativt värde eftersom marknadsräntorna har gått ner och förändringen som avser råvaruprisrisk (el) är relaterad till att eltermi- ner har ett större negativt värde eftersom elpriset har sjunkit. 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	
	2020-12-31	2019-12-31
Säkringsreserver vid årets ingång	-77	-18
Valutarisk	-13	-3
Ränterisk	-57	-33
Råvaruprisrisk (El)	-11	-38
Uppskjuten skatt	17	15
<b>Utgående Säkringsreserver</b>	<b>-141</b>	<b>-77</b>

Ineffektivitetsskällor i säkringrelationerna för samtliga kassaflödessäkringar och finansiella risker hänförs till kassaflödesdatum, förfallodatum, kreditrisk och räntedagskonventioner. Ineffektivitet per 31 december 2020, redovisat via resultaträkningen uppgår till -1 MSEK (-).

Omklassificering från säkringsreserv via övrigt totalresultat till resultaträkningen uppgår till 5 MSEK (31), varav -3 MSEK avser valuta och 8 MSEK avser el. Säkringsinstrument och säkrad risk för Swedavias kassaflödessäkringar och dess effekt på finansiella ställning och resultat enligt nedan

Effekterna av säkringsredovisning för kassaflödessäkringar på företagets finansiella ställning och resultat	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
<b>Valutarisk hänförlig till inköp</b>		
<b>Säkringsinstrument</b>		
Nominellt belopp	240	512
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	0	0
Finansiella skulder	-14	-3
Redovisat värde, netto	-14	-2
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument <sup>1)</sup>	-13	-3
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	-3	1
<b>Säkrad risk</b>		
Förändring i verkligt värde för säkrad post <sup>2)</sup>	13	3
Reserv kassaflödessäkringar	-14	-2
<b>Säkringsresultat i övrigt totalresultat</b>	<b>-13</b>	<b>-3</b>

Ränterisk hänförlig till lån med rörlig ränta	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
<b>Säkringsinstrument</b>		
Nominella belopp	4 250	3 500
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	0	0
Finansiella skulder	-166	-110
Redovisat värde, netto	-166	-110
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument <sup>1)</sup>	-57	-33
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	0	0
<b>Säkrad risk</b>		
Förändring i verkligt värde för säkrad post <sup>2)</sup>	55	32
Reserv kassaflödessäkringar	-166	-110
<b>Säkringsresultat i övrigt totalresultat</b>	<b>-57</b>	<b>-33</b>

Råvaruprisrisk hänförlig till inköp av el	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
<b>Säkringsinstrument</b>		
Nominellt belopp (MWh)	260 541	411 880
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	6	15
Finansiella skulder	-3	-1
Redovisat värde, netto	3	14
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument <sup>1)</sup>	-11	-38
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	8	30
<b>Säkrad risk</b>		
Förändring i verkligt värde för säkrad post <sup>2)</sup>	-3	40
Reserv kassaflödessäkringar	3	14
<b>Säkringsresultat i övrigt totalresultat</b>	<b>-11</b>	<b>-38</b>

<sup>1)</sup> Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument som används för redovisning av säkringsineffektivitet för perioden.

<sup>2)</sup> Förändring i verkligt värde för säkrad post som används för redovisning av säkringsineffektivitet för perioden.

## NOTER

### 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 tolv månadersperiod. Låneportföljen ska enligt finanspolicy ha en kapitalbindningstid som inte understiger två år och inte heller överstiger fem år. Den genomsnittliga räntebindningstid på lånen uppgår per den 31 december 2020 till 3,3 år (3,8) med en genomsnittlig ränta som uppgår till 1,2 procent (1,1). För att garantera den kortfristiga betalningsförmågan ska bekräftade kreditfaciliteter och/eller likvida medel samt kortfristiga finansiella placeringar finnas som minst motsvarar samtliga låneförfall kortare än 12 månader. Per balansdagen finns kassa om 1 462 MSEK, kortfristiga finansiella placeringar om 175 MSEK, outnyttjade kreditfaciliteter om 3 500 MSEK samt checkräkningskredit om 300 MSEK. Koncernen bedömer att det inte finns några risker förknippat med möjlighet till refinansiering.

Nyckeltal, finansiella risker	Koncernen	
	2020-12-31	2019-12-31
Genomsnittlig ränta, %	1,2	1,1
Räntebindningstid, år	3,3	3,8
Kapitalbindningstid, år	4,2	5,0

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.

#### Koncernen, 2020-12-31

#### Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur

	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
Obligationslån	836	2 744	770	1 14	1 464	103	6 032
Banklån	13	10	10	10	10	3 231	3 383
Företagscertifikat	650	—	—	—	—	—	650
Leasingskulder	129	118	112	111	109	652	1 232
Leverantörsskulder	591	—	—	—	—	—	591
Övriga skulder	—	—	—	—	—	—	—
Derivatskulder:							
Räntderivat (IRS)	39	39	37	33	30	67	245
Valutaderivat (FX-terminer och FX-swappar)	0	1	0	—	—	—	1
Elderivat	2	3	—	—	—	—	4
<b>Summa</b>	<b>2 260</b>	<b>2 915</b>	<b>929</b>	<b>268</b>	<b>1 613</b>	<b>4 053</b>	<b>12 039</b>

#### Koncernen, 2019-12-31

#### Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur

	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
Obligationslån	349	1 456	2 038	269	1 124	1 121	6 359
Banklån	23	19	19	19	19	2 771	2 870
Företagscertifikat	720	—	—	—	—	—	720
Leasingskulder	134	125	117	111	111	724	1 322
Leverantörsskulder	796	—	—	—	—	—	796
Övriga skulder	0	0	—	—	—	—	0
Derivatskulder:							
Räntderivat (IRS)	33	32	32	29	26	73	225
Valutaderivat (FX-terminer och FX-swappar)	0	0	—	—	—	—	0
Elderivat	2	1	1	0	—	—	4
<b>Summa</b>	<b>2 058</b>	<b>1 633</b>	<b>2 207</b>	<b>428</b>	<b>1 280</b>	<b>4 689</b>	<b>12 296</b>

## Kreditrisk och motpartsrisk

Koncernens kommersiella- och finansiella transaktioner ger upphov till kreditrisk. 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 finanspolicyens limiter vilka är kopplade till rating, ägande samt instrumentets återstående löptid. Den maximala kreditrisken utgörs av det redovisade värdet på de finansiella tillgångarna inklusive derivat med positiva marknadsvärden. Koncernens policy är att arbeta med banker med god kreditrating och Swedavia har ingått ISDA-avtal med sina motpartsbanker.

### Kreditrisk i kundfordringar

Kreditrisken för kommersiella transaktioner uppstår då det finns en risk att kunder inte kommer att fullgöra sina betalningsåtaganden till koncernen. Beträffande kundfordringar så bedrivs verksamheten enligt en kreditföreskrift som reglerar kreditvillkor och arbetssätt. Betalningsvillkoren uppgår i de flesta fall till 30 dagar. Swedavias geografiska marknad är Sverige och per den 31 december 2020 uppgick kreditexponeringen för kundfordringar till 328 MSEK (595). Den 31 december 2020 uppgick det redovisade värdet för koncernens största kund till 29 MSEK (117).

### Reserv för förväntade kundförluster

Reservering för förväntade kundförluster sker vid första redovisningstillfället. För kundfordringar som inte innehåller en väsentlig finansieringskomponent, tillämpas en förenklad metod och reserv för befarade kundförluster beräknas och redovisas utifrån förväntade kreditförluster för hela den återstående löptiden oavsett om kreditrisken ökat eller inte. Swedavia har valt att använda segmentering enligt kundkategori på framåtriktad information samt historiska data. Metoden baseras på utveckling av landets prognosticerade BNP och dess effekt på kreditförluster i relation till historiska kreditförluster inom respektive kundkategori och intervall. Utöver detta har en bedömning gjorts av kundernas framtida ekonomiska betalningsfråga, baserat på marknadsdata, kreditrating och övrig finansiell information.

Vid varje balansdag utvärderar bolaget om det finns objektiva indikationer för nedskrivning. Objektiva indikationer kan vara avtalsbrott, som uteblivna eller försenade betalningar av räntor eller kapitalbelopp, betydande finansiella svårigheter för gäldenären eller försämring av kreditvärdighet samt kreditriskexponering.

Historiskt sett har risken för kundförluster varit generellt låg inom koncernen. Till följd av de stora negativa effekterna som covid-19-pandemin har fått och fortsatt kommer att ha på Swedavias kunder, har risken för kundförluster ökat väsentligt och bedömningen är att många kunder kommer att få så stora ekonomiska problem att stor risk föreligger för nedläggning eller konkurs. Reserv för befarade kundförluster uppgick per den sista december 2020 till 74 MSEK att jämföra med 3 MSEK föregående år.

Vid bedömningen av reserv för kundförluster har Swedavia använt sig av en kreditrating från Bloomberg baserat på en default risk, som indikerar sannolikheten för att ett bolag inte längre kan betala sina skulder. Kreditratingen delar in bolagen i tre huvudkategorier, "Investment grade" (låg risk), "High yield" (stabil risk) samt Distressed (över normal risk till förlust). Nedan sammanfattas kreditriskexponering och befarade kundförluster per den 31 december 2020 utifrån dessa kategorier:

Kreditbetyg	Koncernen		Moderbolaget	
	Redovisat värde	Förväntade kreditförluster	Redovisat värde	Förväntade kreditförluster
Investment grade	121	2	112	2
High Yield	96	6	94	6
Distressed	112	66	105	62
<b>Summa</b>	<b>328</b>	<b>74</b>	<b>311</b>	<b>71</b>

Åldersanalys	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Ej förfallna kundfordringar	248	515	236	497
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	69	68	64	67
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	11	11	10	10
Förfallna kundfordringar >90 dgr	1	1	0	1
<b>Summa</b>	<b>328</b>	<b>595</b>	<b>311</b>	<b>576</b>

Förväntade kreditförluster	Koncernen		Moderbolaget	
	2020	2019	2020	2019
Förväntade kreditförluster vid årets början	3	6	3	6
Återförda förväntade kreditförluster	1	-3	1	-3
Konstaterade kreditförluster	-1	-2	-1	-2
Reservering för befarade förluster	71	1	68	1
<b>Förväntade kreditförluster vid årets slut</b>	<b>74</b>	<b>3</b>	<b>71</b>	<b>3</b>

Reservering för förväntade kreditförluster	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Ej förfallna kundfordringar	9	0	9	0
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	57	0	55	0
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	5	0	5	0
Förfallna kundfordringar >90 dagar	3	2	2	2
<b>Summa</b>	<b>74</b>	<b>3</b>	<b>71</b>	<b>3</b>

## NOTER

### NOT 48 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Ställda säkerheter	899	923	11	10
Eventualförpliktelser	—	—	—	—

Swedavias ställda säkerheter består av aktier och andelar i joint venturebolagen Swedish Airport Infrastructure KB och Swedish Airport Infrastructure AB som uppgick till 888 MSEK (913) samt pensionsåtaganden i företagsägda kapitalförsäkringar om 11 MSEK (10).

Swedavia har även åtaganden kopplat till miljökrav. Swedavia hanterar i sin verksamhet kemiska ämnen och produkter, och ansvarar för avfall, utsläpp, förorening eller annan omgivningspåverkan på Swedavias flygplatser. Swedavias förpliktelser gäller händelser efter det att bolaget bildades.

### NOT 49 Kassaflöde

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2020-12-31	2019-12-31	2020-12-31	2019-12-31
<b>Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet</b>				
Resultat från andelar i intresseföretag/koncernföretag	-54	-45	—	—
Realisationsresultat försäljning av rörelse/dotterbolag	-427	—	—	—
Realisationsresultat försäljning av anläggningstillgångar	—	-28	—	—
Avskrivningar och nedskrivningar	1 385	1 227	1 370	1 236
Förändring pensionsavsättningar	30	109	-61	84
Förändring övriga avsättningar	-22	26	-20	32
Övrigt	82	-85	150	20
<b>Summa</b>	<b>994</b>	<b>1 204</b>	<b>1 439</b>	<b>1 373</b>
<b>Betalda räntor och erhållen utdelning</b>				
Erhållen utdelning	71	67	—	—
Erhållen ränta	5	6	16	23
Erlagd ränta	-138	-127	-136	-107

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

### NOT 50 Kompletterande information till finansiella nyckeltal

Kompletterande information till finansiella nyckeltal. För definitioner och motivering, se sidorna 75–76 Nyckeltal.

#### Skuldsättningsgrad

Skuldsättningsgraden påverkas av pensionskuldens utveckling. Pensionskulden samt pensionsavsättning minskat med löneskattefordran, uppgick per den 31 december 2020 till 903 MSEK och per 31 december 2019 till 874 MSEK.

#### Avkastning på operativt kapital exklusive realisationsvinst, nedskrivningar, utrangeringar och omstrukturering

Vid beräkning av nyckeltalet per 31 december 2020 har rörelseresultatet för rullande 12-månader justerats med omstruktureringkostnader 36 MSEK, nedskrivningar och utrangeringar om 191 MSEK samt realisationsvinster om 427 MSEK. Rörelseresultatet per 31 december 2019 för rullande 12-månader justerades avseende omstruktureringkostnader om 81 MSEK, nedskrivningar och utrangeringar om 82 MSEK samt realisationsvinst om 130 MSEK.

### NOT 51 Händelser efter balansdagen

Inga väsentliga händelser finns att rapportera.

**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 den 17 mars 2021

**Åke Svensson**  
Styrelseordförande

**Tor Clausen**  
Styrelseledamot

**Nina Linander**  
Styrelseledamot

**Lotta Mellström**  
Styrelseledamot

**Lars Mydland**  
Styrelseledamot

**Eva Nygren**  
Styrelseledamot

**Per Sjödel**  
Styrelseledamot

**Lottie Svedenstedt**  
Styrelseledamot

**Annica Ånäs**  
Styrelseledamot

**Agne Lindbom**  
Styrelseledamot  
Arbetstagarrepresentant

**Robert Olsson**  
Styrelseledamot  
Arbetstagarrepresentant

**Jonas Abrahamsson**  
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 18 mars 2021  
KPMG AB

**Tomas Gerhardsson**  
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 28 april 2021.

# Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Swedavia AB (publ), org nr 556797-0818

## Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Swedavia AB för år 2020 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 88–97. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 82–141 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 2020 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 2020 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 88–97. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets revisionsutskott i enlighet med revisorsförordningens (537/2014) artikel 11.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i revisorsförordningens (537/2014) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

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

### Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

### Investeringar i pågående nyanläggningar

Se not 15, 19, 9 och 2 samt redovisningsprinciper på sidan 109 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

### Beskrivning av området

Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar uppgår i koncernen till 6 296 MSEK och i moderbolaget till 6 143 MSEK per 31 december 2020. Koncernen och moderbolaget driver stora investeringsprojekt på sina tio flygplatser, främst avseende Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Med anledning av det förändrade marknads läge som covid-19-pandemin medfört har en översyn gjorts av investeringsportföljens delprojekt under året.

Redovisningen av pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar omfattar ett flertal bedömningar, bland annat om nedlagda kostnader såsom egen tid och lånekostnader är aktiverbara, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperioder och framtida nyttjandevärden, vilket gör att ändrade bedömningar kan resultera i betydande effekter på koncernens och moderföretagets resultat och finansiella ställning.

### Hur området har beaktats i revisionen

I vår revision har vi bedömt riskerna i processer och interna kontroller för redovisning av pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar.

Vi har även utvärderat de principer för redovisning som tillämpas samt genom stickprov detaljgranskat utgifter för investeringar för att bedöma aktiverbarhet, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperiod och framtida nyttjandevärde.

Vi har också bedömt innehållet i de upplysningar om pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar som lämnas i årsredovisningen och koncernredovisningen.

### Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 2–81. Den andra informationen består också av ersättningsrapporten som vi inhämtade före datumet för denna revisionsberättelse. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

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

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

### Revisorns ansvar

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

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

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till

följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.

- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden. Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat. Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall åtgärder som har vidtagits för att eliminera hoten eller motåtgärder som har vidtagits. Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

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

#### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Swedavia AB för år 2020 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 revisionsd i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisionsd 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:

- företaget någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet 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 revisionsd i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet 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 revisionsd 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 överträdelse 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 88–97 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionsd 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 2020. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 2019.

Stockholm den 18 mars 2021  
KPMG AB

**Tomas Gerhardsson**  
Auktoriserad revisor





---

**PRODUKTION**

Swedavia i samarbete med  
Newsroom AB  
**Omslagsbild:** Orlando Boström

**Foto:** Brendan Austin, Bau, Orlando Boström, Maskot, Tim Meier, Maria Moustakakis, Felix Odell,  
Peter Phillips, Stina Sandsjö, Kalle Sanner, Göran Strand, Victoria Ström, Svante Örnberg  
**Tryck:** Arkitektkopia



**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](mailto:info@swedavia.se)

Koordinater: 59°39'14.06"N

17°56'21.51"O

**[www.swedavia.se](http://www.swedavia.se)**



**Swedavia  
Airports**