

Års- och hållbarhetsredovisning 2019



Verksamhet

Året i korthet	4
Det här är Swedavia	5
Styrelseordförande har ordet	6
Vd har ordet	8
Flygmarknaden	10
Framtidens hållbara flygtransporter	13
Så skapar Swedavia värde	16
Väsentlighetsanalys	20
Swedavias mål	24
Swedavias strategier	26
Verksamhet	28
Flygplatsverksamhet	32
Fastighetsverksamhet	44

Hållbarhet

Hållbar utveckling	48
Hållbar Ekonomi	50
Hållbar Social utveckling	52
Hållbar Miljöhänsyn	56

Finansiell information

Förvaltningsberättelse	61
Koncernens räkenskaper	84
Moderbolagets räkenskaper	89
Noter	93
Årsredovisningens undertecknande	126
Revisionsberättelse	127

Övrigt

GRI-index	130
Nyckeltal	134
Bestyrkanderapport	136
Definitioner	137
Gröna obligationer	138

Detta är Swedavias års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2019. 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 GRI, Global Reporting Initiatives, riktlinjer (Standards). Rapporterade indikatorer har valts utifrån bolagets egen och dess intressenters gemensamma syn på väsentlighet och vad som är viktigt för att utveckla en långsiktigt hållbar verksamhet. För hållbarhetsrelaterad information, se GRI Index sidan 130–132. Lagstadgad hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen finns på sidan 65–71. Redovisningen utgör även Swedavias rapportering (Communication on Progress, COP) till FN:s Global Compact.

► Läs mer på: www.swedavia.se

Kontaktperson:

Emma Behrendtz, kommunikationsstrateg
Tel. +46 (0) 10 109 00 00 • emma.behrendtz@swedavia.se

Framtidens flygplatser

Swedavia driver och utvecklar framtidens flygplatser. Den tillgänglighet de skapar möjliggör möten mellan människor och kulturer. Det ger Sverige en konkurrenskraft som lägger grunden för en långsiktigt hållbar tillväxt.



Swedavias övergripande mål

85 %

nöjda
resenärer
2025

6 %

avkastning på
operativt kapital
årligen

75 %

engagerade
ledare och
medarbetare
2025

0 ton

utsläpp av
fossil koldioxid från
egen verksamhet
2020

5 %

andel förnybart
flygbränsle
2025

Året i korthet

Utveckling under 2019

- ▶ Under helåret hade Swedavias flygplatser 40,2 miljoner (42,0) resenärer, vilket är en minskning med fyra procent
- ▶ Nettoomsättningen ökade till 6 235 MSEK (5 922)
- ▶ Driftkostnaden per avresande resenär ökade till 212,6 SEK (200,7) på grund av färre antal resenärer
- ▶ Rörelseresultatet uppgick till 709 MSEK (682). Det påverkades negativt med 82 MSEK (84) hänförligt till nedskrivningar och utrangeringar samt omstrukturingskostnader om 81 MSEK (—). Rörelseresultatet 2019 påverkades positivt av realisationsvinster om 130 MSEK (55). Exklusive dessa jämförelsestörande poster uppgick rörelseresultatet till 742 MSEK (711)
- ▶ Koncernens investeringar uppgick till 3 460 MSEK (3 195). Väsentliga investeringar har gjorts inom utvecklingsprogrammen samt i underhåll av landningsbanor
- ▶ Styrelsen föreslår att Swedavia AB för räkenskapsåret 2019 balanserar disponibla medel i ny räkning

Koncernen i siffror

Koncernen

MSEK, om ej annat anges	2019	2018	2017	2016
Nettoomsättning	6 235	5 922	5 745	5 546
Rörelseresultat	709	682	651	966
Rörelsemarginal, % ¹⁾	11,4	11,5	11,3	17,4
Årets resultat	583	517	407	717
Avkastning på operativt kapital, % ²⁾	4,6	4,6	5,1	8,5
Skuldsättningsgrad, ggr ²⁾	1,1	1,1	1,0	0,7
Investeringar	3 460	3 195	3 866	2 138
Utdelning	— ³⁾	—	122	143
Medelantal anställda	3 050	3 217	3 074	2 949
Antal resenärer, miljoner	40,2	42,0	41,9	39,5
Driftkostnader per avresande resenärer, SEK ⁴⁾	212,6	200,7	192,9	194,5
Kommersiella intäkter per avresande resenär, SEK	81,0	75,2	75,7	75,5
Nöjda resenärer, %	76	74	75	77
Engagerade ledare och medarbetare, % ⁵⁾	—	65	67	64
Fossila koldioxidutsläpp, ton	316	1 305	1 896	2 723

För nyckeltal och definitioner se sidorna 134–135 och 137.

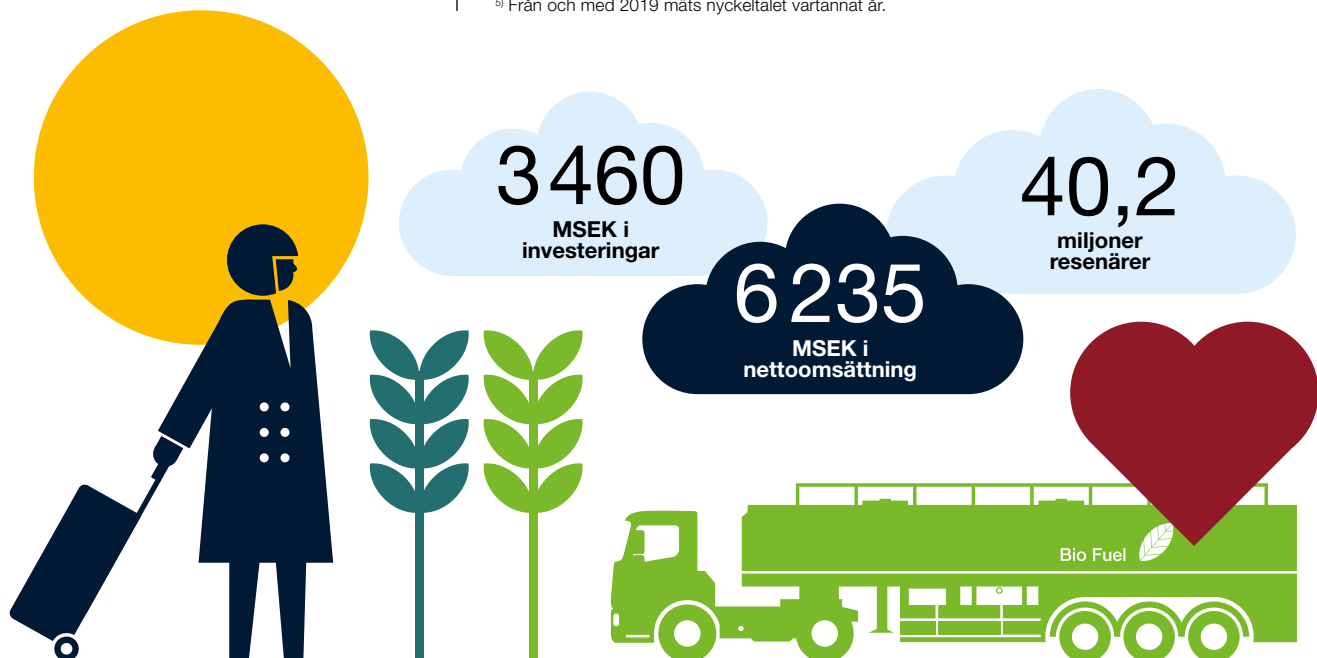
¹⁾ Rörelsemarginal exklusive jämförelsestörande poster uppgick 2019 till 11,9 procent, 2018 till 12,0 procent, 2017 till 14,1 procent och för 2016 till 13,1 procent.

²⁾ Från och med 2017 nettoredovisas pensionsavsättning och tillhörande löneskattefordran. Jämförelseåren har justerats.

³⁾ Till årsstämman föreslages utdelning.

⁴⁾ 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.

⁵⁾ Från och med 2019 mäts nyckeltalet vartannat år.



Swedavia utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige

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 sina partners skapar Swedavia mervärde för sina kunder genom att erbjuda attraktiva flygplatser och tillgänglighet som ger smidiga och inspirerande reseupplevelser. Swedavias flygplatser ska vara Skandinaviens viktigaste mötesplatser, bolaget ska vara en

internationell förebild inom hållbarhet och en tillväxtmotor för hela Sverige.

Framtidens hållbara flygtransporter

Swedavia är världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. År 2020 har Swedavia som mål att den egna verksamheten ska vara helt fri från utsläpp av fossil koldioxid. Swedavia bidrar också till ett fossilfritt flyg genom att ha en pådrivande roll i den storskaliga omställningen till biobränsle. Målsättningen är att uppnå ett fossilfritt svenskt flyg till 2045.



Utan flyget stannar Sverige – och världen

Den tillgänglighet som flyget skapar är en förutsättning för Sveriges konkurrenskraft, tillväxt och välfärd. Flyget knyter ihop vårt avlånga land och länkar Sverige till övriga världen, vilket möjliggör upplevelser, möten, handel och affärer.

Inget annat färdmedel kan koppla ihop avlägsna destinationer med samma grad av smidighet och snabbhet. Till sammans med fartyg, tåg, bilar, lastbilar och bussar skapar flyget ett nät av kommunikationsmedel som alla tjänar samma syfte – att skapa tillgänglighet så att människor kan mötas och svenska företag kan göra affärer och verka på en global arena. Det är ett skäl till att Swedavia är avgörande för Sverige men för att vi ska kunna fortsätta att bidra måste flyget ställa om.

Genom den färdplan som flygbranschen har antagit inom ramen för regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige finns en konkret – gemensam – plan för omställningen. Vi arbetar intensivt här och nu och vi arbetar målmedvetet med en betydligt längre tidshorisont. Flygtrafiken ska kunna utvecklas och möta efterfrågan, samtidigt som dess klimatpåverkan minskar. 2030 ska det svenska inrikesflyget vara fossilfritt. 2045 ska allt svenskt flyg, inrikes och utrikes, vara fossilfritt.



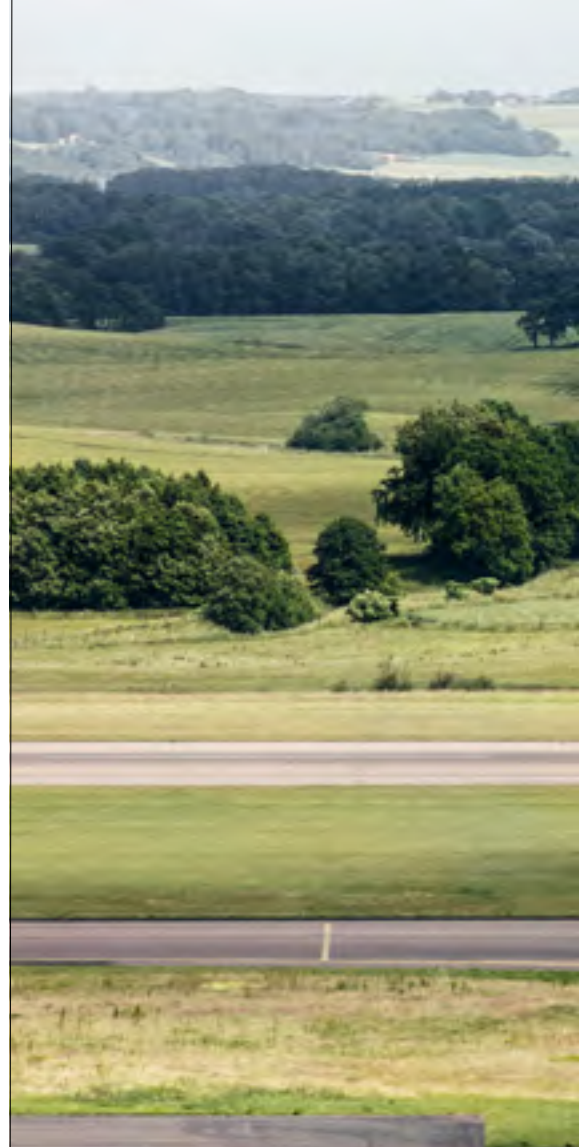
Swedavias styrelse har till uppgift att säkra Swedavias verksamhet på kort och lång sikt. Vi ska se till att Swedavia är lönsamt över tid och vi ska också ha ett starkt hållbarhetsfokus som täcker in hela verksamheten, allt från det operativa till ekonomiska, miljömässiga och sociala faktorer. Swedavia ska även utvecklas i takt med tiden och klara av att möta framtida behov av tillgänglighet. Jag vet att jag talar för hela styrelsen när jag säger att arbetet för bolaget är ett uppdrag som känns engagerande och angeläget.

Swedavia bildades 2010. Fram till hösten 2018 hade vi en stark resenärstillsättning, 4–5 procent per år i snitt. Även om vi ser en vikande utvecklingskurva för de senaste två åren är vår bedömning att flyget kommer att öka på sikt.

För att hantera den kapacitetsbrist som uppkommit under tidigare års resenärssökningar och utifrån framtida behov behöver Swedavia bygga ut och höja kapaciteten på flygplatserna, en process som är i full gång och som innebär stora investeringar.

Under 2019 har vi lagt ner mycket styrelsearbete på våra masterplaner där vi planerar för de långa tidsperspektiven. Ett sådant perspektiv berör Bromma Stockholm Airport, där styrelsens bedömning är att planeringen måste utgå ifrån att hyresavtalet med Stockholms Stad inte förlängs efter 2038. Vi måste därför inrikta oss mot att Stockholm Arlanda Airport även ska kunna ta emot Brommatrafiken där efter. Detta ställer krav på utökad ban- och terminalkapacitet. Det är i sin tur förknippat med långa tillståndsprocesser som måste inledas nu, samtidigt som vi bibehåller vår flexibilitet för att förändra och anpassa det faktiska genomförandet beroende på den framtida utvecklingen.

Värt att notera är att Swedavias utvecklingsarbete finansieras med egna medel från flygplatsavgifter, koncessioner och fastighetsutveckling i kombination med lån.



”Vårt jobb är att skapa tillgänglighet”



5%

av flygbränslet som tankas på svenska flygplatser ska vara förnybart år 2025.

Säkerheten är en fundamental fråga för Swedavia som verksamhet. Alla de resenärer som passerar genom flygplatserna varje dag ska kunna göra det på ett tryggt och säkert sätt och våra flygplatser ska vara robusta mot olika typer av driftstörningar. Säkerhetstänkandet gäller även våra egna anställda och alla andra som är verksamma på våra anläggningar.

Säkerheten är en av de viktigaste punkterna på varje styrelsesammanträde. Därför sker en genomgång av eventuellt inträffade tillbud samt allvarliga riskobservationer för händelser som skulle kunna ha inträffat. Även hållbarhetsfrågorna är i fokus på styrelsens agenda. Vid utgången av 2020 ska Swedavia bli helt fossilfria i den egna flygplatsverksamheten. Siktet är också inställt på 2025, då 5 procent av allt bränsle som tankas på de svenska flygplatserna ska vara förnybart.

Swedavias mål är ambitiösa och samarbetet med såväl aktörer i branschen som inom andra delar av samhället är viktiga. Det gör det möjligt för våra regioner att utvecklas och vara framgångsrika i att skapa arbete och välbefinnande.

Vi lämnar ett utmanande år bakom oss som bland annat innehållit ett omfattande omställningsprogram med besparingar och personalnedskärningar, drivet både av en förändrad marknadssituation och som en del av ett ständigt utvecklings- och förbättringsarbete. Detta i en tid då vi har mycket arbete att klara av. Det är en utmanande balans att både behålla den kompetens och de resurser som krävs och samtidigt hålla nere kostnaderna för att kunna behålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter. Swedavia investerar i framtiden och det är värmande för hjärtat att

uppleva den goda anda som finns i Swedavia, trots ett utmanande år.

Med de åtgärder som vidtagits har bolaget ett bra kassaflöde, goda finansieringsmöjligheter och står väl rustat för att uppfylla ägarnas krav på avkastning, skuldsättning och resultat. Jag ser fram emot att fortsätta vara med och driva det arbetet tillsammans med styrelse, vd och ledning.

Å styrelsens vägnar vill jag tacka alla ledare, medarbetare och samarbetspartners för ett gott arbete under året.

Jag vill även rikta ett tack till alla som valt att resa till och från våra flygplatser. Det är för er skull vi finns.

Stockholm i mars 2020

Åke Svensson
Styrelseordförande

I framkant för flygets omställning

Flyget är en mötesindustri. Vi som verkar i den här branschen gör det möjligt för människor världen över att träffas, utbyta idéer och handla med varandra. Vår verksamhet är avgörande för ett glesbebyggt och exportberoende land som Sverige. Samtidigt finns det stora utmaningar för branschen och vi på Swedavia arbetar målmedvetet och intensivt för att möta dem.

För Swedavia blev 2019 året då vi för första gången på tio år upplevde en minskning av antalet resenärer. 40,2 miljoner resenärer reste till och från våra flygplatser, vilket är en minskning med 4 procent jämfört med 2018. Framför allt handlar det om inrikestrafiken som gått ner 9 procent på grund av ett minskat affärsresande, men även utrikesresandet har minskat något. Resenärsutvecklingen påverkas bland annat av ett större fokus på flygets klimatpåverkan, en svagare valuta samt en allmän oro och förberedelse för en väntad dämpning av konjunkturen.

Flygets betydelse bör inte underskattas

Vår leverans är avgörande för Sverige. Regionernas utveckling är beroende av goda kommunikationer och 50 procent av vår BNP är avhängig av exportindustrin. Liksom flodmynningar och järnvägsstationer sedan länge varit viktiga för handel och möten, fungerar också dagens moderna flygplatser som värdeskapande knutpunkter för människor och olika trafikslag. Behovet av utbyte av tjänster, varor och kultur mellan länder kommer inte att minska och så gott som alla långtidsprognoser tyder på ett fortsatt ökat flygresande.

I Sverige drivs en del av utrikesresandet av att vi har många invånare med ursprung i andra länder. En femtedel av befolkningen är utrikesfödda och har släkt och vänner i andra länder som de besöker eller får besök ifrån. En fjärdedel av allt flygresande till och från Sverige görs just av människor som vill träffa släkt och vänner.



Omställning kräver tillväxt

Swedavia skrev redan 2012 på FN:s Global Compact och arbetar med alla dimensionerna, social utveckling, ekonomisk hållbarhet och inte minst miljöfrågor. Klimatdebatten har påverkat flyget starkt och hela branschen är inne i en genomgripande omställningsprocess. I det sammanhanget är det värt att notera att hållbarhet och tillväxt inte står i motsats till varandra. För att kunna ha god tillväxt på längre sikt måste vi lyckas ställa om till ett förnybart samhälle. Samtidigt kommer vi inte att mäka med en sådan genomgripande förändring utan att hålla tillväx-

ten uppe eftersom omställningen kräver resurser, kompetens och investeringar. Å andra sidan är det bara om tillväxten sker på ett hållbart sätt som den kommer att kunna vara bestående och värdeskapande över tid.

På Swedavia arbetar vi hårt med att städa framför egen dörr. Under 2019 fortsatte våra koldioxidutsläpp att minska och vårt mål är att ha nollutsläpp av fossil koldioxid i egen verksamhet vid utgången av 2020. I slutet av 2019 var tre av våra flygplatser fossilfria och i slutet av 2020 ska vi vara klara med alla tio, vilket gör oss unika i världen som flygplatskoncern. 2025 ska de flyg-

plan som landar och lyfter på våra flygplatser tankas med 5 procent förnybart flygbränsle, vilket är i linje med branschens färdplan mot fossilfrihet.

För att stimulera efterfrågan på förnybart flygbränsle och visa att det går att flyga hållbart redan idag, har vi under 2019 köpt in 450 ton förnybart bränsle för att täcka in våra egna tjänsteflygresor. I samband med årets upphandling för leverans 2020 har vi dessutom valt att erbjuda andra organisationer och myndigheter att göra samma sak. Till bränsleupphandlingen inför 2020 har SOS Alarm, Systembolaget och 2030-sekretariatet anslutit sig, vilket vi är glada för. Till nästa upphandling är det vår förhoppning att fler organisationer gör oss sällskap.

Nödvändig samverkan

Ett dilemma i flygets strävan att minska sitt klimatavtryck är den begränsade tillgången på förnybart bränsle. Vi är ett skogsrikt land och restprodukter från exempelvis skogsbruk, sågverk och pappersindustrin utgör en råvarubas för inhemsk produktion av förnybara bränslen. Det krävs dock en ökad efterfrågan för att kunna bygga en storskalig produktion av förnybart flygbränsle. På Swedavia skulle vi gärna se starkare investeringsstöd för att stimulera satsningar på större produktionsanläggningar i kommersiell drift för tillverkning av förnybart bränsle. Vårt förslag på reduktionsplikt, som även förordas i regeringens biojetutredning, skulle genom att skapa en tydlig och varaktig efterfrågan stimulera produktionen av förnybart bränsle. Swedavia har också påbörjat förberedelser inför att de första el-drivna flygplanen för kommersiell drift kan komma att tas i bruk inom svenskt inrikesflyg, kanske redan från 2025 och framåt. Flygets omställning till att bli fossilfri är både nödvändig och möjlig, men kommer att kräva bred samverkan som spänner över många branscher och mellan näringsliv och politik. På Swedavia ser vi fram emot att få vara med om denna historiska resa.

Tillgänglighet och kapacitetsinvesteringar

Swedavias uppdrag är att skapa och möjliggöra tillgänglighet. Utbudet av direktlinjer är en vital konkurrens-

fördel för en region eller ett land och är ofta avgörande för exempelvis var ett företag väljer att placera sitt huvudkontor. Efter ett antal framgångsrika år med stärkt utrikestillgänglighet på Stockholm Arlanda Airport har flera flygbolag under 2019 börjat minska kapaciteten. Nedläggning och flytt av flera viktiga interkontinentala direktlinjer från Sverige har annonserats eller genomförts. Under året har vi dock fått klart med en direktlinje till Tokyo som startar lagom till sommar-OS 2020. Den är efterlängtd bland svenska exportföretag och kommer att stärka den svenska besöksnäringen.

Vi utvecklar våra flygplatser för att klara framtida behov och för att komma ikapp kapacitetsmässigt efter många tidigare år av resenärsökningar. På Stockholm Arlanda Airport har ett nytt driftområde, stort som 40 fotbollsplaner invigts under året. Beslut har även tagits om att bygga en ny pir med gater samt nya ytor för en central säkerhetskontroll samt en marknadsplats för shopping och restauranger. Fastighetsutvecklingen har gått planligt med nyinflyttade hyresgäster i kontorshotellet Office One och uppförandet av nya Comfort Hotel.

Göteborg Landvetter Airport är den av Swedavias flygplatser där antalet utrikesresenärer under 2019 har ökat och en rad linjer till destinationer som Lyon, Marseille, Budapest, Turin har tillkommit. Flygplatsen byggs också ut med tre nya brygganslutna gater i söder som invigts 2020. I den norra delen av flygplatsen byggs ett nytt hotell och en ny bagageanläggning med uppgraderad bagageröntgenutrustning.

På Bromma Stockholm Airport ser vi slutet på den pågående moderniseringen. Under hösten blev den nya avgångshallen klar och vi har redan sett en effekt i en ökad resenärsnöjdhet, vilket gäller generellt för flera av Swedavias flygplatser.

Bättre effektivitet och lägre kostnader

Utifrån rådande marknadssituation med färre resenärer har Swedavia under 2019 drivit ett kostnadsreducerings- och förändringsprogram där vi bland annat har behövt varsla 125 medarbetare. Vi driver också med full kraft för-

ändringar som syftar till att effektivisera verksamheten och styra mot ett mer processinriktat arbets sätt med kunden än tydligare i fokus. Vi väntar oss effekter som högre kund- och resenärsnöjdhet, kvalitet och effektivitet. Redan i dag kan vi dagligen se effekter av vårt förändringsarbete, vilket är glädjande.

Flyg- och flygplats säkerhet är vår högsta prioritet. Händelser som exempelvis de senaste årens olyckor med en nyutvecklad flygplanstyp har stor effekt på hur människor betraktar vår bransch. Det tar lång tid att bygga förtroende men det går sekundsnabbt att riva ner.

Inledningen av 2020 har präglats av Covid-19. Vi följer utvecklingen noggrant – både utifrån smittskyddsperspektiv och utifrån situationens påverkan på flygtrafik och resemönster – och har beredskap för att vidta de åtgärder som krävs.

Vid sidan av flygsäkerheten är arbetsmiljön en av de frågor jag brinner mest för. Det är viktigt att vi mår bra på jobbet, vilket även får en direkt inverkan på hur våra kunder trivs med oss. Också ur ett rekryteringsperspektiv är det avgörande med trivsel, mångfald och engagemang. Ska vi lyckas attrahera de bästa medarbetarna måste vi ha en bra arbetsmiljö både fysiskt och psykosocialt. Att ha ett tydligt syfte med vad vi vill åstadkomma för samhället är allt viktigare när dagens unga väljer var de vill investera sin framtid. På Swedavia möjliggör vi för människor att mötas och det är en ynnest att få arbeta med en verksamhet som är så grundläggande för både vårt land och oss som individer.

Med flyget in i framtiden

Till sist vill jag lyfta fram den stora kompetens och det fantastiska engagemang vi har i organisationen. Tillsammans arbetar vi varje dag för att ge människor möjlighet att träffas. Vi bidrar till att skapa välstånd och till en hållbar flygindustri som visar vägen in i framtiden.

Stockholm i mars 2020

Jonas Abrahamsson

Verkställande direktör och koncernchef

En affär i ständig förändring

Flygindustrin står inför utmaningar med klimatfrågan, omställningen till fossilfritt flygbränsle och konjunkturförändringar. Samtidigt växer jordens befolkning och behovet av att resa till olika delar av världen ökar. Branschen arbetar intensivt med frågorna för att finna hållbara lösningar för framtiden.

Befolkningen på jorden har ökat exponentiellt det senaste århundradet och inom några decennier väntas jordens befolkning nå tio miljarder. Även välståndet har växt i takt med att tekniken tagit stora steg framåt. Det har skapat förutsättningar för många fler att snabbt ta sig mellan kontinenter och se sig om i världen. Flyget har förändrat vår syn på avstånd i världen och några svårtillgängliga vita fläckar finns knappt kvar på kartan. I dag är resandet ingen klassfråga, 25 procent av våra utrikesresenärer reser för att träffa släkt och vänner.

För att möjligheten att resa ska finnas på längre sikt krävs att flygbranschen klarar av att hantera flera utmaningar. Klimatpåverkan är en av de största. Fluktuerande oljepriser, geopolitiska konflikter, terrorism, pandemier och IT-brottslighet är andra utmaningar. Ökande protektionism med mer slutna gränser och handelstullar är något som allt fler länder ger uttryck för.

Valutakurserna har stark påverkan både på människors vilja att resa och flygbolagens lönsamhet. Många av flygbolagen är exponerade mot dollarn och när exempelvis den svenska kronan blir svagare reser vi mindre, vilket innebär risk för att bolagen satsar på andra marknader.

Kapaciteten behöver öka

Flygindustrin i sig har egna drivkrafter som förändrar spelplanen för branschen. Exempelvis har lågkostnadsbolagens affärsmodell – med valfrihet för kunderna att välja till eller bort tjänster – förändrat flygmarknaden i grunden. Nätverksbolagen börjar nu följa efter med avgifter för bagage och liknande.

Under 2019 såg Swedavia en nedgång i efterfrågan på flygresor, inte minst i inrikestrafiken. Globalt och i Europa var tillväxten fortsatt stark, men en avmattning syntes i slutet av året. I Skandinavien

utvecklades trafiken något svagare. När det gäller utrikestrafiken var det ett fortsatt ökat intresse från utländska besökare att resa till Sverige, vilket är ett viktigt bidrag till turismnäringen.

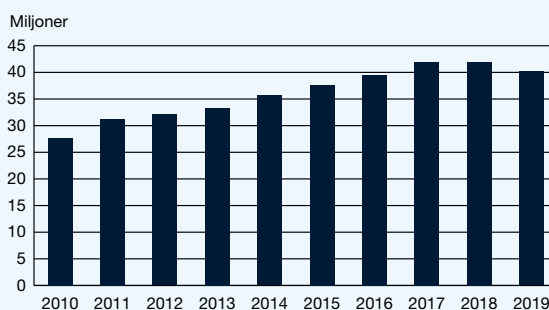
Swedavia har sedan flera år behov av att stärka flygplatsernas kapacitet och stora investeringar görs för att kunna behålla konkurrenskraften och att det görs på ett hållbart sätt. Även på andra internationella storflygplatser pågår arbeten för att höja kapaciteten. I de nordiska grannländerna har investeringarna på flygplatserna kommit längre, vilket också inneburit att några internationella direktlinjer flyttats dit.

Enligt Transportstyrelsens prognos är det framför allt privatresandet som väntas öka och för svenska resenärer är det destinationer inom Europa som lockar mest. Internationellt sett har tillväxtmarknader som Kina och Indien snabbt växande resandeströmmar – även om det fortfarande handlar om förhållandevis små volymer.

Den svagare utvecklingen i Sverige jämfört med andra marknader i Europa och Skandinavien har flera orsaker. Klimatdebatten startade tidigt i Sverige och flygbranschen ser en stor utmaning i att både minska sina koldioxidutsläpp och att leva upp till en väntad ökning av resandet. Den

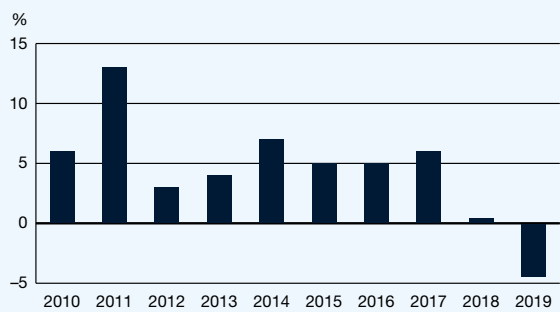
”Inrikesflyget ska vara fossilfritt senast 2030”

ANTAL RESENÄRER PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER

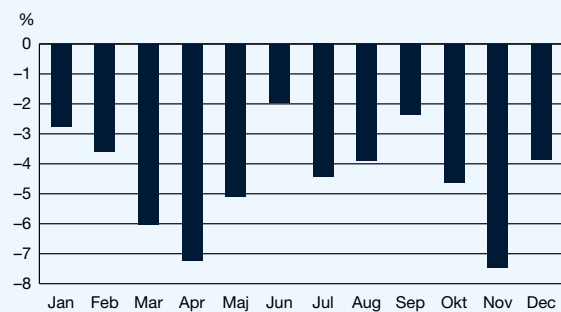




RESENÄRSUTVECKLING PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER



RESENÄRSUTVECKLING PER MÅNAD 2019 PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER



har påverkat efterfrågan på framför allt kortare inrikessträckor där allt fler företag och organisationer infört resepolicyer till förmån för andra transportslag. I en alltmer digitaliserad värld erbjuds och väljs även andra mötesformer i en ökad utsträckning.

En osäker konjunktur och en svagare svensk krona har även det påverkat efterfrågan. Dessa faktorer har bidragit till att flygbolagen i ökad utsträckning valt att satsa på andra marknader och reducerad kapacitet i Sverige. Detta riskerar att på sikt få konsekvenser för tillgängligheten inom Sverige men också till och från landet.

Röster höjs för en flygskatt inom EU, något som infördes i Sverige 2018. Flygskatterna är omdebatterade. En del debattörer anser att det är en bra åtgärd för att begränsa flygresandet medan andra menar att det är verkningslöst och kontraproduktivt. I Danmark och Finland finns ingen flygskatt och för viss typ av trafik är den betydligt högre i Sverige jämfört med Norge.

Elflyg och biobränsle

Flygbranschens egen ståndpunkt är att det är utsläppen som ska minska, inte resandet med alla dess fördelar för samhället. Det personliga mötet fortsätter att vara viktigt samtidigt som allt fler även bor, studerar och arbetar på andra platser än där de är födda och i det sammanhanget spelar flyget stor roll.

Arbetet går nu vidare med den färdplan som flygbranschen tagit fram inom ramen för regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige. Två av flera viktiga åtgärder för att minska koldioxidutsläppen är elektrifierade flygplan och en storskalig omställning till biobränslen. Ett första mål är att inrikesflyget ska vara fossilfritt senast 2030. Nästa steg är att allt flyg ska vara fossilfritt senast 2045.

I flygbranschens färdplan finns även åtgärder kring energieffektivisering och elektrifiering. Bland annat behöver flygplatserna förberedas med nödvändig laddinfrastruktur och tillräcklig kraftförsörjning för framtidens elflyg.

Digitalisering, automatisering och samarbete

Ny teknik skapar många möjligheter för att göra resandet mer attraktivt. Med

Möjligheter och utmaningar

- Globalt sett ökar resandet vilket på sikt innebär en växande affär.
- Klimatdebatten har fått genomslag i resebeteenden men både elflyg och mer storskalig produktion av biobränslen är inom räckhåll. Dessutom byts äldre flygplan ut mot nya som är mer energisnåla.
- Ny teknik genom digitalisering och automatisering gör flyget mer bränslesnålt vilket minskar utsläppen.
- Terrordåd och väpnade konflikter kan påverka resandet. När det gäller terrordåd får det förödande effekter för framför allt anhöriga och kan även påverka flygbolagen. Väpnade konflikter kan få mer långsiktiga konsekvenser för destinationerna.
- Extremt väder blir vanligare och påverkar flygplatserna. Det blir svårare att lyfta och landa och kommunikationssystemen kan påverkas.

digitala tjänster går det att skaffa sig långtgående kunskaper om kundernas res- och köpvanor vilket gör att enkla metoder för att godkänna datalagring är nödvändiga.

Digitalisering och automatisering är en prioriterad väsentlighet för Swedavia. Bolaget arbetar med det genom ett antal olika initiativ. Utvecklingen av artificiell intelligens går snabbt framåt och i framtiden kommer robotar och tjänster som bygger på biometri att vara en självklar del av flygplatsmiljön. Robotarna ska bland annat kunna göra saker som att visa resenärerna till rätt gate och ta hand om bagage. Biometri bidrar med nya metoder för att bland annat snabbt kunna identifiera människor.

Inför 2019 lanserade Swedavia den AI-baserade chatbotten Swea som går att nå via webben, Facebook och Messenger. Swea kan svara på frågor om ankomsttider, bagage, utbud på flygplatserna med mera.

Flygbolag och flygplatsoperatörer har ett behov att samverka på olika sätt. När rese- och fraktmönster förändras måste flygbolagen snabbt kunna ställa om. Då är de beroende av att flygplatserna kan bidra med exempelvis förändrad infrastruktur och att hålla avgifter på konkurrenskraftiga nivåer.

I dag kan flygplatser och flygbolag dela information mellan varandra i realtid.



Användarvänlig. Dygnet runt svarar chatbotten Swea på frågor om ankomsttider, kötider i säkerhetskontrollerna, eller vilka restauranger som serverar vegansk mat. Den är ett exempel på hur Swedavias innovations- och digitaliseringsarbete skapar bättre kundupplevelser. Swea lanserades inför 2019.

Det ger fördelar som mer effektiva in- och utflygningar och kortare väntetider vid gate. Effektiviseringen bidrar även till att sänka bränsleförbrukningen, vilket i sin tur minskar flygets klimatpåverkan. Andra sammanhang där samarbete har stor betydelse är vid ombyggnationer, för att resenärerna ska få en så smidig och enkel resa som möjligt.

Fossilfritt resande inom räckhåll

Tillgången till förnybart flygbränsle är en utmaning för flygets omställning men produktionen är på väg att växla upp. Swedavia är drivande på flera sätt i omställningen och har under 2019 börjat förbereda flygplatserna för elflyg.

Tillytan är Sverige det tredje största landet i Europa. Dessutom är topografin speciell vilket gör det svårt att snabbt ta sig fram från norr till söder på annat sätt än med flyg.

Sverige är också ett exportberoende land som trots sin lilla befolkning gjort ett förhållandevis stort avtryck i omvärlden. Industriproduktion av hög kvalitet liksom innovation, design,

musik och mode har satt landet på kartan. För att kunna fortsätta vara innovativa och framgångsrika behöver de som bor i Sverige närhet till andra länder och kulturer. Samtidigt behöver det också vara enkelt för utländska besökare att ta sig hit till Sverige. En stor del av de utländska besökare som reser hit anländer med flyg. Flyget spelar en avgörande roll för landets kon-

kurrenskraft och den regionala utvecklingen – det handlar om att bidra till sysselsättning och ekonomisk tillväxt. Utländska besökare omsätter årligen närmare 150 miljarder i Sverige.

Minskade utsläpp genom innovation

Flyget har även en baksida. Avgaser från det fossila bränslet står för runt två pro-



cent av de globala koldioxidutsläppen.

I Sverige står inrikesflyget för 1 procent av koldioxidutsläppen medan utrikesflyget står för cirka 4 procent¹⁾. Flygindustrin är inne i en intensiv och innovativ fas där det investeras stora belopp för att minska utsläppen. Arbetet är framgångsrikt och utsläppen per passagerarkilometer har minskat kraftigt de senaste åren. De nya flygplan som tas i drift i dag förbrukar 20 procent mindre bränsle än de som byts ut, vilket även reducerar utsläppen av koldioxid i motsvarande grad²⁾. Förutom klimatpåverkan från koldioxidutsläpp har flyget även en påverkan från utsläpp på hög höjd. Vanligtvis uppskattas att flygets totala klimatpåverkan blir dubbelt så stor som koldioxidutsläppen. Det pågår arbeten med att minska dessa effekter med flygoperativa åtgärder och nya motorer. Andra åtgärder för att minska bränsleförbrukningen handlar om metoder som att flyga rakare sträckor och att ha mindre last ombord.

Det fossila bränslet fasas ut

Icke-fossila bränslen gör det möjligt att sänka flygets koldioxidutsläpp med mer än 80 procent. Förnybara bränslen är därför en av de viktigaste nycklarna till att reducera flygets klimatpåverkan. Än så länge finns dock ingen storskalig produktion av biobränsle i Sverige. Swedavia anser att det behövs politiska styrmedel för att produktionen ska komma igång på allvar. Ett exempel på ett bättre alternativ till nuvarande flygskatt är en lagstadgad reduktionsplikt som innebär att en viss del av bränslet måste vara förnybart. Enligt lagförslaget i biojetutredningen ska svenskt inrikesflyg senast 2030 ha nått en nivå

”Under 2019 förnygrade flera av flygbolagen på den svenska marknaden sin flygplansflotta, vilket bidrog till att minska både utsläpp och buller”

där minst 30 procent av bränslet är förnybart. 2045 ska det fossila flygbränslet vara helt utfasat.

Eldriften är på stark frammarsch. Redan 2025 räknar producenter i Sverige med att kunna sälja elflygplan för passagerartrafik med en kapacitet på cirka 20 personer.³⁾

Swedavias bidrag

Swedavia har ambitiösa mål när det gäller bolagets klimatpåverkan. Vid utgången av 2020 ska den egna flygplatsverksamheten vara helt fri från utsläpp av fossil koldioxid och 2025 ska 5 procent av det bränsle som tankas i Sverige vara förnybart. Nästa mål för Swedavia är ett helt fossilfritt inrikesflyg 2030.

Under året har Swedavia genomfört en gemensam upphandling där Systembolaget, SOS Alarm och 2030-sekretariatet ska flyga fossilfritt genom att köpa biobränsle, något som Swedavia redan gör för de egna tjänsteresorna.

En strategisk inriktning för hur bolaget ska bidra till elektrifieringen av den svenska flygplansflottan har tagits fram under året. Konkreta åtgärder har påbörjats, bland annat har energiförsörjningen till flygplatserna kartlagts

för att säkra att det går att få fram den el som krävs när framtidens flygplan ska ladda sina batterier.

Swedavia är också partner i EU-projektet Green Flyway. Inom ramen för projektet ska Åre Östersund Airport förberedas som testflygplats för elektrifierade flygplan. Målet är att skapa en arena för att provflyga elflyg och drönare i luftrummet mellan Östersund och Trondheim. Testverksamheten ska ske tillsammans med ett flertal aktörer i Sverige och Norge.

Det gör branschen

Klimatpåverkan är en fråga som står högst upp på agendan för flygindustrin. I Sverige är branschens aktörer aktiva med att ställa om och utvecklingen sker framför allt inom tre områden: energieffektivisering, fossilfritt bränsle och elektrifiering.

Energieffektiviseringarna sker löpande genom optimering och förnyelse av flygplansflottan samt genom effektivare sätt att flyga för att spara bränsle och minska utsläppen. Under 2019 förnygrade flera av flygbolagen på den svenska marknaden sin flygplansflotta vilket bidrog till att minska både utsläpp och buller.

0%

2020 Inga utsläpp av **fossil koldioxid** från Swedavias verksamhet.



5%

2025 Andelen förnybart flygbränsle ska uppgå till 5 procent.

När det gäller bränslet verkar branschen för en ökad användning av hållbara alternativ och för att få igång en storskalig svensk produktion av fossilfritt bränsle. I Sverige har vi stor möjlighet att använda restprodukter från vår skogsindustri. Idag produceras förnybart flygbränsle främst från råvaror som förbrukad frityrolja och slaktavfall. I Sverige och övriga Norden är ett antal bioraffinaderier under projektering och flygbranschen arbetar för att en andel av produktionen ska gå till flyget.

Inom elektrifieringen tog utvecklingen viktiga steg framåt under året som gick. Bland annat var Sverige drivande i att bilda Nordic Network for Electric Aviation (NEA) med syfte att samordna elflygsutvecklingen i Norden. Dessutom initierades satsningar kring elflyg av flera svenska företag inom både flyg- och energiområdet.

Annat som skett under året är att Swedavia, RISE och SAS etablerat innovationsklustret Fossilfria Flygtransporter 2045. Det går ut på att driva ett gemensamt arbete för att nå målet om ett fossilfritt flyg till 2045. Bland annat handlar det om att hitta nya affärsmodeller samt att skynda på utvecklingen av elflyg och produktionen av biobränsle.

Exempelvis erbjuder BRA och SAS sina kunder att mot en extra kostnad betala för biobränsle i en mängd som motsvarar vad som går åt för deras resor.

Politisk vilja till förändring

Under året har biojetutredningen presenterat sitt betänkande med förslag om en reduktionsplikt för flyget. Dessutom har en utredning föreslagits med syfte att titta på hur förutsättningarna för

2%
flygets andel av de globala utsläppen av koldioxid.

Flyget och koldioxiden:

- 15,5 miljoner – antalet ton koldioxidekvivalenter som den inrikes vägtrafiken släpper ut per år. Sjöfarten släpper ut motsvarande 0,3 miljoner ton och järnvägstransporter 0,04 miljoner ton.
- 0,5 miljoner – antalet ton koldioxidekvivalenter som inrikesflyget släpper ut per år.
- 2,8 miljoner – antalet ton koldioxidekvivalenter som internationellt flyg släpper ut i Sverige varje år.
- Flygtrafik på hög höjd har större klimatpåverkan än vid flygning på lägre höjder. Det innebär att en stor del av inrikesflyget inte har någon ytterligare klimatpåverkan utöver koldioxiden⁴⁾.

80%
så mycket mer bränslesnålt har flyget blivit de senaste 50 åren.

investerings- och produktionsstödet till en storskalig produktion av biobränsle ska se ut. Medel har också avsatts för fortsatt forskning, utveckling och förstudier kring produktion av biobränsle. En klimatpolitisk handlingsplan lämnades in av regeringen i slutet av december.

Ett politiskt förslag under året är att offentlig sektor delvis ska gå före med att köpa fossilfritt bränsle. Dessutom har en utredning initierats kring avgiftsstrukturen inom flyget kopplat till utsläpp.

Källor:

- 1) Naturvårdsverket
- 2) Bland annat Airbus och Boeing
- 3) Heart Aerospace
- 4) Energimyndigheten

100%

2030 Inrikesflyget ska vara fossilfritt*.

100%

2045 Allt svenskt flyg, inrikes och utrikes, ska vara fossilfritt*.

* Enligt branschföreningen Svenskt Flygs färdplan.

Tillgänglighet, sysselsättning och affärer – Swedavia skapar nytta på flera plan

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

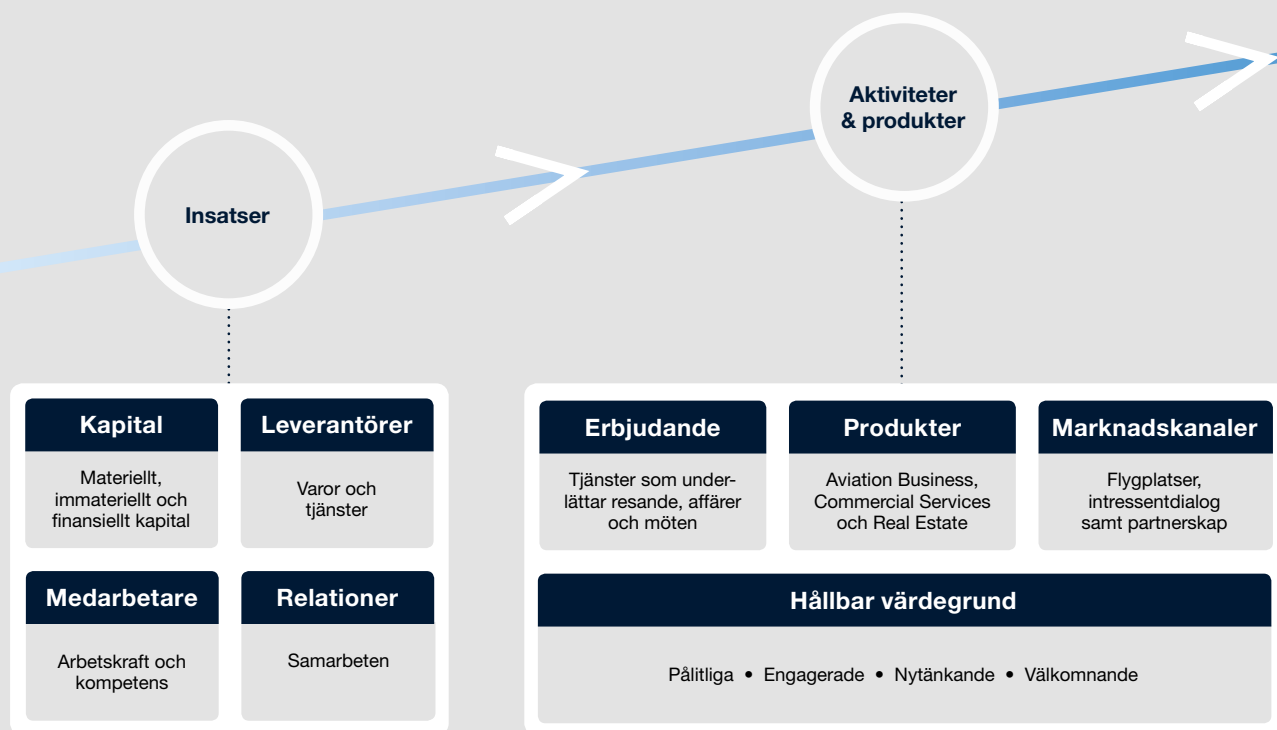
Genom verksamheten skapas tillväxt och affärsmöjligheter. Swedavia bidrar till arbetstillfällen, skatteintäkter, mångfald, kultur- och kunskapsutbyte för bolagets intressenter. Dessutom medverkar Swedavia aktivt i utvecklingen av transportsektorn och bidrar till att de transportpolitiska målen nås. Det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

Som statligt ägt bolag ska Swedavia vara ett föredöme inom hållbar utveckling. Det innebär att det är viktigt att

förstå och ta hänsyn till den påverkan som beslut och aktiviteter får i bolagets värdekedja och för intressenterna.

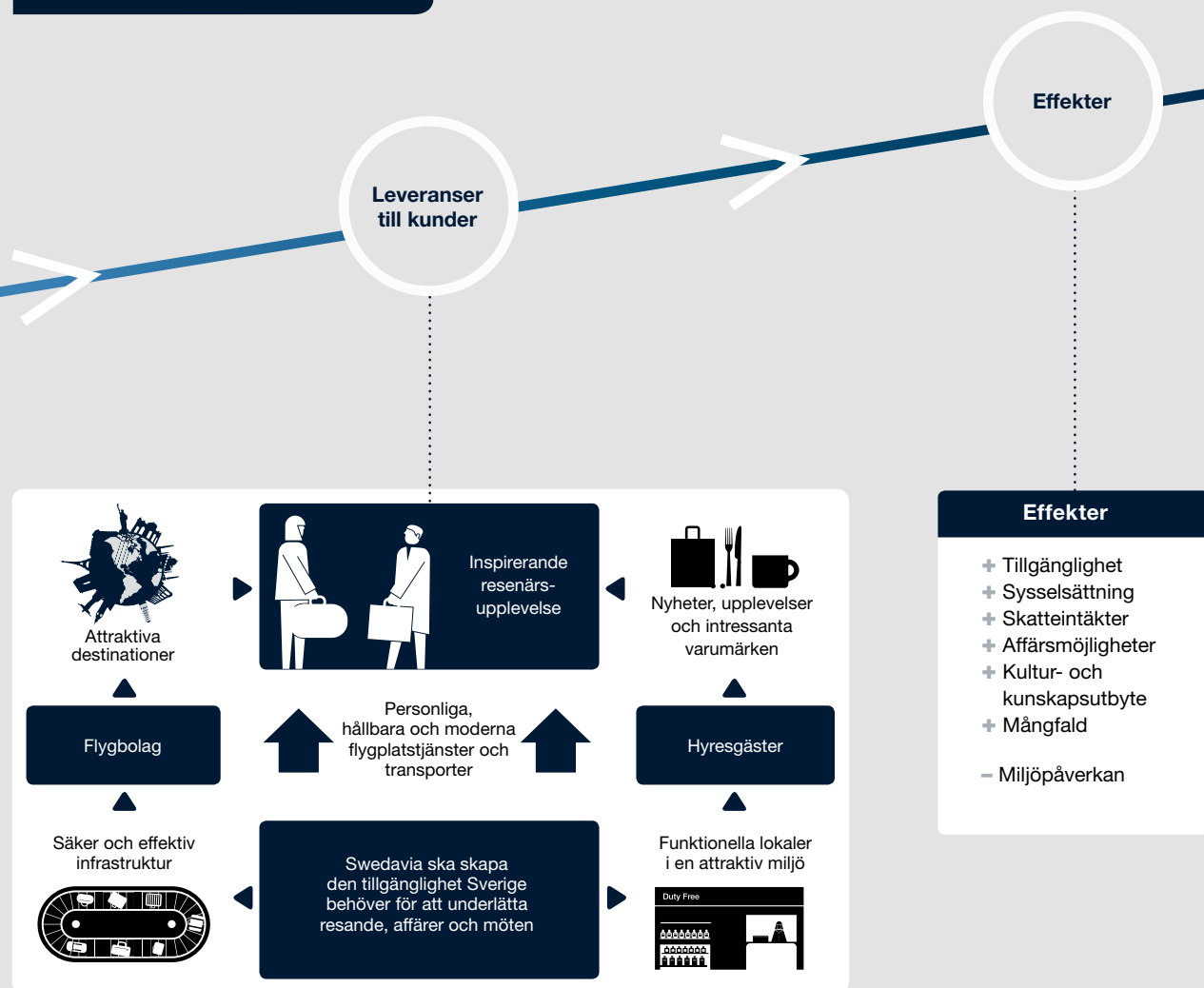
Swedavias verksamhet ger upphov till viss miljöpåverkan. För långsiktig och hållbar lönsamhet investerar Swedavia i åtgärder för minskad bullerpåverkan, energieffektivisering, minskade utsläpp av fossil koldioxid och andra miljöförbättrande åtgärder. Samtidigt stödjer bolaget branschens klimatomställning genom att exempelvis arbeta för ett ökat användande av biobränslen och skapa möjligheter för framtidens elflyg.

VERKSAMHET



”Flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft och spelar en viktig roll genom att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, såväl inrikes som utrikes.”

Utdrag från regeringens flygstrategi, 2017



Swedavias resurser

Relationskapital

40,2 miljoner resenärer och relationer med kunder, hyresgäster, leverantörer, samarbetspartners och beslutsfattare. Swedavia har årligen drygt 388 miljoner besökare på swedavia.se och drygt 190 000 följare på sociala medier.

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

Swedavias vision

Swedavia utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige.

Swedavias 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.



Vad Swedavia erbjuder

Tillsammans med partners erbjuder Swedavia möjligheten att resa till attraktiva destinationer, inom och utanför Sveriges gränser.

Ökad
tillgänglighet

Säker och
effektiv
infrastruktur

Attraktiva miljöer
för människor
att mötas

Funktionella
lokaler

Hållbara och
personliga
flygplatstjänster,
upplevelser
och transporter

Värde för intressenterna

Ägare

- Årets resultat 583 MSEK
- Avkastning på operativt kapital 4,6 %
- Internationell förebild inom hållbarhet
- Bidrar till att de transportpolitiska målen nås

4,6 %
avkastning på
operativt kapital

Leverantörer, samarbetspartners, finansiärer

- Långsiktiga och ömsesidiga partnerskap
- Arbetsstillfällen

Kunder

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

76 %
nöjda resenärer

Medarbetare

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

65 %
engagerade
medarbetare*

* Mätningen gjordes 2018.

Samhälle

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

Miljö

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

0,3 ton
utsläpp av
fossil koldioxid

0,14 %
förnybart flygbränsle

Hållbar tillväxt med kunden i fokus på alla nivåer

Swedavia ska vara en internationell förebild inom hållbarhet. Det sker genom att integrera sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter i det dagliga arbetet med kunden i fokus. Swedavias väsentlighetsanalys tillsammans med Swedavias strategiska hållbarhetsplan utgör grunden för hållbarhetsarbetet.

Som grund för Swedavias väsentlighetsanalys ligger kontinuerlig omvärldsbevakning, intressentdialoger och analys av verksamhetens påverkan på människa, miljö och ekonomi. Swedavia har definierat fem viktiga områden som påverkar branschen. Dessa fem trendteman förhåller vi oss till, fördjupar oss i och drar nytta av.

För att kunna utveckla framtidens flygplatser och skapa hållbar tillväxt har Swedavia en löpande dialog med intressenter som påverkar eller påverkas av bolagets verksamhet. De huvudsakliga intressenterna är kunderna, ägaren, den egna organisationen, leverantörer, lagstiftare och icke statliga organisationer, så kallade NGO:s samt

samhället i stort – regionalt och lokalt i form av flygplatsernas grannar. Dialoger förs kontinuerligt för att förstå hur intressenterna ser på Swedavias påverkan på, och vilka förväntningar de har på bolagets hållbarhetsarbete. Tillsammans med intressenterna utvecklas och förbättras Swedavias affär.

Swedavias strategiska hållbarhetsplan

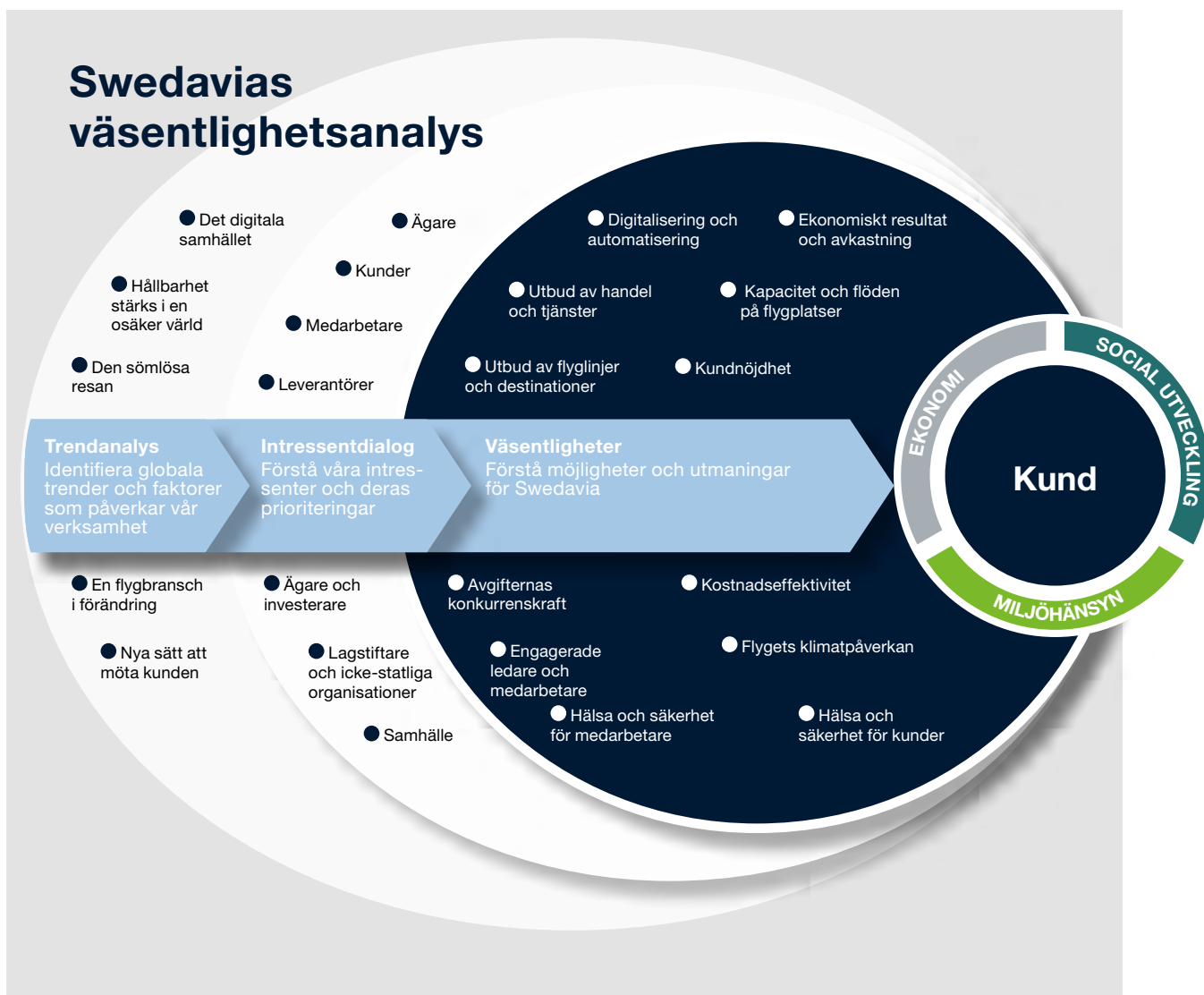
Väsentlighetsanalysen är ett viktigt redskap och ligger till grund för Swedavias strategiska hållbarhetsplan. I den finns bolagets mål och strategier beskrivna. Hållbarhetsplanens övergripande mål, som utgår från de prioriterade väsentligheterna, bryts årligen ner i organisationens affärs- och verksamhetsplaner. 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. Under 2019 genomfördes en uppdaterad grundlig väsentlighetsanalys vilket innebar fördjupade intervjuer med externa och interna intressenter. Uppdateringen kommer att integreras i den strategiska hållbarhetsplan och affärsplaner som börjar gälla från år 2021. De prioriterade väsentligheterna ses över årligen för att kunna omhänderta eventuella betydande förändringar av intressenternas behov.

Styrning och kommunikation

I års- och hållbarhetsredovisningen presenterar Swedavia de högst prioriterade väsentligheterna inom fyra områ-



Swedavias väsentlighetsanalys



den – kund, miljöhänsyn, ekonomi och social utveckling. Övriga väsentligheter tas om hand, vid behov, genom den löpande affärsplaneringen. Styrning av Swedavias prioriterade väsentligheter sker genom grundläggande styrdokument i form av policyer som på en övergripande nivå anger Swedavias riktning inom ett visst område. Swedavias ledningssystem stödjer arbetet inom kvalitet, flygsäkerhet, miljö, arbetsmiljö och informationssäkerhet med flera av bolagets mest väsentliga frågor.

Swedavias styrning och kommunikation utgår på alla nivåer från hållbar utveckling med kunden i fokus. För att

”Swedavias modell för hållbar utveckling är grunden i verksamheten för att uppnå bolagets målsättningar”

ge Swedavia legitimitet att växa och utvecklas krävs arbete i den kundnära verksamheten och de tre hållbarhetsdimensionerna social utveckling, ekonomi och miljöhänsyn. Swedavias

modell för hållbar utveckling är grunden i verksamheten för att uppnå bolagets målsättningar. I den visas hur bolaget tar hänsyn till kunderna och alla hållbarhetsdimensioner.

Prioriterade väsentligheter

Swedavia har valt att dela in de prioriterade väsentligheterna i fyra områden – kund, miljöhänsyn, hållbar ekonomi och social utveckling.

Kund



Kundnöjdhet

Swedavia erbjuder kunderna en kombination av infrastruktur och tjänster. För att få en långsiktig hållbar verksamhet är ett tydligt kundfokus en förutsättning. Kundnöjdheten mäts kontinuerligt eftersom kunden är kärnan i den hållbara utvecklingen.

För resenärer är frågor som rör atmosfär, bemötande, smidighet, renlighet och attraktiva kommersiella erbjudanden viktigast. För flygbolag är det konkurrenskraftiga avgifter, effektiva processer och väl fungerande infrastruktur. För hyresgäster är lokaler, service och hyror särskilt viktigt.

Digitalisering och automatisering

Ny teknik ger möjligheter till effektivisering och automatisering av verksamheter och processer, något som kunderna förutsätter att Swedavia arbetar med. Utvecklingen av Swedavias affär och affärsmässighet sker genom att digitalisera och automatisera processer och flöden. Därmed byggs en operativ och kommersiell kapacitet som möter kundernas efterfrågan.

Kapacitet och flöden på flygplatser

Tillräcklig kapacitet för att möta dagens och framtida behov av flygresor och bidra till Sveriges utveckling är viktigt. Swedavias intressenter förväntar sig att bolaget arbetar med punktlighet, då det är en viktig aspekt för valet av transportmedel. Punktligheten på flygplatserna är en indikator på kapacitet. Kapaciteten styrs bland annat av infrastruktur och miljötillstånd samt flygplatsernas operativa förmåga.

Utbud av flyglinjer och destinationer

God tillgänglighet är viktigt för Swedavias kunder och övriga intressenter. Flygbolagen är en förutsättning för verksamheten. Påverkan sker i flygverksamheten där Swedavia ska tillhandahålla bra tjänster till rätt pris, bearbeta marknaden, vara attraktiva och samverka med partners för att säkerställa tillgänglighet och destinationsutbud.

Miljö- hänsyn



Flygets klimatpåverkan

Som flygplatsoperatör svarar Swedavia för en liten andel av flygbranschens totala miljöpåverkan. Det sker främst i form av utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten.

Swedavia kan bidra till minskad miljöpåverkan genom att ställa krav vid upphandlingar av till exempel energi, drivmedel och fordon samt på leverantörer vid byggprocesser.

Genom att arbeta för en övergång till förnybart flygbränsle och bidra till branschrelaterad forskning och utveckling inom exempelvis elflyg, kan bolaget också bidra till en hållbar utveckling inom flygbranschen i stort.

”Swedavia bidrar till hållbar utveckling inom flygbranschen”

Ekonomi



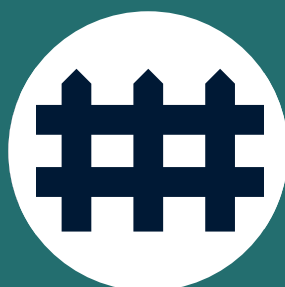
Långsiktig lönsamhet

För att finansiera investeringar i kapacitetshöjande och miljöförbättrande åtgärder, bibehålla konkurrenskraftiga avgifter samt uppnå finansiella mål är en långsiktig lönsamhet nödvändig.

Resultat och avkastning ska vara i nivå med ägarens mål. Inkomstkällorna är främst avgifter, intäkter från kommersiella verksamheter och hyresintäkter. Genom ett attraktivt utbud av tjänster, konkurrenskraftiga avgifter och kostnadseffektivitet skapas förutsättningar för att vara det föredöme inom hållbart företagande som intressenterna förväntar sig.

”Långsiktig lönsamhet möjliggör fortsatta investeringar”

Social utveckling



Engagerade ledare och medarbetare

Engagerande företagskultur som bygger på tydliga etiska riktlinjer och där medarbetare ges möjlighet att utvecklas i en inkluderande miljö eftersträvas. Olikheter ses som en tillgång och Swedavia arbetar aktivt med att förebygga och motverka diskriminering. Allas lika rättigheter och möjligheter ska främjas för att uppnå en inkluderande kultur. Jämställdhet och mångfald bidrar till ökad innovation, kundinsikt samt stärkt varumärke och konkurrenskraft. Engagerade ledare och medarbetare är grunden för Swedavias utveckling som hållbart företag.

Hälsa och säkerhet för medarbetare

Swedavia ska erbjuda en sund, trygg och säker arbetsmiljö, respekt för mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor. Det proaktiva och systematiska arbetsmiljöarbetet skapar förutsättningar för medarbetare att utföra sina arbetsuppgifter och nå sina mål på ett hälsosamt och säkert sätt. Påverkan sker genom alla medarbetare som verkar inom bolaget där även anställda hos byggherrar och entreprenörer som utför projekt ingår.

Hälsa och säkerhet för kunder

Flygplatsdrift har högsta prioritet och påverkar all verksamhet och många olika intressenter, inte minst de som arbetar eller befinner sig på och omkring flygplatserna. En hög säkerhetsnivå bidrar till trygga resenärer och en positiv reseupplevelse. Swedavias säkerhetsarbete bedrivs inom såväl luftfartsskydd som flygsäkerhet.

Tillväxtmotor och internationell förebild inom hållbarhet

Swedavia har med utgångspunkt i väsentlighetsanalys och affärsinriktning, definierat ett antal hållbarhetsmål där samtliga målområden är varandras förutsättning.

En förutsättning för hög kundnöjdhet är engagerade ledare och medarbetare. Det påverkar Swedavias intäkter positivt. Intäktsströmmarna är i sin tur av högsta betydelse för avkastningsmålet och för Swedavias förmåga att fortsätta investera i åtgärder som ger ännu nöjdare kunder och bidrar till minskad miljöpåverkan.

Engagerade ledare och medarbetare

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

mäts vartannat år från och med 2018 och uppgick då till 65 procent. Sedan 2019 genomförs pulsmätningar bland medarbetarna varannan månad.

Kundnöjdhet resenär

Efter att tidigare ha mätt kundnöjdheten hos olika kundgrupper, med olika metoder, utvecklades under 2019 ett nytt sätt att mäta upplevelsen. Under 2020 ska metoden successivt implementeras i hela verksamheten.

Målet för nöjda resenärer 2025 är satt till 85 procent. Kundnöjdheten uppgick 2019 till 76 procent (74), målet 75 procent. Bättre bemötande och upplevd minskad väntetid är bidragande orsaker

till förbättringen från förra året. Det långsiktiga målet nås genom att arbeta kunddrivet, vilket innebär ett systematiskt arbetssätt, samt med kundresan där kunden involveras i utvecklingen av befintliga och nya lösningar.

Avkastning på operativt kapital

Förutom det långsiktiga avkastningsmålet på 6 procent årligen, har Swedavias ägare fastställt ett kapitalstruktur mål om en skuldsättningsgrad motsvarande 0,7–1,5 gånger samt en utdelningspolicy. Ordinarie utdelning ska uppgå till mellan 10 och 50 procent av resultatet efter skatt. De årliga besluten om utdelning ska beakta bolagets verksamhet, genomförandet av bolagets strategi samt den finansiella ställningen. Bolagets bedömda förmåga att uppnå kapitalstruktur målet ska särskilt beaktas.

Ägaren har därtill gett Swedavia uppdraget att bidra till att riksdagens transportpolitiska mål uppnås.

Avkastning på operativt kapital uppgick 2019 till 4,6 procent.

Egna utsläpp av fossil koldioxid


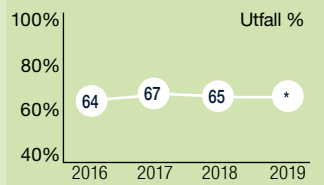

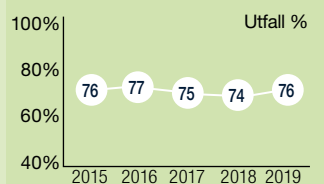
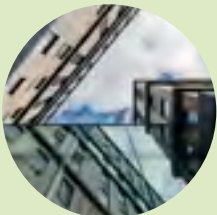
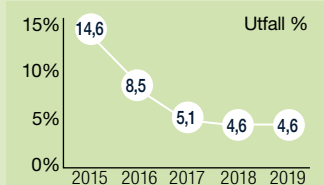

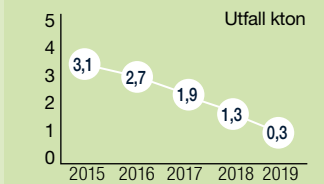

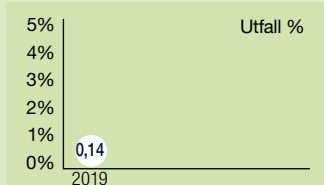
Målet är att det inte ska förekomma några utsläpp av fossil koldioxid från den egna flygplatsverksamheten efter år 2020. Egna utsläpp av fossil koldioxid uppgick 2019 till 316 ton.

Ökad andel förnybart flygbränsle

En av flera förutsättningar för att flyget ska kunna nå målet om fossilfrihet 2045 är att ersätta fossilt flygbränsle med förnybart. En annan är att skapa förutsättningar för infrastruktur för elflyg. Swedavias mål är att 5 procent av allt flygbränsle som tankas i Sverige ska vara förnybart 2025. Andelen förnybart flygbränsle uppgick 2019 till 0,14 procent.



Swedavias hållbarhetsmål

Område	Mål	Utfall 2015–2019
Engagerade ledare och medarbetare 	75 % (2025)	 <p>Utfall %</p> <p>* Från och med 2019 görs pulsmätningar varannan månad. En komplett medarbetarundersökning genomförs vartannat år och nästa görs 2020.</p>
Nöjda resenärer 	85 % (2025)	 <p>Utfall %</p>
Avkastning på operativt kapital 	6 % (årligen)	 <p>Utfall %</p>
Fossila koldioxidutsläpp 	0 ton (2020) Målet är noll utsläpp vid årets slut 2020.	 <p>Utfall kton</p>
Förnybart flygbränsle 	5 % (2025)	 <p>Utfall %</p> <p>Målet för förnybart flygbränsle sattes 2019 varför inga tidigare mätningar gjorts</p>

Indikatorer för ägaren

Uppdragsmål/indikatorer

- **Nöjda resenärer**
76 % (74 %)
- **Antal resenärer inrikes/utrikes**
12,4 milj/27,8 milj
(13,5 milj/28,5 milj)
- **Antal utrikes-destinationer**
314 (324)
- **Koldioxidavtryck, ton***
506 000 (528 000)**
- **Antal haverier och allvarliga tillbud**
Haverier 2 (1)
Allvarliga tillbud 1 (2)

* Uppdragsmålet avseende koldioxidavtryck. Läs mer på sidan 137

** Avtryck per flygplats, vilket inkluderar marktransporter och flygtrafik, redovisas på sidorna 58–59

Ekonomiska mål

- **Kapitalstruktur**
Skuldsättningsgrad
0,7–1,5 ggr
- **Lönsamhet**
6 % avkastning på operativt kapital
- **Utdelningsandel*****
10–50 %

*** Avser utdelningsandel enligt ny utdelningspolicy antagen av årsstämman 2019

Fem strategier för att nå målen

Med utgångspunkt i den strategiska hållbarhetsplanen och väsentlighetsanalysen har Swedavia formulerat fem strategier som ska bidra till att bolagets samtliga mål uppfylls.

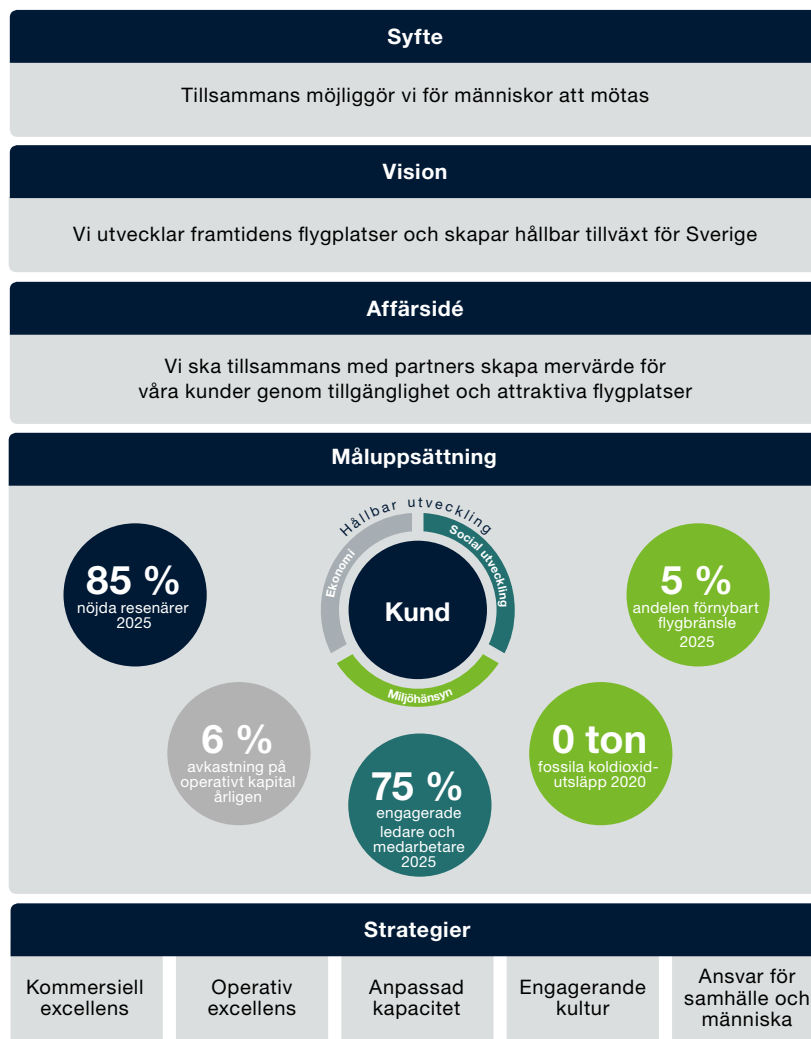
Kommersiell excellens

Swedavias verksamhet möjliggör etablering av attraktiva flyglinjer och skapar ett innovativt kunderbjudande inom handel, tjänster och fastigheter. Detta görs genom att förstå kundernas nuvarande och framtida behov, samt genom att säkerställa förmågan att erbjuda och leverera konkurrenskraftiga produkter och tjänster som skapar värde för kunden och Swedavia. Utvärderingar av kärnverksamheten och affärsmodeller sker kontinuerligt. Genom innovation och digitalisering utvecklas affären.

Swedavia har för avsikt att utveckla nya affärs- och intäktsmodeller, etablera Airport Cities som attraktiva marknadsplatser, etablera metodik för kundcentrerat arbetssätt, stärka och utveckla goda externa relationer samt att kommunicera utveckling och framgång till kunderna.

Operativ excellens

Swedavias operativa strategi är att leverera en effektiv, flexibel och automatiserad infrastruktur. Det innebär att såväl tjänster som produkter ska motsvara kundernas förväntningar. Detta görs möjligt genom att optimera användningen av tillgänglig infrastruktur och resurser, automatisera processer och flöden samt arbeta aktivt med digitalisering och innovativa lösningar. Swedavia ska arbeta på ett effektivt och kostnadsmedvetet sätt och ständigt förbättra samt utveckla leverans och kostnadseffektivitet. Tydligt definierade produkter, tjänster och processer, operativt och kommersiellt är av stor vikt. Genom det processororienterade arbetssättet som utvecklats ska fokus ännu



mer tydligt läggas på kundupplevelse, effektivitet, samarbete och helhetssyn. Swedavia arbetar också för att säkerställa en optimerad och tydlig styrmodell.

Anpassad kapacitet

Ett strategiskt arbete för operativ excellens är viktigt men också utmanande. Några av flygplatserna har begränsningar i sin kapacitet, men genom att utveckla framtidens flygplatser förstärks både den operativa och kommersiella kapaciteten. Detta medför att

dagens och framtidens kundbehov tillgodoses.

I den egna verksamheten och genom partners och entreprenörer säkerställer Swedavia resurser och kompetens för att genomföra utvecklingsprogram utan arbetsplatsolyckor, i tid och inom budget.

Engagerande kultur

Grunden för att alla medarbetare tillsammans ska kunna arbeta mot och bidra till Swedavias gemensamma mål, är möjligheten att växa och utvecklas i



en inkluderande miljö. Medarbetare ska erbjudas utvecklande möjligheter och rättigheter samtidigt som de tar ansvar, uppfyller skyldigheter och agerar utifrån Swedavias värderingar. Ett aktivt arbete med likabehandling och jämställdhet skapar en engagerande kultur. Det säkerställer inkludering och mångfald vilket bidrar till högre prestation, innovation, en god arbetsmiljö samt ökad kunskap om kunderna. En engagerande kultur handlar också om att bygga stolthet för Swedavia och bolagets hållbarhetsarbete.

En förutsättning för långsiktig framgång är strävan efter att vara en attraktiv arbetsgivare som kan attrahera, utveckla och behålla de bästa medarbetarna.

Ansvar för samhälle och människa
Swedavia arbetar proaktivt för säkerhet, miljö och hälsa för kunder, medarbetare, entreprenörer och samhälle. Säkerheten är grundläggande i allt som görs. Resurser och energi ska användas på ett ansvarsfullt och effektivt sätt där fysisk och psykosocial arbetsmiljö prioriteras.

Swedavia går längre än det formella ansvaret kräver, vilket utgör en grund för ambitionen att vara en internationell förebild inom hållbarhetsområdet. Detta görs genom en rad åtgärder. Swedavia ska under 2020 nå nollmålet när det gäller utsläpp av fossil koldioxid från egen flygplatsverksamhet och se till att det kontinuerligt finns tillgång till förnybart flygbränsle på flygplatserna. Stockholm Arlanda Airport var den första flygplatsen i världen som visade att det går att transportera förnybart flygbränsle enligt normala logistikkedjor. Swedavia har också identifierat och genomfört initiativ för att säkerställa och utveckla affäretiken och att vidareutveckla risk- och krishanteringens samt kontinuitetsplaneringen.

För att ta ett socialt och miljömässigt ansvar arbetar Swedavia bland annat med att höja säkerhetsklimatet och tryggheten på flygplatserna, stärka det proaktiva och systematiska arbetsmiljöarbetet samt att övergå till klimatsmarta energilösningar.

Swedavias leverantörsarbete

Ett väl fungerande leverantörsled är en förutsättning för att Swedavia ska kunna driva och utveckla verksamheten som i sin tur bidrar till att uppnå målen. Det är därför viktigt med en förståelse för leverantörsmarknaden, de utmaningar som finns inom de områden Swedavia upphandlar och var hållbarhetsriskerna finns.

Swedavia arbetar med kategori-baserade inköp utefter hur leverantörsmarknaden ser ut. Bolaget har 14 huvudkategorier med ett 90-tal subkategorier och en inköpsvolym på närmare sex miljarder kronor.

Av Swedavias cirka 4 000 leverantörer finns ramavtal 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 bedömning har gjorts att 20 stycken är toppriskleverantörer utifrån ett driftsperspektiv. För dessa har Swedavia etablerat ett uppföljningsarbete där stor vikt läggs vid hållbarhetsfrågor med fokus på miljöhänsyn.

Inom kategorin IT följer Swedavia upp samtliga strategiskt viktiga leverantörer med specifika uppföljningsmöten kring hållbarhet två gånger per år. Utifrån uppföljningarna arbetar leverantörerna med åtgärdsplaner som Swedavia i sin tur följer upp. Under 2019

har Swedavia börjat ta stöd av Upphandlingsmyndighetens kriteriebibliotek för hållbarhetskrav i upphandling bland annat gällande sociala krav. I nästa steg kommer kriterierna att användas vid uppföljningarna.



All affärsverksamhet utgår från kunderna

Swedavias affärskretsar yttre kring kunderna – resenärer, flygbolag och hyresgäster. Swedavia har två rörelsesegment – 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 flygplatser.



Swedavias rörelsesegment



Flygplatsverksamhet

Äger, driver och utvecklar Sveriges basutbud av flygplatser i hela Sverige

Aviation Business

- Resenärstjänster
- 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 & angöring
- Tjänster inom reklam, IT med mera

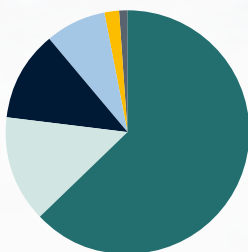
Real Estate

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

Intäkter
% av nettoomsättningen



- 63% Aviation Business
- 14% Bilparkering & Angöring
- 12% Retail, Food & Beverage
- 8% Fastighetsintäkter
- 2% Reklam
- 1% Övrig Commercial Services
- 0% Övrig nettoomsättning

Ny mätmetod ger svar direkt

Under 2019 har ett nytt sätt att mäta kundupplevelsen börjat införas på vissa av flygplatserna. Framåt ska alla kundgrupper mätas på samma sätt och återkopplingen följs upp kontinuerligt.

Tidigare har nöjdheten hos Swedavias olika kundgrupper – resenärer, flygbolag och hyresgäster – fångats upp med olika metoder vilket har gjort det svårt att jämföra resultaten. Under 2019 började en ny metod användas och fortsättningsvis ska kundupplevelsen mätas på samma sätt oavsett vilken grupp det handlar om. De specifika frågeställningarna kommer delvis att skilja sig åt, men det övergripande tillvägagångssättet blir detsamma för alla grupperna.

Under våren genomfördes ett pilottest på Bromma Stockholm Airport och under

kvartal tre och fyra påbörjades införandet av den nya mätmetoden på Göteborg Landvetter Airport samt Bromma Stockholm Airport. Under 2020 ska metoden successivt börja användas även på de andra flygplatserna och i slutet av året ska den vara etablerad i hela verksamheten.

Med det nya verktyget går det att se mätresultaten kontinuerligt. Då blir det möjligt att snabbt dra slutsatser av hur kunderna upplever flygplatserna, både på operativ och strategisk nivå samt hur det påverkar upplevelsen. Det hjälper Swedavia att förstå kundernas behov och underlättar att ta fram tjänster och produkter som utvecklar erbjudandet.

Swedavia har haft ett övergripande mål på 85 procent kundnöjdhet bland resenärer. I takt med att den nya metoden införs kommer Swedavia att ha både ett övergripande mål och specifika mål per kundgrupp.

Rätt tid i luften

Att flyget ska hålla tiden är ett viktigt mål och något som resenärerna värderar högt. Därför har Swedavia satt specifika punktlighetsmål för alla flygplatser.

Inom flyget definieras punktlighet med att flygplanet rullar ut från gate – ”off block” – inom 15 minuter från utsatt avgångstid. För att leva upp till det har samtliga Swedavias flygplatser egna mål som följs upp. Dessutom finns det ett övergripande punktlighetsmål på 85 procent för alla flygplatser.

Under 2019 var den samlade punktligheten för in- och utrikeslinjerna 80,8 procent, jämfört med 76,3 procent 2018.

Flera faktorer påverkade hur det gick under året. Antalet väderstörningar i form av kraftiga snöfall och åskoväder har inte varit lika många under 2019 som tidigare år. Minskade trafikvolymer under året har möjliggjort underhåll av Arlandas infrastruktur, vilket också har bidragit till bättre punktlighet.

Eurocontrol har lagt stort fokus på hanteringen av flygtrafikledningen över Europa, bland annat genom att begränsa flexibiliteten under sommarmånaderna och ökat koordineringen mellan olika länder för att säkerställa en gemensam lägesbild.

För utrikesavgångarna hade Swedavia en punktlighet på 77 procent, jämfört med 72,6 procent 2018.

När det gäller inrikesflyget hade Swedavia en punktlighet på 86,5 procent, jämfört med 81,3 procent 2018. Inrikestrafiken är inte alls drabbad av förseningar som beror på trängsel i lufttrummet, vilket är vanligt förekommande i övriga Europa.

Den andel av förseningarna som kunderna anser ha orsakats av flygplatserna i sig minskade under 2019 till 2,8 procent, jämfört med 2,9 procent 2018. Bakgrunden är att Stockholm Arlanda Airport under sommarmånaderna hade störningar med IT-utrustning i gaterna.

Punktlighet %	2019	2018
Inrikes	86,5	81,3
Utrikes	77,0	72,6
Totalt	80,8	76,3

Planer som bäddar för framtiden

Långa perspektiv är avgörande för planering av hållbar infrastruktur. Därför jobbar Swedavia med 50-åriga masterplaner. Under året fick två av flygplatserna sina planer klara. Dessutom började Swedavia undersöka hur flygplatserna ska förberedas för elektrifieringen av flyget.

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 visionära och se till att kortsiktiga beslut och investeringar fungerar även i ett längre perspektiv. Genom ett långsiktigt perspektiv på planeringen kan flygplatsens olika verksamheter placeras på ett sätt som fungerar både nu och i framtiden. På så sätt mini-

meras behovet av att flytta dem, vilket gynnar hållbarheten.

Till grund ligger bland annat långtidsprognoser för resenärsvolym och ett exempel på vad som tas upp är var expansion bör placeras för att kunna möta framtidens behov. Exempelvis är Swedavia mitt uppe i en betydande investeringsfas för flera av flygplatserna där masterplaner har legat till grund då processerna har förberetts.

Klimatanpassning och riksintressen

2019 fick Kiruna Airport och Luleå Airport sina masterplaner fastställda. Dessutom fattades ett vägvalsbeslut för Göteborg Landvetter Airports masterplan, där en utveckling av terminalen mot söder och öster förordades.

I vägvalsbeslutet för Stockholm Arlanda Airport finns en terminalexpansion vid nuvarande Terminal 2 och 3 samt en ny satellitterminal väster om bana 3, ett arbete som nu fördjupas. För att hålla takt med långtidsprognosen inleds arbetet med bland annat miljötillstånd under 2021. Inom ramen för Stockholm Arlanda Airports masterplan finns även en ny rullbana.

Swedavia får ibland frågan om varför London Heathrow kan hantera närmare 500 000 årliga rörelser på två rullbanor medan Stockholm Arlanda Airport som



Stockholm Arlanda Airport

i dag har cirka 240 000 rörelser per år, planerar för en tredje parallellbana.

Förklaringarna är flera:

- Antalet parallella rullbanor påverkar kapaciteten, vilket betyder att bana 2 på Stockholm Arlanda Airport inte bidrar till flygplatsens maxkapacitet. Den nya parallellbanan som planeras på Stockholm Arlanda Airport blir alltså en tredje parallellbana. Heathrow har liksom Stockholm Arlanda Airport två parallella rullbanor och båda flygplatserna planerar för en framtida tredje parallellbana.
- Det inte den årliga volymen av rörelser som begränsar kapaciteten, utan tiden då kapacitetsbehovet är som högst. Vid en jämförelse mellan Heathrow och Stockholm Arlanda Airport blir det tydligt att Stockholm Arlanda Airports kapacitetsbehov är som störst under morgon och eftermiddag medan Heathrow har behov av maxkapacitet under en betydligt längre tid på dygnet. London är en destination som resenärer väljer att åka till oavsett tid på dygnet. Om Stockholm

Arlanda Airport når sitt kapacitetstak och tvingas säga nej till trafik väljer de flesta en annan flygplats snarare än att komma till Arlanda på en annan tidpunkt.

För Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport pågår just nu riksintressepreciseringar som drivs av Trafikverket. Det innebär att områden ska fredas mot verksamheter som betyd-

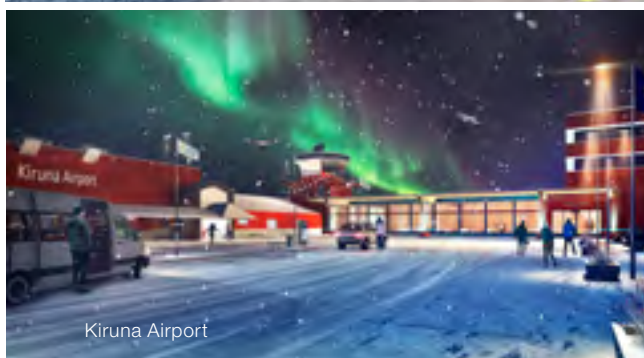
ligt kan försvåra för flygplatsen att utföra sitt uppdrag, ska preciseras.

Under året inleddes arbetet med att komplettera masterplanerna med information om hur flygplatserna ska anpassas till ett förändrat klimat. Det handlar om att beskriva vilka konsekvenser det kan få om exempelvis temperaturer, vindstyrkor eller vattennivåer förändras.

Masterplaner i korthet

- Swedavia har arbetat med masterplaner i nuvarande format sedan 2016. Arbetet drivs och utvecklas av Swedavias Master planningfunktion i tätt samarbete med Anläggningar & system, flygplatser samt Real Estate.
- Fastställs för alla Swedavias flygplatser utom Bromma Stockholm Airport.
- Flygplatser med färdiga masterplaner är Malmö Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Visby Airport, Ronneby Airport och Kiruna Airport.
- Åre Östersund Airports planarbete initieras 2020. För Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport är så kallade mer översiktliga planer och vägvalsbeslut klara.
- Swedavias interna remisshantering av plan- och bygglovsärenden som har stark koppling till riksintresset, flyttades under året till enheten för Master Planning.

Läs mer om masterplanerna på Swedavias hemsida – Om Swedavia – Roll och uppdrag.



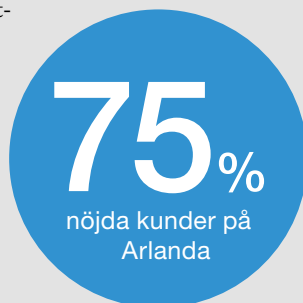
Stockholm Arlanda Airport: Investeringar i mångmiljardklassen fram till 2025

Swedavias mål är att Stockholm Arlanda Airport ska utvecklas till Nordens ledande flygplats som med smidiga flöden, inspirerande reseupplevelser och ett välutvecklat destinationsnät som bidrar till Sveriges tillväxt och utveckling.

Samtidigt ska flygplatsen fortsätta att vara bland de klimatsmartaste i världen och behålla sin ställning som internationell förebild inom hållbarhet.

Flygtillgänglighet är avgörande för Sveriges konkurrenskraft, tillväxt och välfärd. Även om det syns en avmattning i flygresandet så har antalet resenärer ökat kraftigt under många år. En utveckling för att möta dagens kapacitetutmaning har därför varit nödvändig. Sedan ett antal år tillbaka driver Swedavia ett omfattande utvecklingsprogram för att bygga ikapp kapacitetsmässigt och utveckla Arlanda för att 2040 kunna hantera en prognosticerad reseefterfrågan om drygt 40 miljoner resenärer.

För att skapa större terminalyta och ökad kapacitet kommer Terminal 5 att byggas ut med ytterligare en pir. Inledande och förberedande arbeten pågår och den nya piren planeras stå klar 2025. En större marknadsplats, en central säkerhetskontroll och uppgraderad bagagehantering kommer att erbjuda såväl högre kapacitet och större flexibilitet som moderniserade miljöer.



Kring årsskiftet 2018/2019 kunde Arlandas driftorganisation flytta till ett nybyggt driftområde med högsta miljöbetyg. Denna flytt, tillsammans med andra omfattande arbeten de senaste åren, har möjliggjort de om- och nybyggnationer som nu börjar märkas på flera ställen i resenärsflödet.

Under perioden 2016–2025 planerar Swedavia investera cirka 27 miljarder kronor i Stockholm Arlanda Airport. Till detta hör fastighetsinvesteringar som Office One, invigt under 2019 och Comfort Hotel Arlanda Airport med invigning i februari 2020. Fler terminalnära byggnader planeras.

Kundnöjdhet och punktlighet

Relevant utbud av mat, dryck och handel, smidiga och effektiva flöden, samt service och välkomnande atmosfär är de faktorer som främst påverkar reseupplevelsen. Transferten ska vara smidig och väntetiderna korta.

Kundnöjdheten på Arlanda har gått upp sedan föregående år, från 73 procent till 75 procent. Resenärerna upplever ett bättre bemötande, en renare flygplats och högre effektivitet. Även betyget för väntetider i incheckning och säkerhetskontroll har ökat.

Trots att stora underhållsarbeten har genomförts under året av rullbana 1, anslutande taxibanor och vissa uppställningsplatser på flygplatsen, vilket periodvis påverkat flygtrafiken, så uppgick flygplatsens punktlighet under 2019 till 77,4 procent, jämfört med 72,4 procent året innan.

Swedavias ambition är att kundnöjdhet och punktlighet över tid ska stärkas ytterligare då kapacitetutmaningarna hanterats och utvecklingsprogrammet färdigställts.

Samarbeten och intressentrelationer

De flygplansnära delarna av verksamheten är i egen regi, som exempelvis bansystem, fälttjänst och assistansservice. I de delar av verksamheten där Swedavia samarbetar med underleverantörer är behovet att säkra effektiva leverantörsrelationer centrala. Flygplatsens säkerhetsverksamhet sysselsätter 1 000 personer och är en av fler verksamheter som bedrivs av underleverantörer, flygtrafikledningen är en annan.

Inför 2019 automatiserade Swedavia tillsammans med leverantörer processen vid säkerhetskontrollen samt införde en digital lösning som gör att köbildningen kan följas i realtid. På så sätt ges resenären en prognos för hur lång tid det beräknas ta att passera genom säkerhetskontrollen. Automatiseringen av delar av säkerhetskontrollen är ett tydligt exempel på hur Swedavia arbetar med sina leverantörer för att åstadkomma en bättre kundupplevelse. Swedavia har som mål att 95 procent av resenärerna på Stockholm Arlanda Airport inte ska stå i kö mer än fem minu-

”Relevant utbud av mat, dryck och handel, smidiga och effektiva flöden, samt service och välkomnande atmosfär är de faktorer som främst påverkar reseupplevelsen”



ter, vilket ställer krav på både Swedavia och bolagets leverantörer.

Oavsett antalet resenärer är det viktigt för Swedavia att kunna erbjuda flygbolagen välfungerande, effektiva och konkurrenskraftiga lösningar. Det pågående utvecklingsprogrammet spelar en viktig roll för att fortsatt kunna leverera en bra produkt till flygbolagen.

Ett fortsatt nära samarbete med kommunerna Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna och Knivsta är betydelsefullt. Flygplatsen är en sysselsättningsmotor i regionen och inom några årtionden beräknas de gemensamma satsningarna inom Airport City Stockholm

mer än fördubbla antalet arbetstillfällen till cirka 40 000.

Ambitiösa infrastrukturprojekt är av stor vikt för att möta de nya behov som skapas i regionen och för att locka företagsetableringar som kan främja utvecklingen och ytterligare stärka tillväxten.

Andra viktiga samarbeten, för utvecklingen av Stockholm Arlanda Airport och av den internationella tillgängligheten i Sverige och Stockholmsregionen, är Arlandarådet och Connect Sweden. Båda dessa samlar en rad viktiga aktörer med syftet att stärka Stockholm Arlanda Airport.

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 280 flyglinjer och utrikestillgängligheten vid flygplatsen har ökat med 13 procent 2016–2018.
- Trafikerar 168 destinationer varav 23 är inrikes.
- Totalt arbetar cirka 19 000 personer i den dagliga verksamheten på och omkring Stockholm Arlanda Airport. 1 125 av dessa är anställda av Swedavia.



Resenärsutveckling 2019

- Under 2019 hade flygplatsen 25,6 miljoner resenärer jämfört med 26,8 miljoner 2018. Inrikesflyget minskade mest med åtta procent, men även utrikesflyget minskade under 2019 med fyra procent jämfört mot 2018.

Flygrelaterade nyheter 2019

- Under 2019 har japanska All Nippon Airways (ANA) annonserat en kommande direktförbindelse till Tokyo, den första på över 30 år.
- Nedläggning har annonserats eller genomförts av flera viktiga interkontinentala direktlinjer: SAS till Hongkong och Los Angeles, samt Norwegians alla destinationer från Arlanda till USA och Thailand. Att dessa linjer flyttas till närliggande storflygplatser får direkta konsekvenser för resenärer och för affärs- och näringsliv i Sverige, inte minst genom negativa effekter för flygfrakten vilket påverkar logistikkedjor för många företag i landet.

Utmaningar och möjligheter

- Utrikestillgängligheten utmanas – flygbolag har minskat kapaciteten och flera viktiga interkontinentala direktlinjer har lagts ned och flyttats.
- Att lyckas bibehålla eller öka resenärsnöjdheten trots stora om- och nybyggnationer som börjar märkas i resenärsflödena.
- Fortsätta utveckla de terminalnära områdena som en attraktiv och växande mötes- och arbetsplats.
- Utifrån flygplatsens utvecklingsprogram och Stockholmsregionens attraktivitet utvecklas till Nordens ledande flygplats.

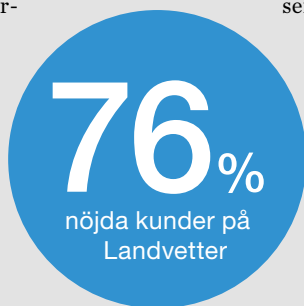
Göteborg Landvetter Airport: Växande flygplats i expansiv region

Läget i ett mycket expansivt område gör att Göteborg Landvetter Airport har stark potential att fortsätta utvecklas. Kapaciteten behöver dock öka och under året märktes flygplatsens terminal-expansion i såväl norra som södra delen.

Resenärsutvecklingen hade en negativ trend med en nedgång från 6,8 till 6,7 miljoner resenärer. Förändringen beror bland annat på ett minskat affärsresande inom Sverige. Utrikesresandet fortsätter att öka. Sammanlagt har utrikestrafiken ökat med 1,2 procent medan inrikestrafiken har minskat med 14,3 procent. I juli 2019 slog Göteborg Landvetter Airport sitt rekord i antal resenärer.

Alla långsiktiga prognoser tyder på ökning i framtiden och 2028 räknar Swedavia med en miljon fler resenärer jämfört med i dag. Stora investeringar görs för att bygga ut Göteborg Landvetter Airport för att bli av med den kapacitetsbrist som råder. Investeringarna startade 2016 och sammanlagt ska 3,4 miljarder satsas fram till 2025. Flygplatsen är nu inne i sin mest expansiva period sedan den byggdes i slutet av 1970-talet.

Under 2020 kommer terminalen att växa med 40 procent och tre nya terminalanslutna gater blir klara i flygplatsens södra område. Gaterna är flexibla och går att använda för resenärer både inom och utanför Schengenområdet. Det kommer att innebära en ännu smidigare reseupplevelse. Exempelvis kommer betydligt färre resenärer att behöva åka buss till eller från flygplanen.



”Stora investeringar görs för att bygga ut Göteborg Landvetter Airport för att möta den efterfrågan på kapacitet som råder”

Airport City Göteborg expanderar och nu byggs ytterligare ett hotell samt tre nya logistikfastigheter. Sammanlagt är mer än två miljoner kvadratmeter mark under utveckling och inom 15 år väntas antalet personer som arbetar i flygplatsområdet att ha ökat från 4 000 till 10 000. För att klara av kommunikationerna till och från Göteborg Landvetter Airport planerar Trafikverket för en ny järnvägslinje mellan Göteborg och Borås. Beräknad byggstart är cirka 2026–2027.

Kundnöjdhet och punktlighet

Några av de mest avgörande faktorerna för kundnöjdheten på flygplatsen är relevant utbud av mat, dryck och

handel, smidiga flöden och bra service. Att bedriva omfattande utvecklingsprojekt

och samtidigt vara i full drift är en utmaning.

Under 2019 outsourcade Swedavia säkerhetskontrollen och bevakningen på Göteborg Landvetter Airport. Det innebar vissa utmaningar bemanningsmässigt under årets första fem månader, vilket

resulterade i längre väntetider till säkerhetskontrollen under sommaren. Kundnöjdheten för Göteborg Landvet-



ter Airport gick ned från 77 procent 2018 till 76 procent under 2019.

Sedan tidigare har flygplatsen självservice-diskar för incheckning och ombordstigning, vilket effektiviserar processerna och minskar köbildning. För att förbättra resenärernas upplevelse togs ett nytt högtalarsystem i bruk under året.

Till skillnad mot kundnöjdheten har punktligheten på flygplatsen en positiv trend. Den gick upp från 76,5 procent 2018 till 80,7 procent 2019. Antalet väderstörningar i form av kraftiga snöfall och åskoväder har inte varit lika



många under året. Flertal stora utvecklingsprojekt börjar bli klara med mindre operativa störningar till följd. Eurocontrol har lagt stort fokus på hanteringen av flygtrafikledningen över Europa. Det har gjorts bland annat genom att begränsa flexibiliteten under sommarmånaderna samt öka koordineringen mellan olika länder för att säkerställa en gemensam lägesbild.

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 på plats.

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 aktörerna i Västsverige.

GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT I KORTHET

- Har en unik position mitt emellan Oslo, Köpenhamn och Stockholm.
- Trafikeras av 189 flyglinjer och utrikestillgängligheten har ökat med 5 procent sedan 2018.
- Trafikerar 107 destinationer varav sju är inrikes.
- Antal anställda är cirka 3 700 varav 847 är anställda av Swedavia.
- En flygplats med flera expansiva lågprisbolag vilka ställer höga krav på effektivitet.



Resenärsutveckling 2019

- Under 2019 hade flygplatsen 6,7 miljoner resenärer jämfört med 6,8 miljoner 2018.

Flygrelaterade nyheter 2019

- Trafikeras av totalt 174 flyglinjer jämfört med 164 linjer 2018.
- 10 nya linjer till och från flygplatsen etablerades. Bland annat blev Ryanairs dotterbolag Laudamotion en ny flygbolagskund.
- I december ökade Qatar Airways sina avgångar till Doha från fem till sju avgångar per vecka.
- Ryanair startade sju nya linjer.
- Aeroflot drog in sin linje till Moskva.

Utmaningar och möjligheter

- Klimatdebatten påverkar affärsresandet. Fler har under året valt tåget för sina affärsresor eller valt att inte resa alls.
- Göteborgsregionen är expansiv och besöksnäringen växer, vilket på längre sikt påverkar resandet positivt.
- Godstrafiken på Qatar Airways linje till Doha har potential att växa.

Bromma Stockholm Airport: Utrikesresandet ökar

Kundnöjdheten lyfte på Bromma Stockholm Airport efter att flera moderniseringar blivit klara. 2019 ökade utrikesresandet och antal kvinnor gick om männen bland dem som reste till och från flygplatsen.

Bromma Stockholm Airport är en flygplats med anor. Den invigdes 1936 och har inte renoverats i sin helhet sedan 50-talet. Det har därför funnits stora behov av moderniseringar. Även åtgärder gällande säkerhet och bullernivåer har behövts och sedan flera år genomgår flygplatsen en utvecklingsfas. Swedavia ska mellan åren 2016 och 2023 göra investeringar för 1,6 miljarder. Hittills har bland annat en ny ankomsthall öppnats 2017 och 2018 invigdes en ny avgångshall. 2019 blev även den äldre delen av avgångshallen klar. Antal gater har ökat från åtta till 13. För att hela tiden kunna upprätthålla full verksamhet har arbetet skett i etapper.

Eftersom delar av Bromma Stockholm Airport är byggnadsminnesmärkt måste alla förändringar ske med försiktighet. Flygplatsen har dessutom ett arrendeavtal som löper ut 2038, vilket gör att alla investeringar måste avvägas noggrant.

Det växande handelsområdet Bromma Blocks som ligger i anslutning till flygplatsen ökar trafiken till området. För att resenärerna ska kunna komma fram i tid behövs smidiga och pålitliga transporter. Bland annat kommer flygplatsen att få en egen hållplats på Tvärbanans Kistagren, den nya hållplatsen invigs

2021. Under 2019 har möjligheterna att parkera setts över, dessutom blev områdets nya infrastruktur för taxi, bussar och hyrbilar klar.

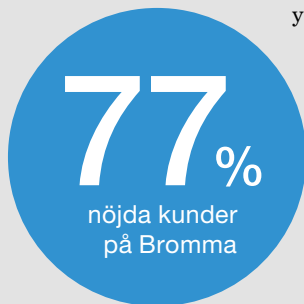
Kundnöjdhet och punktlighet

Kundnöjdheten på Bromma Stockholm Airport uppgick 2019 till 77 procent, vilket är en kraftig ökning jämfört med 2018 då den låg på 60 procent. En rad åtgärder har påverkat kundnöjdheten positivt. Bland annat har ankomst- och avgångshall moderniserats, vilket ger en förbättrad kundupplevelse och flera utvecklingsprojekt har blivit klara. Det har bland annat minskat trängseln och förbättrat atmosfären i terminalen. Bromma Stockholm Airport har en hög punktlighet, 2019 uppgick den till 91,9 procent jämfört med 87,1 procent föregående år. En nära dialog med flygbolagen, förbättrade interna processer och flertal stora moderniseringsprojekt som avslutades 2018 bidrog till en bättre punktlighet för 2019.

Samarbeten

Bromma Stockholm Airports närhet till Stockholm och till tät bebyggelse i närområdet gör att miljö- och säkerhetskraven är extra hårda. Det finns särskilda krav på de flygplan som får trafiker flygplatsen. Inte minst ställs krav på låga bullernivåer. Varje år genomför Swedavia utredningar för att ta reda på om det går att reducera nivåerna i omkringliggande fastigheter.

När det gäller flygbolagskunder, partners och leverantörer är det av yttersta vikt för verksamheten att Swedavia arbetar för att nå en samsyn kring hur kunderbjudandet ska utvecklas.



BROMMA STOCKHOLM AIRPORT I KORTHET:

- Sveriges tredje största flygplats med knappt 10 kilometer till Stockholms city, vilket ger det snabbaste reseerbjudandet till och från Stockholm.



- **Antal anställda:**

Cirka 1 100 personer varav 210 är anställda av Swedavia.

- Trafikeras av 17 flyglinjer.
- Trafikerar 17 destinationer, varav 14 är inrikes.
- Certifierad enligt Transportstyrelsens referenskod 3C som avser säkerhetsåtgärder.

Resenärsutveckling 2019

- Under 2019 hade flygplatsen 2,4 miljoner resenärer jämfört med 2,5 miljoner 2018.
- Inrikesresandet från Bromma har under året gått ner något.
- Utrikesresandet har en motsatt trend och ökade med 16 procent, framför allt till destinationerna Bryssel och Helsingfors.
- Privatesorna växer och står nu för 43 procent av resandet.

Flygrelaterade nyheter 2019

- BRA fortsätter att vara störst av flygbolagen som trafikerar Bromma Stockholm Airport. Under 2019 stod BRA för 90 procent av alla flygningar.

Utmaningar och möjligheter

- Närheten till Stockholm gör det smidigt att resa från Bromma Stockholm Airport och utrikesresandet ökar.
- För att utveckla resandet krävs fortsatt modernisering av flygplatsen och förbättrade kommunikationer till city.

Sju regionala flygplatser: Ett nät av förbindelser över landet

För de sju regionala flygplatserna har året som gått präglats av en kraftig minskning i antalet resenärer. Ett starkare klimatfokus har påverkat tillväxten i antal affärsresenärer. Även privatresandet har minskat, vilket syns tydligt i antalet charterresenärer.

De regionala flygplatserna bildar ett infrastrukturnät som täcker hela landet. Förutom inrikeslinjer har flera flygplatser också direkta utrikeslinjer, främst i form av charterlinjer, men också reguljära linjer. Utrikeslinjerna finns främst på Malmö Airport.

Fram till 2025 genomförs en hel del stora investeringar på de regionala flygplatserna. Det handlar om underhållsinvesteringar i byggnader och markanläggningar. Ett exempel på utvecklingsinvestering är Åre Östersund Airport som tillsammans med regionen och kommuner i området har uppgraderat sitt bansystem till Cat III-standard. Det innebär att flygplatsen bibehåller till-

gängligheten även vid dåliga väderförhållanden.

Flygplatserna har infört det processorienterade arbetssätt som utvecklats inom Swedavias omställningsarbete, inriktat på ständiga förbättringar och med fokus på kundupplevelse, helhetsyn, samarbete och effektivitet. De första processanalyserna har genomförts under hösten och en ny processorienterad organisation är nu fullt ut i drift.

Kundnöjdhet och punktlighet

Kundfokuset är starkt och nöjdheten ligger i flera fall över Swedavias mål. De goda resultaten hänger till stor del samman med de mindre flygplatsernas modell för integrerade tjänster, ett arbetssätt där medarbetare träffar resenärerna genom hela flödet. Det ger ett välkomnande bemötande, men också en god förståelse för kundens behov utifrån en helhetsupplevelse. Den samlade siffran för kundnöjdheten 2019 uppgick till 80 procent jämfört med 79 procent 2018. Den sammantagna punktligheten

på de sju regionala flygplatserna uppgick 2019 till 84,7 procent, jämfört med 81,7 procent 2018. Förseningar beror oftast på sent inkommande flyg som får följdförseningar i hela trafiken. Genom processorienteringen sätter Swedavia högt fokus på arbetet med punktlighet. Samarbetet mellan alla flygplatserna och partners är avgörande för att nå satta punktlighetsmål.

Samarbeten och intressentrelationer

Bland de flygbolag som trafikerar de sju regionala flygplatserna finns BRA, Norwegian och SAS. På Malmö Airport, där en stor del av linjerna går till destinationer i utlandet, är Wizz Air störst. För att upprätthålla en bra konkurrens och minska sårbarheten i utbudet strävar Swedavia efter att ha minst två flygbolag på varje flygplats. Inte minst är det viktigt för regionerna som behöver säkra tillgängligheten ur ett medborgarperspektiv, men också för den viktiga besöksnäringen.

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.
- Antal anställda är cirka 2 200 varav 897 är anställda av Swedavia.
- Trafikerar 101 destinationer varav 35 är inrikes. Störst destinationsutbud har Malmö Airport och Umeå Airport.
- 2017 uppfyllde Ronneby Airport Swedavias mål att den egna verksamheten ska vara fossilfri senast 2020. Visby Airport och Luleå Airport var klara 2018.



Resenärsutveckling 2019

- Under 2019 hade de regionala flygplatserna 5,5 miljoner resenärer, jämfört med 5,9 miljoner 2018.
- Affärsresandet gick ner under året.
- Privatresandet klarade sig bättre, men alla flygbolag flaggar för neddragningar i regionerna.
- Alla flygplatser har negativ resenärstillväxt 2019. Mest tydlig är minskningen på Ronneby Airport och Malmö Airport, men även chartertrafiken har gått ner med undantag för Luleå Airport.

Flygrelaterade nyheter 2019

- På grund av minskad efterfrågan drar flygbolaget SAS ner på kapaciteten på Visby Airport och BRA drar kraftigt ner på kapaciteten i Östersund.

Utmaningar och möjligheter

- Regionernas behov av snabba kommunikationer till storstäderna skapar en efterfrågan på flyglinjer.
- Klimatdebatten påverkar affärsresandet – fler har under året valt tåget för sina affärsresor. Följden blir att flygbolagen lägger ner flyglinjer som i sin tur försämrar regionernas tillgänglighet.
- Affärsresandet minskade under året.

Swedavias flygplatser 2019

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



FRÅN NORR TILL SÖDER:

Kiruna Airport

Banlängd: **2 502 m**
 Starter och landningar: **2 891**
 Antal resenärer: **267 941**
 Linjer: **3 utrikes 5 inrikes**
 Populäraste destinationer: **Stockholm, Umeå, London**

Luleå Airport

Banlängd: **3 350 m**
 Starter och landningar: **10 856**
 Antal resenärer: **1,2 miljoner**
 Linjer: **12 utrikes 7 inrikes**
 Populäraste destinationer: **Stockholm, Göteborg, Gran Canaria**

Umeå Airport

Banlängd: **2 400 m**
 Starter och landningar: **12 223**
 Antal resenärer: **960 351**
 Linjer: **10 utrikes 16 inrikes**
 Populäraste destinationer: **Stockholm, Helsingfors, Gran Canaria**

Åre Östersund Airport

Banlängd: **2 500 m**
 Starter och landningar: **7 001**
 Antal resenärer: **473 497**
 Linjer: **8 utrikes 8 inrikes**
 Populäraste destinationer: **Stockholm, London, Umeå**

Stockholm Arlanda Airport

Banlängd: **3 301, 2 500 och 2 500 m**
 Starter och landningar: **229 601**
 Antal resenärer: **25,6 miljoner**
 Linjer: **280 utrikes 44 inrikes**
 Populäraste destinationer: **London, Köpenhamn, Oslo**

Bromma Stockholm Airport

Banlängd: **1 668 m**
 Starter och landningar: **46 474**
 Antal resenärer: **2,4 miljoner**
 Linjer: **3 utrikes 14 inrikes**
 Populäraste destinationer: **Malmö, Göteborg, Visby**

Göteborg Landvetter Airport

Banlängd: **3 300 m**
 Starter och landningar: **66 149**
 Antal resenärer: **6,7 miljoner**
 Linjer: **174 utrikes 15 inrikes**
 Populäraste destinationer: **Stockholm, London, Frankfurt**

Visby Airport

Banlängd: **2 000 och 1 100 m**
 Starter och landningar: **9 564**
 Antal resenärer: **446 764**
 Linjer: **4 utrikes 15 inrikes**
 Populäraste destinationer: **Stockholm, Göteborg, Malmö**

Ronneby Airport

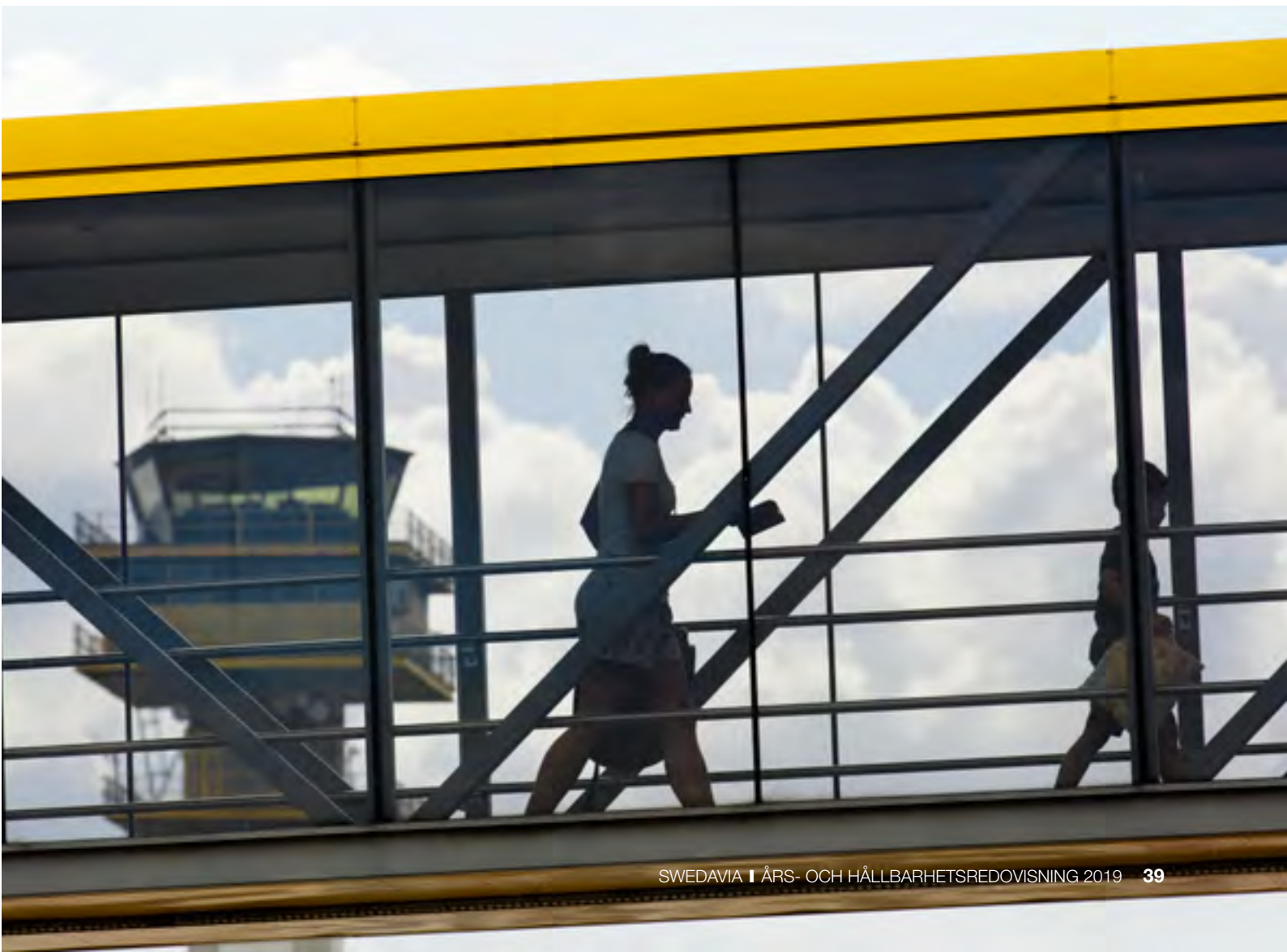
Banlängd: **2 231 m**
 Starter och landningar: **4 039**
 Antal resenärer: **204 678**
 Linjer: **3 inrikes**
 Populäraste destinationer: **Stockholm**

Malmö Airport

Banlängd: **2 800 och 797 m**
 Starter och landningar: **22 849**
 Antal resenärer: **2 miljoner**
 Linjer: **48 utrikes 12 inrikes**
 Populäraste destinationer: **Stockholm, Gdansk, Skopje**



Swedavias tio flygplatser bildar ett nätverk som knyter samman Sverige, från Kiruna Airport i norr till Malmö Airport i söder.





Ett attraktivt utbud av flyglinjer en motor för tillväxt

Efter flera år med stark trafikutveckling minskade resandet vid Swedavias flygplatser under 2019. Framför allt var det en nedgång i inrikestrafiken och det direkta interkontinentala resandet medan Europatrafiken fortsatte på bra nivåer. Flygplatser runt om i Europa ser också en avmattning i trafiktillväxten.

AVIATION BUSINESS I KORTHET

- Verksamhetsområdet omfattar tjänster inriktade på flygverksamheten.
- Det handlar bland annat om destinations- och linjeutveckling, start- och landningstjänster, marktjänster, flygplansparkering och olika typer av resenärstjänster.
- Trots en nedgång i främst inrikesresandet fortsätter flera av flygbolagen att expandera på Swedavias flygplatser.
- Under 2019 tillkom totalt 31 nya linjer varav 15 säsongslinjer till sammanlagt 22 nya destinationer.
- Fyra nya flygbolag etablerade sig på Swedavias flygplatser under 2019.
- Bra läge, ett attraktivt erbjudande och god service är faktorer som gör att flygbolag vill etablera sig på Swedavias flygplatser.

Sverige är ett allt mer populärt resmål för både investerande företag och resenärer. 60 procent av de kommersiella gästnätterna i Sverige härrör till resenärer som kommit med flyg. Globaliseringen är en motor för resandet då fler bor, arbetar eller studerar på annan ort än där de är födda. I dag är runt 20 procent av Sveriges befolkning utrikesfödda och många av dem gör resor till släktingar och vänner i andra länder.

För att öka tillgängligheten till Sverige och resandeströmmarna till flygplatserna, krävs ett bra utbud av linjer. Destinations- och linjeutveckling är därför en central del av Swedavias uppdrag.

Under de föregående åtta åren var det all-time-high för trafikutvecklingen. Trafiken ökade med över 50 procent vid Swedavias flygplatser under åren 2010 till 2018 men 2019 bröts trenden och det förklaras framför allt av att inrikesresandet minskar.

Trafiken är viktig och om utvecklingen fortsätter kommer det att påverka tillgängligheten och möjligheten att bo och verka i hela landet.

Chartertrafiken och den interkontinentala direkttrafiken till Nordamerika och Asien minskade under året medan den reguljära Europatrafiken var relativt stabil.

Ett flertal faktorer bidrar till utvecklingen bland annat konjunkturförändringar, klimatdebatt, geopolitisk oro samt en svag svensk krona. Utvecklingen inverkar på flygbolagens vilja och förmåga att investera i och utveckla trafiken i Sverige.

Flygbolagskunderna skiljer sig åt i fråga om affärsmodell och vilka grupper de riktar sig mot. Traditionellt har lågprisbolagen satsat på enklare och mer automatiserade tjänster medan de större nätverksbolagen gått in för ett mer personligt bemötande och tjänster som passar in i deras profil som premiumbolag. För Swedavia är det viktigt att kunna leva

upp till bolagens och deras kunders skiftande behov. Skillnaderna mellan affärsmodellerna minskar och med tiden har de alltmer börjat likna varandra. Det är positivt för resenärerna som får ett mer flexibelt erbjudande.

Marginalerna i branschen är små och för att flygbolagen och Swedavia ska kunna förstå varandras villkor och förutsättningar krävs goda relationer. Flygbolagen är känsliga för konjunkturförändringar och kostnadsökningar, särskilt oljepriset är en viktig parameter. Flera bolag har de senaste åren haft lönsamhetsproblem och försvunnit från marknaden. Samtidigt har de större aktörerna och flygbolagsgrupperna i Europa växt.

När resandet går ner och flygbolagen minskar sin kapacitet påverkar det även godstrafiken. Som en följd av konjunkturutvecklingen samt att resandet och utbudet av flyglinjer minskade under året sjönk även fraktvolymer på Swedavias flygplatser. Det gods som fraktas med flyg representerar små volymer, men värdet på det som hanteras är desto större. Trots att flygfrakten bara utgör 1 procent av de globala transportvolymerna står den för hela 35 procent av varuvärdet.

Sverige är en liten marknad med ett starkt beroende av handel med andra länder. Tillgänglighet är viktig för den svenska industrin för att säkra snabba flygtransporter för import och export. Huvuddelen av flygfrakten på Swedavias flygplatser transporteras i bely på passagerarflyg. Färre interkontinentala passagerarlinjer och minskad belykapacitet innebär sämre tillgänglighet då ledtiderna blir längre när godset transporteras på lastbil till Europa för att sedan flygas. Dessutom innebär det miljömässiga nackdelar att inte använda direktflyg.

E-handeln och konsumenternas krav på snabba transporter innebär både möjligheter och utmaningar för flygfrakten, antalet paket blir fler men vikt per kolla är lägre.



VERKSAMHET

Handel och tjänster som utvecklar flygplatserna

Under 2019 ökade försäljningen av mat och dryck mer än antalet resenärer. Nytt under året var att Swedavia tog över kontrollen av taxihanteringen. Dessutom påbörjades en omförhandling där hyresavtal gjordes om till koncessioner.

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.

Den kommersiella affärens handel och tjänster är mer än en efterfrågad service till resenärerna. Butiker, restauranger, kaféer, hotell, parkering, uthyrning och försäljning av reklamplatser ger ett ekonomiskt värde som utgör en viktig bas för att finansiera Swedavias investeringar.

Inkomsterna bidrar till att öka kapaciteten, göra flygplatserna mer attraktiva och att skapa förutsättningar för att utveckla dem på ett hållbart sätt. Därför är det avgörande för Swedavia att stärka det kommersiella utbudet. Även kundnöjdheten och hur lång tid resenärerna spenderar på flygplatsen påverkas av hur väl den kommersiella affären levererar.

Nya innovativa tjänster

Försäljningen av mat och dryck ökade mer än antal resenärer under 2019. Retail hade inte samma expansiva utveckling och intäkterna är procentuellt lägre än på många andra flygplatser. Det beror delvis på att förhållandevis många av resenärerna på Swedavias flygplatser reser inrikes, en grupp som tenderar att spendera mindre pengar jämfört utlandsresenärer, men Swedavia ser en potential att öka försäljningen.

I takt med ökad digitalisering förändras människors köpmönster. För att skapa så bra reseupplevelser som möjligt utvecklar Swedavia hela tiden nya tjänster. I samarbete med kunder och partners testas nya innovativa lösningar som exempelvis självservice-tjänster vid incheckning, säkerhetskontroll och ombordstigning. Andra exempel är mobila lösningar för parkeringsavgifter och möjligheten att handla varor via shop & collect. Då kan kunderna göra sitt köp vid utresan och hämta upp varorna när de

kommer tillbaka eller be att få dem levererade direkt hem.

Swedavia har under året drivit ett projekt för att ta kontroll över taxihanteringen på Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport. Sammanlagt rör det sig om 370 taxiåkare. Den operativa driften ska även i fortsättningen skötas av en extern leverantör, men Swedavia får en tydligare strategisk kontakt och ett eget avtalsförhållande till åkarna. Den nya driften gäller från januari 2020.

Under 2019 inledde Swedavia en process med att gå över från hyresavtal till koncessioner för de av flygplatsernas aktörer som erbjuder tjänster och varor till resenärerna.

Aktivt hållbarhetsarbete

Inom den kommersiella affären pågår ett aktivt hållbarhetsarbete. Swedavia är certifierade enligt det europeiska programmet Airport Carbon Accreditation (ACA) som syftar till att effektivisera flygplatserna ur klimatsynpunkt och flera krav ställs på koncessionshavarna som är verksamma på flygplatserna. Under 2019 har det bland annat införts nya riktlinjer när det gäller engångsartiklar av plast som på sikt ska fasas ut från verksamheterna. Det ställs även krav på socialt ansvarstagande samt att avfallssortering och transporter sker på ett hållbart sätt. En punkt i koncessionsupphandlingarna omfattar samarbete för hållbar utveckling. Det är extra viktigt eftersom många avtal sträcker sig över lång tid samtidigt som det händer mycket inom hållbarhetsområdet. Ett samarbete som stärker Swedavias hållbarhetsarbete och även ger utrymme att lära av varandra.

Investeringar som ger växtkraft

Swedavias Airport Cities fortsätter att utvecklas i snabb takt. I både Stockholm och Göteborg byggs stora hotell och under året började Swedavia även undersöka intresset för en större konferensanläggning vid Airport City Stockholm.

Swedavias affärsområde Real Estate ansvarar för de fastigheter och den mark som ligger i anslutning till flygplatserna. Det är en affärsverksamhet som växer i takt med att globaliseringen ökar och flygplatserna blir ett allt viktigare centrum för möten.

Kring Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport byggs Airport Cities upp med affärer, kontorsbyggnader, hotell, konferensanläggningar och logistikcentrum. Swedavias strategi är att utveckla fastigheter, ofta tillsammans med olika partners och sedan sälja dem när de är klara. Vinsterna investeras i kärnverksamheten och bidrar till att göra flygplatserna mer attraktiva. Intäkterna från Real Estate har stor betydelse för Swedavias verksamhet.

I Airport City Stockholm byggs Nordens största flygplatshotell med 503 rum i Nordic Comfort Hotels regi – ett projekt som blir klart under 2020. Tillsammans med kontorshuset Office One som invigdes 2019 blir hotellet ett startskott för den 800 hektar stora stadsdel som växer fram i Airport City Stockholm. Under året påbörjades exploateringen för ett nytt logistikområde vid Arlanda. Swedavia har dessutom börjat undersöka intresset för en större kongressanläggning med plats för upp till 4 000 gäster i området. Även i Airport City Göteborg byggs ett större hotell med en kapacitet på cirka 220 rum och planerad invigning 2021. Bakom satsningen står Scandic Hotels.

Strategiska partners

Swedavia har ett väl utvecklat samarbete med strategiska partners med specifika kompetenser som kompletterar

den egna verksamheten. Ett exempel är Alecta som äger Swedish Airport Infrastructure tillsammans med Swedavia, ett bolag som förvaltar fastigheter kring flygplatserna. För att utveckla Airport City Stockholm har Swedavia ett partnerskap med Arlandastad Holding och Sigtuna kommun.

Vid Göteborg Landvetter Airport har fastighetsutvecklaren Bockasjö varit en viktig partner i ett joint venture som bildades för att utveckla en första etapp av ett logistikcenter i direkt anslutning till flygplatsen. Under 2019 blev den första etappen med tre fastigheter klar, i och med det sålde Swedavia sin andel i det gemensamma bolaget till Bockasjö.

En egen byggorganisation

För byggverksamheten har Swedavia en beställare- och utförarorganisation. Affärsenheten Anläggningar & system är beställare av de byggnader och anläggningar som behövs för flygplatsernas kärnverksamhet. Inom Anläggningar & system finns avdelningen Portföljledning som utreder framtida möjligheter och tar fram olika Business Case. Real Estate ansvarar för Swedavias kommersiella fastigheter och är i sin tur ett affärsområde inom Portföljledning. Real Estate utvecklar fastigheter och exploaterar mark på och omkring flygplatserna.

För att projektera och driftsätta större projekt har Swedavia utförarorganisationen Stora projekt. När ett projekt som berör flygplatsernas kärnverksamhet är klart inlemmas byggnaden i Anläggningar & system som sedan ansvarar för förvaltningen. Rör det sig om kommersiella fastigheter säljs byggnaderna när de är klara. Mindre

REAL ESTATE I KORTHET

- Affärsområdet äger, utvecklar och förvaltar den mark som är exploaterbar på och omkring Swedavias flygplatser.
- Verksamheten tar fram utvecklingsprojekt för fastigheter så som hotell, kontor, logistik och handel med mera.
- Förvaltar och uppdaterar fastighetsinformation, utvecklar samägda fastighetsbolag och har tjänster inom byggprojektstyrning.

ombyggnadsprojekt och underhåll sköts av flygplatsernas egna organisationer.

Att ha en egen inrättning för byggnation är avgörande för Swedavia. Dels är den nödvändig för att genomföra löpande underhållsverksamhet samt för att klara av om- och tillbyggnad, dels





2
223

rum i det nya hotell som byggs i Airport City Göteborg. Invigning 2021.

behövs organisationen för större satsningar när flygplatserna byggs ut för att klara kapacitetsökningar.

Ett aktivt arbetsmiljöarbete

Swedavias byggverksamhet har en materialintensiv del av verksamheten som ger ett avtryck på klimat och miljö.

Enligt ägarpolicy ska Swedavia vara en förebild inom hållbarhet. Swedavia ligger i framkant när det gäller certifieringar inom byggverksamheten och arbetar ständigt med att utveckla byggmetoderna som används med strävan efter att hitta material med mindre påverkan. Det aktiva miljöarbetet är

viktigt både ur ett hållbarhetsperspektiv och för Swedavias trovärdighet som aktör.

Situationen för de som utför arbetet i byggprojekten innebär risker, därför är arbetsmiljön högt prioriterad. Det väl utvecklade säkerhetstänket inom flyget i stort inverkar även på säkerhetsmed-



vetande när det gäller byggverksamheten. Verksamheten innebär även risker för negativa effekter på mänskliga rättigheter i flera led. Därför är ett aktivt arbetsmiljöarbete centralt liksom en noggrann granskning av de entreprenörer som anlitas i projekten.

Ett samarbete med Skatteverket för att förhindra svart arbetskraft pågår, liksom ett proaktivt arbetsmiljöarbete tillsammans med entreprenörerna avseende bland annat riskanalyser och inspektioner på arbetsplatser i förebyggande syfte. Swedavia är också med i branschinitiativet Håll Nollan där visionen är att ingen ska skada sig på byggarbetsplatserna.

För att proaktivt arbeta med hållbarhet i tidiga utvecklingskedan har Real Estate börjat arbeta i enlighet med City Lab Action guide. Citylab är ett certifieringssystem för hållbar stadsutveckling och ett stöd till alla som vill arbeta för hållbara städer. Det första området som får ett hållbarhetsprogram är södra delen av framtida Arlanda Logistic City.

Under 2019 fick Swedavia utmärkelsen Årets fastighetsägare av Sweden Green Building Council. De byggnader som priset avser är terminalexpansio-

”Under 2019 fick Swedavia utmärkelsen Årets fastighetsägare”

nen söderut på Göteborg Landvetter Airport och kontorshuset Office One vid Stockholm Arlanda Airport, som båda fick högst snittbetyg enligt miljöcertifieringssystemet BREEAM.

Medvetna materialval och klimatkalkyler

Byggverksamheten inom Swedavia styrs av miljö- och energiledningssystemet. En central miljöavdelning kontrollerar projekten, dessutom har varje projekt sin egen miljösamordnare. Swedavia arbetar även med erfarenhetsåterföring, där viktiga lärdomar tas tillvara för att kontinuerligt bevara och dela den unika kunskap som genereras inom organisationen. I alla materialval görs

överväganden för att minska klimatpåverkan och för att reducera giftiga ämnen. I den utsträckning det är möjligt används återvunnet material i byggprojekten. I de färdiga byggnaderna används förnybar energi. Ett exempel är akvifären som används för att utvinna både värme och kyla ur en grundvattensreserv vid Stockholm Arlanda Airport.

Swedavias pågående byggprojekt är en viktig och betydande del av verksamheten. Det innebär stort fokus på hållbara byggprocesser med prioriterade områden som giftfri miljö, resurs- och energieffektivitet, minskad klimatpåverkan och att leverantörer och underentreprenörer ska följa lagar, regler och riktlinjer för att uppnå en god arbetsmiljö.

Under 2020 kommer arbetet med klimatkalkyler påbörjas. Det innebär att projekten i ett tidigt skede kan styras mot minskad klimatpåverkan genom exempelvis materialval och transporter. Målet är att alla investeringar över 500 miljoner eller initiativ med hög genomföranderisk, så kallade klass 1-investeringar, under året ska ha en miljökalkyl.



Hållbar utveckling

I driften och utvecklingen av verksamheten tar Swedavia utgångspunkt i hållbar utveckling. Kunderna är Swedavias främsta fokus och ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet en grundförutsättning för att förtjäna kundernas förtroende samt för att säkerställa en långsiktig hållbar verksamhet.

Verksamhet som bidrar till en hållbar utveckling

Vägledande för Swedavias hållbarhetsarbete är FN:s agenda för hållbar utveckling – Agenda 2030 med de 17 hållbarhetsmålen. Swedavia har en viktig roll och bidrar till en hållbar utveckling genom att på ett ansvarsfullt sätt ta hänsyn till miljömässiga, sociala och ekonomiska faktorer vid drift och utveckling av flygplatser.

Swedavia ställer sig också bakom de tio principerna för ansvarsfullt företagande i FN:s Global Compact. Dessa principer

baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, International Labour Organizations (ILO) grundläggande konventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet, Riodeklarationen, samt FN:s konvention mot korruption.

Bolag med statligt ägande ska inom ramen för sin verksamhet analysera de globala målen i Agenda 2030 för att identifiera de mest relevanta mål som bolaget genom sin verksamhet påverkar och

bidrar till. Swedavia påverkar direkt eller indirekt genom affärspartners flera av de globala målen. Swedavia har identifierat fyra mål som är de mest relevanta och där bolaget, genom sin verksamhet, främst kan bidra till positiv utveckling på kort och lång sikt. Global och lokal samverkan är en viktig utgångspunkt för att arbeta mot målen. Genom olika former av samverkan kan Swedavia skapa förutsättningar och bidra till hållbarhet där bolaget har en påverkan på vår omvärld.

FN:s 17 mål för Agenda 2030:



Swedavia har identifierat fyra mål som är de mest relevanta för bolaget och där bolaget, genom sin verksamhet, främst kan bidra till positiv utveckling.

UTVALT MÅL	VAD SWEDAVIA GÖR	LÄS MER
 <p>9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur Att bygga upp motståndskraftig infrastruktur, verka för inkluderande och hållbar industrialisering och innovation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utveckling och modernisering av flygplatserna. • Arbetar aktivt för nya effektivare trafiklösningar. • Satsningar infrastruktur, digital teknik och bättre flöden. • Satsningar inom förnybart flygbränsle och elflyg. 	Sid 50–51
 <p>10. Minskad ojämlikhet Att verka för att minska ojämlikheten inom och mellan länder.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Arbetar aktivt för en jämställd och inkluderande arbetsplats. • Motverkar diskriminering och främjar likabehandling. • Kontinuerligt arbete med affärsetik omfattande anti-korruption, mänskliga rättigheter, medarbetare och sociala förhållanden samt miljö. • Motverkar förekomsten av människohandel på flygplatserna. • Arbetar för ökad tillgänglighet. 	Sid 52–55
 <p>11. Hållbara städer och samhällen Att verka för att städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Knyter samman Sveriges regioner och Sverige med omvärlden. • Verkar för effektivare transporter. • Genomför omfattande utvecklingsprogram för att utveckla framtidens flygplatser. • Samarbetar med flygplatsens aktörer för att utveckla framtidens flygplatser. 	Sid 50–51
 <p>13. Bekämpa klimatförändringen Att vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringen och dess konsekvenser.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inget utsläpp av fossil koldioxid i den egna verksamheten. • Energieffektiviseringsarbete i de egna anläggningarna. • Verkar för ett ökat användande av förnybart flygbränsle. • Möjliggöra för elflyg att utvecklas i Sverige. 	Sid 56–59

Så skapar flyget tillväxt

Swedavia bidrar till Sveriges konkurrenskraft och tillväxt genom att stärka den nationella och internationella tillgängligheten.



År 2050 väntas andelen som bor i urbana områden ha stigit från dagens dryga 50 till 70 procent. Behovet av att kunna förflytta sig mellan länder, regioner, städer och orter på landsbygden kommer att öka. För att företag ska kunna vara konkurrenskraftiga kommer välfungerande förbindelser att vara en nyckelfaktor. Infrastrukturen som säkerställer ändamålsenliga, tillförlitliga och hållbara transportsystem av hög kvalitet kommer att få allt större betydelse. För ett exportberoende land som Sverige, långt från de stora marknaderna och med stora avstånd inom landet, är väl fungerande flygförbindelser avgörande för utvecklingen av landets framtida tillväxt, konkurrenskraft och välfärd.

I dag skapar flyget direkt och indirekt runt 200 000 arbetstillfällen i Sverige. Hälften av dessa är direkt relaterade till flygbranschen. Tillsammans bidrar de med över 175 miljarder kronor årligen till Sveriges BNP. En välfungerande 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 det fram-

Swedavias bidrag

- Operatören, flygbolagen och hyresgästerna levererar inspirerande upplevelser som ger ökad 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.
- Minskar flygets miljöpåverkan genom effektiva marktkjänster, fossilfria bränslen och nya flygplanstyper.
- Verkar för att skapa trygga och säkra miljöer.
- Utvecklar modern teknik för att hitta effektiva arbets- och samarbetsformer.
- Bidrar till fler arbetstillfällen och såväl nationell som regional tillväxt.

tida nationella och globala transportsystem, som ska knyta ihop Sveriges storstadsregioner med landsbygden och hela landet med övriga världen.

Swedavias nätverk av flygplatser ska vara tillväxtmotorer för hela Sverige och bidra till såväl storstadsregionernas som till landsbygdens utveckling. Swedavia har därför antagit utmaningen att utveckla framtidens flygplatser, ett flyg-

platsnätverk som bidrar till att stärka hela landets förutsättningar att utvecklas. På samtliga av Swedavias tio flygplatser genomförs nu därför omfattande, långsiktiga utvecklingsprogram som de kommande åren innefattar utveckling av infrastruktur, digital teknik och skapande av bättre flöden. Investeringarna syftar till att öka både effektivitet och kapacitet vilket ska ge resenärerna smidigare och mer inspirerande reseupplevelser. Målet är att Swedavias flygplatser ska bli Skandinavien's viktigaste mötesplatser.

Flygplatsernas olika aktörer måste därför 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.

FN:s globala hållbarhetsmål nummer 11 handlar för flygbranschen om att bygga tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet. Hela tiden utvecklas ny kunskap och teknik som öppnar möjligheter för ökad effektivitet och minskad miljöpåverkan. Dessa innovationer måste flygplatsernas huvudaktörer, som ibland är partners och ibland varandras leverantörer eller kunder, ta sig an gemensamt.

Som flygplatsoperatör fungerar Swedavia som en viktig facilitator 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.

Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

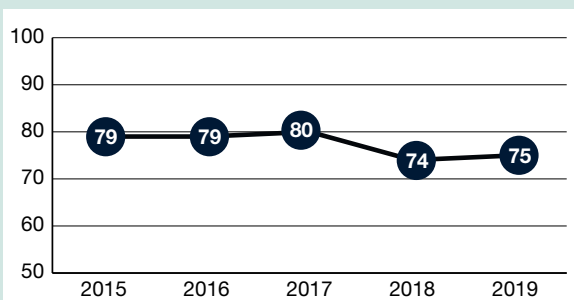
Swedavia bidrar till en hållbar industri, innovationer och infrastruktur. Dels genom att utveckla infrastruktur som bidrar till förbättrad nationell och internationell tillgänglighet och människors välbefinnande, dels genom ständiga miljömässiga förbättringar i såväl befintlig infrastruktur som i den som utvecklas inom ramarna för utvecklingsprogrammen.

Hållbara städer och samhällen

Swedavia bidrar till ökad hållbarhet genom sitt uppdrag att knyta samman Sveriges regioner och Sverige med omvärlden. Bolaget arbetar också för att länka samman de olika trafikslagen. Swedavia för en kontinuerlig dialog med sina intressenter när det gäller sociala, miljörelaterade och affärsfrågor.



JÄMFÖRELSEINDEX



▲ Avgifternas konkurrenskraft

Flygplatsers avgiftsnivåer mot flygbolagskunder är ett mycket viktigt konkurrensmedel. Swedavias konkurrenskraft uppskattas årligen med utgångspunkt i ett viktat genomsnitt av avgiftsnivån för typflygningar vid bolagets flygplatser jämfört med motsvarande flygningar vid konkurrerande och jämförbara flygplatser. Konkurrenskraften 2019 har påverkats av Swedavias höjning av flygplatsavgifterna, vilket resulterat i ett indexvärde på 75 för 2019, jämfört med 74 under 2018. Det faktum att den svenska kronan försvagats ytterligare samt att flera jämförelseflygplatser genomfört stora avgiftshöjningar, har begränsat effekterna på indexvärdet av Swedavias avgiftshöjning 2019. Med hänsyn till att Swedavia genomför stora kapacitetsinvesteringar förväntas dock index fortsätta stiga under kommande år.

INVESTERINGAR 2016–2025

Miljarder SEK	Planerat 2016-2025	Varav upparbetat 2016-2019
Stockholm Arlanda Airport	27,0	5,5
<i>Varav utvecklingsprogrammet</i>	<i>17,6</i>	<i>3,5</i>
<i>Varav masterplan</i>	<i>1,4</i>	<i>0,0</i>
Göteborg Landvetter Airport	3,4	1,9
Bromma Stockholm Airport	1,7	1,6
Regionala flygplatser	1,9	0,6
Real Estate	5,0	1,7
Koncerngemensam	3,2	1,3
Totalt	42,3	12,6

Ramverk för gröna obligationer

FINANSIERING / För att finansiera satsningar och projekt inom bland annat klimatomställning och hållbarhet, lanserade Swedavia under hösten ett ramverk som möjliggör att för första gången emittera gröna obligationer under det redan befintliga obligationsprogrammet (MTN-programmet). Detta i strävan att vara en världsledande

aktör i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan.

De pengar som kan lånas upp genom gröna obligationer ska användas för att finansiera satsningar och projekt som stöder den långsiktiga strategin och som samtidigt bidrar till FN:s mål för hållbar utveckling samt Parisavtalet. (Läs mer på sidorna 138–139)

Investeringar för att säkerställa tillgänglighet

Swedavia utvecklar flygplatser för framtidens flygresande. För att göra det planerar bolaget att investera 42,3 miljarder kronor under åren 2016 till och med 2025. De största investeringarna görs i kapacitetsförbättringar på Stockholm Arlanda Airport. Under perioden 2016–2019 investerades 12,6 miljarder kronor.

Stockholm Arlanda Airport

Stockholm Arlanda Airport ska utvecklas till Nordens ledande flygplats och vara en internationell förebild inom hållbarhet. Under perioden 2016–2025 investeras 27 miljarder kronor i bland annat utbyggnad av Terminal 5, nytt driftområde, fler uppställningsplatser, förbättrade bagagesystem och fler säkerhetsflöden. Målet är ökad kapacitet för resenärer och flygbolag, fler mötesplatser, bättre kollektivtrafik, utökad tillgång till shopping, restauranger och aktiviteter och fler hotell- och kongressmöjligheter.

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. 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 2016–2025 beräknas uppgå till 3,4 miljarder kronor.

Bromma Stockholm Airport

Bromma Stockholm Airport ska bli en mer effektiv cityflygplats. Flygplatsen moderniseras i flera steg. En ny ankomsthall finns på plats och under 2019 blev även den äldre delen av avgångshallen klar. Flygplatsen har en terminal som kan ta emot 1 200 resenärer i timmen under högtrafik. Förberedelserna inför den planerade utbyggnaden av tvärbanan pågår och flöden för buss- och taxitrafik förbättras därför kontinuerligt. Under perioden 2016–2025 investeras cirka 1,7 miljarder kronor i flygplatsen, varav huvuddelen redan är genomförd.

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 2016–2025 investeras cirka 1,9 miljarder kronor vid flygplatserna.

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 2016–2025 investeras 5,0 miljarder kronor inom Real Estate-segmentet, bland annat i ett nytt hotell samt kontorsbyggnad på Stockholm Arlanda Airport och ett nytt hotell på Göteborg Landvetter Airport.

Säkerhet och trygghet för kunder, medarbetare och partners



För Swedavia är innebörden av social utveckling mångfacetterad. Arbetsmiljön på flygplatserna ska präglas av engagemang och ansvarstagande där säkerhet, trygghet, luftfartsskydd, flygsäkerhet, mänskliga rättigheter, mångfald, jämlikhet, inkludering och antikorrupsionsarbete är några av de viktiga aspekter som bolaget ständigt arbetar med.

Säkerhetsarbete

Säkerhetsarbetet är en integrerad del av hela Swedavias verksamhet och fokus för ständig utveckling. Säkerhetsarbetet är indelat i luftfartsskydd och flygsäkerhet. Luftfartsskyddet syftar till att förebygga brottsliga handlingar medan flygsäkerhetsarbetet förebygger olyckor. Alla Swedavias flygplatser är certifierade enligt den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA:s regelverk, förutom 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. Under 2019 har både Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport genomfört fullskaliga krisövningar tillsammans med aktörer på och utanför flygplatsen. Bolaget utformar konkreta åtgärdsplaner för att säkerställa att flygplatserna ska klara störningar som stora elavbrott eller problem med vattenförsörjningen.

Att bedriva en proaktiv riskhantering är viktigt 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 löpande uppdateras inom ramen för ledning-

ens genomgång samt hållbarhets- och affärsplanarbetet.

På Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport finns en operativ ledningscentral, APOC, som underlättar arbetet med krishantering på ett praktiskt plan. Ledningscentralen och det anslutande krisledningsrummet ska kunna utnyttjas även när andra flygplatser är berörda.

Under året genomförde Swedavia en uppdaterad säkerhetsskyddsanalys i enlighet med de krav som definieras i den nya Säkerhetsskyddslag som började gälla i april 2019. Analysen utmynnade i en säkerhetsskyddsplan som nu arbetats in i verksamheten.

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 att det ska ske noll haverier och allvarliga tillbud orsakade av bolaget. Swedavia rapporterar samtliga av myndighetens identifierade händelser med flygsäkerhetspåverkan till Transportstyrelsen samt till Statens Haverikommission (SHK) vid haverier och allvarliga tillbud. Under 2019 inträffade två haverier (ett 2018) och ett tillbud (två 2018).

Det har uppstått strukturella skador på luftfartygen avseende de två haverierna. Tillbudet har inte orsakat dödsfall eller allvarliga personskador. De två

haverierna utreds av Statens haverikommission. Swedavias infrastruktur eller procedurer bedöms inte haft någon påverkan i någon av dessa händelser.

Under året noterade Transportstyrelsen två allvarliga brister i samband med sina verksamhetskontroller av flygplatsernas luftfartsskyddsarbete (två brister 2018). Båda dessa brister åtgärdades i direkt anslutning till verksamhetskontrollen. Bristerna avsåg del av övervakning och tillträdeskontroll till behörighetsområde. Swedavia arbetar löpande med att förbättra verksamhetens egenkontroller, för att i tid kunna upptäcka eventuella brister.

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 för röntgen av incheckat bagage har också påbörjats. Tekniken ska vara införd senast 2022.

Det utvecklingsarbete som pågår på flera av Swedavias flygplatser är förknippat med stora krav på säkerheten. De många transporter och byggarbe-



tare som rör sig på och omkring flygplatserna kräver pålitliga och effektiva rutiner. Säkerheten på landside, det vill säga utanför säkerhetskontrollerna, är av särskilt stor betydelse i sammanhanget. Ansvaret för säkerheten på landside delas med polisen, vilket innebär att roller och ansvarsområden måste vara tydligt definierade.

Under hösten upptäcktes att några personer arbetade på Arlanda utan ha rätt tillstånd för arbete i Sverige. I samband med detta inleddes ett samarbete mellan Swedavia, andra aktörer på flygplatsen och berörda myndigheter, vilket syftar till att säkerställa att de som har sin arbetsplats på flygplatsen har rätt att arbeta i Sverige. För att uppnå detta krävs etablerade interna rutiner hos företag verksamma på flygplatsen, samt förändringar i de lagar och regelverk som reglerar hur säkerhetsprovningar och registerkontroller genomförs.

Mänskliga rättigheter

Att driva flygplatser är en komplex verksamhet som potentiellt kan påverka många olika intressenters mänskliga rättigheter. Det är Swedavias ansvar att i den utsträckning som är möjlig säkerställa respekten för mänskliga rättig-

heter bland medarbetare, kunder och leverantörer.

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

Under 2019 har Swedavia fortsatt arbetet med att ytterligare utveckla och strukturera arbetet med mänskliga rättigheter. Ett fokusområde är frågor som rör medarbetarna och då främst arbetsmiljö, jämställdhet, mångfald, diskriminering och kränkande särbehandling. Inom dessa frågor finns tydliga riktlinjer och policyer för hur Swedavia ska arbeta. Ett aktivt arbete bedrivs även för att säkerställa en god tillgänglighet, likabehandling och ett gott bemötande av resenärer på flygplatserna.

Nätverk mot trafficking

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

Swedavia har under 2019 fortsatt arbetet med att driva ett nätverk för att motverka förekomsten av människohandel på Stockholm Arlanda Airport.

Antikorruptionsarbete

Ett etiskt och moraliskt ansvarstagande är en förutsättning för det hållbarhetsarbete som utgör grunden för Swedavias verksamhet. Att arbeta såväl aktivt som

proaktivt mot korruption är en viktig del i bolagets strategi.

Tre huvudkomponenter utgör grunden för arbetet:

- Tydliga styrande dokument.
 - Regelbundna utbildningar.
 - En öppen dialog med medarbetare, leverantörer och andra intressenter.
- 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.

Antikorruptionsutbildningar arrangeras på regelbunden basis för bolagets ledare och specialister. I december 2019 hade 94 procent av Swedavias ledare

och specialister genomfört godkänd utbildning. 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.

Sedan 2018 är Swedavias onlineutbildning om Swedavias mutpolicy och riktlinjer om extern representation obligatorisk för alla medarbetare i Swedavia. Detta är en satsning för att öka medvetenheten om korruptionsfrågor i hela organisationen.

Under 2019 har material med etiska dilemmafrågor gått ut särskilt till arbetsplatsträffar. Syftet är att skapa en god och levande dialog kring dessa frågor i hela Swedavia. Därtill utbildas medarbetare i affäretik och antikorrupsion som en del av internt anordnade entreprenadrättsutbildningar.

Minskad ojämlikhet

Swedavia bidrar till minskad ojämlikhet, bland annat genom att arbeta för en jämställd och inkluderande arbetsplats samt genom tillgänglighetsanpassade flygplatser. På Swedavia gäller nolltolerans mot kränkande särbehandling och diskriminering. Varje år kartläggs löner och anställningsvillkor för att säkerställa att alla medarbetare oavsett kön hanteras sakligt. Swedavia har en rekryteringsriktlinje som omfattar samtliga rekryteringar och som även gäller vid anlitande av extern part och inhyrning av konsult. Riktlinjen ska bidra till ökad mångfald, jämn könsfördelning samt motverka diskriminering.



Fokusområden för att bli en ännu bättre arbetsplats

För en inkluderande och engagerande kultur

Swedavias största tillgång är medarbetarna och bolaget utgår från att alla har talang som på olika sätt bidrar till framgång. I arbetet med att utveckla Swedavia till en ännu bättre arbetsplats ligger fokus på tre områden: hållbart ledarskap och medarbetarskap, utveckling samt inkludering och arbetsmiljö.

Swedavia har en väl genomarbetad process för att sätta övergripande och individuella mål och det är varje ledares ansvar att skapa förutsättningar för medarbetare att nå mål och utvecklas samt skapa framgång för verksamheten. Varje medarbetare har ett ansvar för sin kompetensutveckling genom att driva sin prestation, lärande och utveckling i vardagen. Swedavia vill ta tillvara och utveckla den talang som finns i verksamheten i en hållbar riktning och har under 2019 stärkt stödet för ledare och medarbetare kring lärande, karriär och utveckling.



Syftet är att medarbetare i större utsträckning är med och påverkar sin arbetssituation och utveckling inom Swedavia. Att tydliggöra interna karriärvägar och utvecklingsmöjligheter samt att fokusera på kontinuerligt lärande i vardagen är exempel på områden som stärkts under året. Genom att säkra hållbara prestationer och skapa delaktighet tar Swedavia till vara på

allas kunskap och vilja till utveckling. Det är en förutsättning för ett hållbart attraktivt Swedavia framåt.

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 sina strategiska mål, kunna erbjuda ökad resenärs-

Swedavias anställda i siffror



Könsfördelning ledare

38%

(36%)

Kvinnor

62%

(64%)

Män

Könsfördelning samtliga medarbetare *

34%

(36%)

Kvinnor

66%

(64%)

Män

Medelantal anställda

3 050

(3 217)

Medarbetare med utländsk bakgrund **

19,3%

(18,2%)

* Baserat på antal anställda 2019

** Själv född utrikes eller bägge föräldrarna födda utrikes

nöjdhet och förbättrad 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 kultur. Swedavia ska vara en jämställd och jämlik arbetsplats och arbetar aktivt för en inkluderande och engagerande kultur där alla medarbetares specifika förmågor tas tillvara.

Under 2019 har Swedavia fortsatt varit aktiva i projektet Universell Utformning av Arbetsplatser (UUA). Målet med UUA är att skapa en arbetsplats med inkluderande strukturer och som fungerar för alla. Det innebär ett perspektivskifte och ett nytt förhållningssätt, som handlar om att ha en helhetssyn på arbetsplatsen. Under året har medarbetare på Swedavia gått utbildningar arrangerade av UUA.

Bolaget har även strategiska samarbeten med Arbetsförmedlingen, Kungliga ingenjörsvetenskapsakademien (IVA), Läkare Utan Gränser, Stockholm Pride och Röda Korset.

Arbetsmiljö i fokus

Arbetsmiljöarbetet är ett prioriterat område inom Swedavia och bedrivs som en naturlig del av den dagliga verksamheten. Genom ett förebyggande arbetsmiljöarbete för såväl medarbetare som konsulter, värnas individens hälsa, utveckling och trivsel ur ett fysiskt, psykiskt och socialt perspektiv. Alla ledare genomgår en obligatorisk arbetsmiljöutbildning där allas aktiva ansvar i arbetsmiljöarbetet poängteras. En nära samverkan mellan ledare, medarbetare, skyddsorganisation och företagshälsovård är av stor vikt.

Swedavias målsättning är att inga allvarliga arbetsplatsolyckor ska inträffa samt att kränkande särbehandling eller diskriminering inte ska förekomma. I det proaktiva arbetsmiljöarbetet mäts Swedavias rapporteringskultur och rapporteringsvilja som ett övergripande strategiskt mål. Detta görs genom en jämförelse mellan antal allvarliga arbetsplatsolyckor och antalet riskobservationer. Rapporteringen omfattar

såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö och innefattar olyckor, tillbud och riskobservationer. Målsättningen är att alla arbetsmiljöhändelser och observationer ska rapporteras. Arbetet följs kontinuerligt upp på ledningsnivå.

Under 2019 stärkte Swedavia det proaktiva arbetsmiljöarbetet ytterligare genom att implementera ett digitalt rapporteringssystem där medarbetare på ett enkelt och säkert sätt rapporterar in arbetsmiljöhändelser via en app. Syftet är att stärka engagemanget kring arbetsmiljö, lära av varandra och hitta förbättringsområden. Utöver detta har verktyg för att bedöma och hantera den organisatoriska och sociala arbetsmiljön samt utökat stödmaterial kring risk- och konsekvensbedömningar tagits fram.

Under 2019 sjönk Swedavias totala sjukfrånvaro från 4,94 procent vid årets början till 4,42 procent vid årets slut. Minskningen gäller såväl kvinnor som män och både kort- och långtidssjukfrånvaro.

Nollvisionen inom räckhåll – då siktar Swedavia högre

Swedavia närmar sig det ambitiösa målet att inga utsläpp av fossil koldioxid ska ske från den egna flygplatsverksamheten vid utgången av 2020. Arbetet med att 5 procent av flygbränslet som tankas på svenska flygplatser ska vara förnybart år 2025 har också tagit ordentlig fart.



Swedavias ambitiösa miljömål har fortsatt närma sig verklighet under 2019 med god framdrift. Arbetet mot målet att inga utsläpp av fossil koldioxid ska ske från den egna flygplatsverksamheten vid utgången av 2020 fortsätter. Bland de kvarvarande utmaningarna finns att säkerställa att reservkraften kan drivas av förnybart bränsle, säkerställa tillgången till HVO100 samt byta ut alla arbetsredskap som drivs med bensin, diesel eller gasol. En förutsättning för att nå nollmålet är att Swedavias fordonsflotta ska övergå till att använda förnybara bränslen.

97 procent minskning av fossil koldioxid sedan 2005

Idag har tre av Swedavias tio flygplatser nått målet om noll ton fossil koldioxid från den egna verksamheten. Ronneby Airport nådde nollmålet redan 2017 och Visby Airport och Luleå Airport 2018.

För hela Swedavia uppgick utsläppen av fossil koldioxid från den egna flygplatsverksamheten under 2019 till 316 ton, jämfört med 1 305 ton 2018. Det är en minskning med 97 procent sedan 2005, då verksamheten påbörjade arbetet med att beräkna och minska utsläppen.

Samarbete är nyckel till framgång

Swedavia har en roll och ett ansvar att bidra till att flygbranschen ställer om till fossilfritt. Med ett mål om att 5 procent förnybart flygbränsle som tankas på svenska flygplatser ska vara förnybart år 2025 vill Swedavia verka för att omställningen tar fart. Swedavia har köpt förnybart flygbränsle för de egna tjänsteresorna sedan 2016 och med det nya målet krävs det att fler aktörer tankar in förnybart flygbränsle i Sverige. En nyckel till framgång är samarbeten med aktörer både inom och utanför branschen.

2019 fick Swedavia leverans av 796 ton förnybart flygbränsle för 2018 och 2019 års tjänsteresor. Majoriteten av bränslet tankades på Stockholm Arlanda Airport, men även Göteborg Landvetter Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport och Malmö Airport fick en viss mängd bränsle. Under året har flertal flygbolag tankat in förnybart flygbränsle men även regionala och lokala samarbeten har främjat tankning av förnybart flygbränsle. Ett exempel är lokala aktörer i Östersund som gick samman och köpte förnybart flygbränsle under alpina VM i

”Swedavia vill verka för en svensk produktion av förnybart flygbränsle”

Åre och skidskytte-VM i Östersund. Bränslet tankades på Åre Östersund Airport för att visa att flygresan till tävlingarna också kunde vara fossilfri.

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. Främst två producenter i Sverige utlovar en produktion i närtid av förnybart flygbränsle med svensk råvara.

Initiativ om samordnad offentlig upphandling

Under hösten 2019 genomfördes på initiativ av Swedavia och tillsammans med SOS Alarm, Systembolaget och 2030-sekretariatet en samordnad offentlig upphandling av förnybart flygbränsle. Upphandlingen syftar till att reducera koldioxidutsläppen från flygresan och samtidigt öka volymerna och efterfrågan på förnybart flygbränsle. Swedavia kommer årligen göra en ny upphandling så fler organisationer kan ansluta sig.

För att följa utvecklingen och säker-

Bekämpa klimatförändringen

Swedavia arbetar för branschens omställning och bidrar till att bekämpa klimatförändringen genom att möjliggöra infrastruktur för elflyg på Swedavias flygplatser samt verka för ett ökat användande av förnybart flygbränsle i Sverige. Swedavia bidrar också genom att inom bolaget arbeta för en verksamhet utan utsläpp av fossil koldioxid. Detta sker bland annat genom en stegvis övergång till ickefossila bränslen för den egna vagnparken och ett ständigt pågående effektiviseringsarbete för att minska förbrukningen av energi och råvaror.





ställa att målet uppfylls gör Swedavia regelbunden uppföljning med de aktörer som får förnybart flygbränsle tankat i Sverige. Under 2019 var cirka 0,14% av tankat flygbränsle i Sverige förnybart. 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.

Energianvändning

2019 uppgick energianvändningen till 170 742 MWh, jämfört med 169 952 under 2018. Under 2019 ändrades ener-

Swedavias samarbeten:

- Medlem i ACI Europe Taskforce om hur Airport Carbon Accreditations (ACA) ska utvecklas och Taskforce Climate Change som syftar till att ta fram långsiktig klimatmål för flygplatser och flygbolag inom EU. Mål som uppfyller Parisöverenskommelsens intentioner.
- Partner i den ekonomiska föreningen Fly Green Fund som ska verka för en ökad efterfrågan på förnybart flygbränsle och samtidigt stötta produktion av sådant bränsle i Norden.
- Medlem i det nordiska samarbetet Nordic Initiative for Sustainable Aviation (NISA) där ett stort antal aktörer arbetar för att tillsammans hitta en effektiv försörjning av förnybart bränsle till flygbranschen.
- Medlem i 2030-sekretariatet som arbetar för att Sverige ska ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen till 2030.
- Samverkan i innovationsklustret Fossilfria flygtransporter 2045 som RISE har fått i uppdrag av Energimyndigheten att driva. Tillsammans med RISE och SAS ska Swedavia samla aktörer från hela ekosystemet för att nå det gemensamma målet om fossilfrihet inom flyget.
- Partner i konsortiet Elektrisk lufttransport i Sverige (ELISE) vars mål är att få fram ett kommersiellt elflygplan till 2025. Nuvarande flygplatser har en nyckelroll för framtidens elflyg.
- Medfinansiar i Green Flyway där målet är att göra Åre Östersund Airport redo att kunna ta emot testverksamhet för elflyg från och med hösten 2020.
- Medlem i Nordic Network on Electric Aviation 2019–2022 som är ren plattform där nordiska aktörer samlas för att påskynda införandet av elektrisk luftfart i Norden.

gimålet och fordonsbränsle är nu exkluderat från målet. 2018 års siffra är därmed korrigerad. Den ökade energianvändningen beror på att Swedavia byggt ut med utökade kvadratmeter.

I februari togs det nya driftområdet på Stockholm Arlanda Airport i bruk. Tack vare mer energieffektiva lokaler har den totala energianvändningen per

kvadratmeter minskat inom driftområdet. Byggnaden har fått betyget CEEQUAL Excellent av Sweden Green Building Council.

Swedavia använder 100 procent förnybar fjärrvärme, 100 procent förnybar el, 97 procent förnybara drivmedel och 100 procent förnybart bränsle till egna pannor.

Buller

Swedavias mål för flygbuller är att aktivt arbeta för att bullerbelastningen minskar och att den exponering som sker upplevs som acceptabel i förhållande till flygets samhällsnytta. Swedavia mäter buller enligt ACI Noise Rating Index (NRI). Diagrammet till höger visar flygplansflottans modernisering över tid, vilket har gett minskat buller.

På Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport görs långtidsmätningar i fasta punkter bland

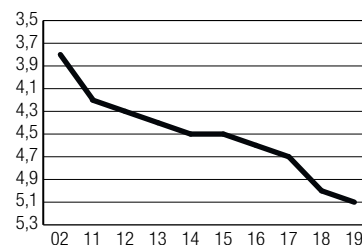
annat i syfte att kartlägga olika flygplanstypers bulleregenskaper i samband med start och landning. För att minska bullerpåverkan finns olika verktyg som bullerisolering av bostäder, högre startavgifter för mer bullrande flygplan, kurvade inflygningar för att undvika tätorter samt arbete med gröna inflygningar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

Totalt har 1 270 kurvade inflygningar genomförts på Arlanda under 2019, vilket totalt även minskade utsläppen av fossil koldioxid med cirka 263 ton. Malmö Airport har genomfört en modernisering av lufrummet som leder till kortare inflygningsvägar och mindre bränsleförbrukning. Åre Östersund Airport har tagit fram en kurvad inflygning till bana tolv som också kommer bidra till att förbättra miljön.

Vatten, kemikalier och avfall

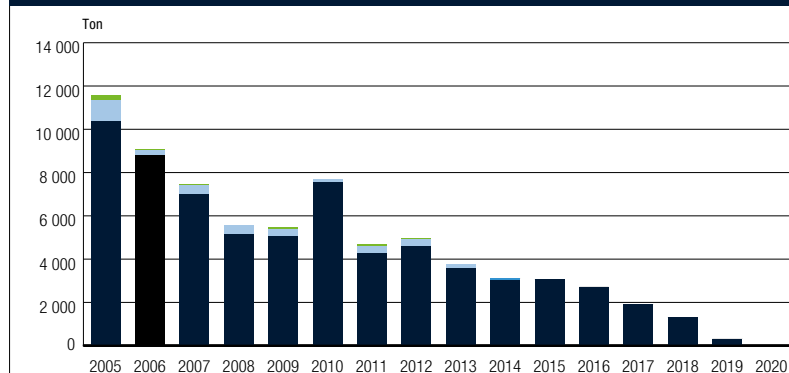
Swedavia bedriver ett aktivt arbete med att minska miljöpåverkan. Kemikalier byts ut och användningen ses över och begränsas för att få så liten miljö- och hälsopåverkan som möjligt. Främst

NRI totalt Swedavias flygplatser



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

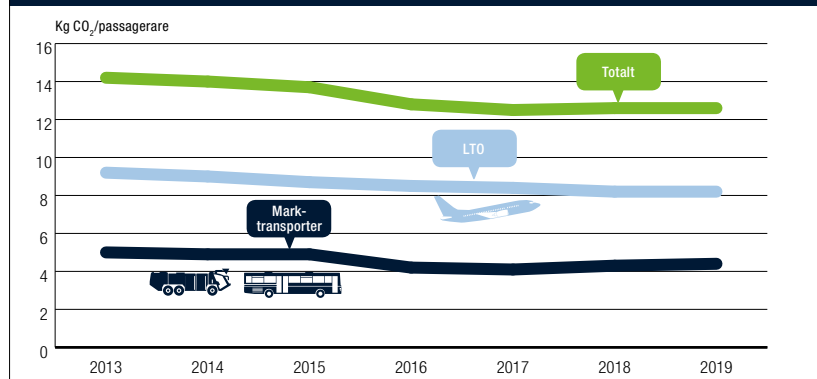
Utveckling för Swedavias nollmål avseende utsläpp av fossil koldioxid*



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

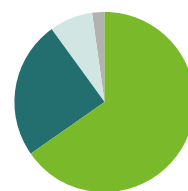
* Målet omfattar Swedavias utsläpp i scope 1 och 2 samt inköpt vidaresåld värme (scope 3). Scope enligt GHG Protocol.

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 2019, %



- **66 %** Fordon och drivmedel
- **25 %** Energi *
- **8 %** Räddningstjänst
- **2 %** Motor driven utrustning

* Det fossila koldioxidutsläppet inom Energi kommer från reservkraftdrift.

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. Flera flygplatser har även egna dammar och reningsanläggningar för att fånga upp förorenat vatten från flygplatsområdet. Även vatten från brandövningsplatser, verkstäder, biltvättar och hangarer samlas upp och tas om hand.

Inom avfallsområdet minskar den totala mängden avfall per resenär totalt i Swedavia med 5 procent och flera flygplatser har förbättrat utsortering av matavfall. Under året har ett arbete med att minimera engångsplast påbörjats. Bland annat har en riktlinje för hur arbetet ska bedrivas tagits fram. Det område som fortsatt bjuder på utmaning är källsortering av avfall från terminaler och flygplansavfall.



Swedavias fordonsflotta

- Samtliga dieselfordon på Swedavias flygplatser kan använda HVO100.
- Fordonsparken består av närmare 30 procent elfordon.
- Under 2019 har Malmö Airport och Kiruna Airport provat helt eldrivna fordon som kan ersätta vanliga arbetsfordon.
- Tester av automatiserade bussar genomfördes under slutet av 2019 där den självkörande bussen kördes på allmän väg mellan Swedaviahuset och nya driftområdet.
- Automatiserad åkergräsklippare på Bromma Stockholm Airport.

Certifieringar i toppklass

- Swedavias flygplatser är certifierade på den högsta nivån enligt Airport Carbon Accreditations (ACA) standard för flygplatsers klimatarbete.
- Swedavias verksamhet är certifierad enligt miljöledningssystemet ISO 14001:2015 och energiledningsstandarden ISO 50001:2018.
- Nya driftområdet på Stockholm Arlanda Airport och Långtidsparkeringen P1 vid Stockholm Arlanda Airport är certifierad på nivån Excellent enligt standarden CEEQUAL som bedömer hur väl anläggningsprojekt klarar hållbarhetsfrågor.
- Sky City Office One på Stockholm Arlanda Airport har nått certifieringen BREEAM Excellent. Terminalen på Göteborg Landvetter Airport är BREEAM-in use certifierad. BREEAM är ett miljöcertifieringssystem för byggnader och Excellent är den nästa högsta betygsnivån.

Koldioxidavtryck, kton CO₂

Flygplats	Flygtrafik		Marktransporter		Swedavia		Totalt	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Stockholm Arlanda Airport	222	233	111	112	0,15	0,83	333	346
Göteborg Landvetter Airport	47	47	29	32	0,07	0,09	76	78
Malmö Airport	19	21	17	17	0,03	0,16	36	38
Bromma Stockholm Airport	16	18	3	3	0,01	0,01	19	21
Umeå Airport	7	8	6	6	0,03	0,07	13	14
Luleå Airport	8	9	6	6	0,00	0,00	14	15
Åre Östersund Airport	4	4	2	2	0,02	0,02	6	6
Kiruna Airport	2	2	1	1	0,01	0,12	3	3
Ronneby Airport	2	2	1	1	0,00	0,00	3	3
Visby Airport	3	3	1	1	0,00	0,00	4	4
Totalt	330	346	176	181	0,3	1,3	506	528
<i>Procentuell förändring 2018–2019:</i>	-4,6 %		-2,7 %		-75,8 %		-4,1 %	

Koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser 2019 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 4 procent, från cirka 528 kton CO₂ 2018 till 506 kton 2019. Samtidigt har antalet

resenärer minskat med 4 procent, vilket betyder att koldioxidavtrycket per resenärer är oförändrat.

Swedavias egna utsläpp av fossil koldioxid har minskat med drygt 76 procent, från 1 305 ton 2018 till 316 ton 2019. Åtgärder som bidragit till minskningen i den egna verksamheten är att inblandningen av förnybara fordonbränslen ökat.

Innehåll

Förvaltningsberättelse	61	Not 21 Förvaltningsfastigheter	110
Hållbarhetsrapport	65	Not 22 Leasing	111
Utdelning och vinstdisposition	73	Not 23 Biologiska tillgångar	112
Bolagsstyrningsrapport	74	Not 24 Finansiella anläggningstillgångar	113
Styrelse	80	Not 25 Andra långfristiga fordringar	113
Koncernledning	82	Not 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures	113
Koncernens räkenskaper	84	Not 27 Andelar i koncernföretag	114
Koncernens resultaträkning	84	Not 28 Finansiella tillgångar och skulder	114
Koncernens balansräkning	85	Not 29 Material och förråd	115
Koncernens förändringar i eget kapital	87	Not 30 Kortfristiga fordringar	115
Koncernens kassaflödesanalys	88	Not 31 Fordringar på koncernföretag	115
Moderbolagets räkenskaper	89	Not 32 Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures	115
Moderbolagets resultaträkning	89	Not 33 Övriga fordringar	116
Moderbolagets balansräkning	90	Not 34 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	116
Moderbolagets förändringar i eget kapital	91	Not 35 Eget kapital	116
Moderbolagets kassaflödesanalys	92	Not 36 Avsättningar	117
Noter	93	Not 37 Avsättningar för pensioner	117
Not 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper	93	Not 38 Övriga avsättningar	118
Not 2 Viktiga bedömningar och uppskattningar	99	Not 39 Uppskjuten skatt	119
Not 3 Segmentsredovisning	100	Not 40 Räntebärande skulder	119
Not 4 Nettoomsättning	101	Not 41 Långfristiga och kortfristiga skulder	120
Not 5 Transaktioner med närstående	102	Not 42 Låneskulder	120
Not 6 Övriga rörelseintäkter	102	Not 43 Checkräkningskredit	120
Not 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	102	Not 44 Övriga skulder	120
Not 8 Anställda och personalkostnader	103	Not 45 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	120
Not 9 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	106	Not 46 Tillgångar som innehas för försäljning	121
Not 10 Övriga rörelsekostnader	106	Not 47 Finansiella risker	121
Not 11 Finansiella intäkter och kostnader	106	Not 48 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	124
Not 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver	107	Not 49 Kassaflöde	125
Not 13 Skatt	107	Not 50 Kompletterande information till finansiella nyckeltal	125
Not 14 Immateriella anläggningstillgångar	107	Not 51 Händelser efter balansdagen	125
Not 15 Materiella anläggningstillgångar	108	Årsredovisningens undertecknande	126
Not 16 Byggnader och mark	108	Revisionsberättelse	127
Not 17 Markanläggningar	109	Övrigt	130
Not 18 Installationer, fordon och inventarier	109	GRI-index	130
Not 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	109	Nyckeltal	134
Not 20 Verkligt värde	110	Bestyrkanderapport	136
		Definitioner	137
		Gröna obligationer	138

Förvaltningsberättelse

Styrelse och verkställande direktör för Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, avger härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen för verksamhetsåret 2019. 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. Flygplatsverksamheten inom Swedavia bedrev under 2019 verksamhet vid tio flygplatser, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Stockholm Arlanda Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport, i det av regeringen beslutade nationella basutbudet av flygplatser. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner. Real Estate äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser. I uppdraget från svenska staten ingår det att Swedavia på affärsmässiga grunder och med långsiktig lönsamhet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att riksdagens transportpolitiska mål uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Enligt ägaranvisningen ska Swedavia, inom ramen för transportpolitikens funktions- och hänsynsmål, mäta och redovisa utfall för fem indikatorer inom områdena tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet och miljö. Swedavias verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar.

SYFTE, VISION OCH AFFÄRSIDÉ

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

VÄSENTLIGA HÄNDELSE UNDER ÅRET

Efter flera år i rad av tillväxt och nolltillväxt under 2018 minskade antalet resenärer under 2019. Under året reste 40,2 miljoner resenärer till eller från Swedavias flygplatser, en minskning med 4,4 procent jämfört med föregående år.

I december 2018 beslutades om en ny koncernstruktur i Swedavia som infördes den 1 januari 2019. Den nya organisationen ska bidra till förutsättningar för att Swedavia successivt ska förändra arbetssätt och bli mer resultat- och processorienterat samt skapa bättre möjligheter att realisera företagets strategier. I samband med organisationsförändringen justerades koncernledningen med minskat antal direktrapporterande till vd och koncernchef.

Swedavia har under 2019 vidtagit åtgärder för att säkra konkurrenskraft och möta förändrade marknadsvillkor. Åtgärderna syftar till att på såväl kort som lång sikt säkra effektiviteten och anpassa kostnadsnivån. Som ett resultat av ett kostnadsreducerings- och förändringsprogram lade Swedavia den 15 januari ett varsel till Arbetsförmedlingen. Varslet, som omfattade 125 årsarbetare, har haft påverkan på både koncernenheter och flygplatser inom Swedavia. Koncernledningens beslut har varit underlag i samverkansförhandlingar med de fackliga organisationerna. Organisationen med dess förändringar är implementerad från 1 juli 2019.

I februari färdigställdes det nya driftområdet, efter fem års arbete, på Stockholm Arlanda Airport. Driftområdet inrymmer flera av Arlandas funktioner inom drift- och underhåll, som fältavdelningen Airside och Landside, övervakning, bussar, banljus och fordonsverkstäder. Uppdraget är att se till att flygplatsens drift och underhåll fungerar enligt lagar, regelverk och trafikbild. Det nya driftområdet fick miljöbetyget "excellent" och omlokaliseringen är en del av förberedelserna för den nya piren på Terminal 5.

Swedavia utsåg i mars Caroline Ottoson, tidigare vd för Storstockholms Lokaltrafik och Waxholmsbolaget, till ny direktör för enheten Anläggning och system samt ny medlem i Swedavias koncernledning. Caroline tillträdde tjänsten under augusti.

I mars fattade Swedavias styrelse genomförandebeslut avseende utbyggnad av en ny pir och en utökad handelsplats samt en ny, central säkerhetskontroll för alla avresande i Terminal 5 på Arlanda. Genomförandet är en del av Stockholm Arlandas utvecklingsprogram 2016–2025, omfattande ett totalt investeringsbelopp på 17,6 miljarder kr. Målet med Arlandas utvecklingsprogram är både att säkerställa kapacitetsbehov och att förbättra resenärsupplevelsen på flygplatsen.

I oktober 2018 fattade Swedavia ett prisbeslut för 2019 som innebar en underliggande avgiftshöjning om 7,8 procent för flygbolagen från och med den 1 januari 2019. Swedavias beslut om flygplatsavgifter för 2019 överklagades av flera flygbolag till Transportstyrelsen, som prövade ärendet. Efter att frågan prövats meddelade Transportstyrelsen i mitten av mars att avgiftsbeslutet var korrekt fattat av Swedavia. Avgifterna infördes den 1 januari 2019.

På årsstämman 29 april 2019 antogs en ny utdelningspolicy. Policyn innebär att ordinarie utdelning ska uppgå till mellan 10 och 50 procent av resultatet efter skatt. De årliga besluten om utdelning ska beakta bolagets verksamhet, genomförandet av bolagets strategi samt den finansiella ställningen. Vid utvärdering ska särskilt beaktas bolagets bedömda förmåga att framgent uppnå kapitalstrukturmålet (skuldsätt-

ningsgrad 0,7–1,5 gånger). Vid årsstämman beslutades även om en ny styrelsesammansättning. Swedavias styrelse består av styrelseordförande Åke Svensson och ledamöter Lars Backemar, Lottie Knutson, Lotta Mellström, Lottie Svedenstedt, Lars Mydland och Mikael Norman.

I månadsskiftet april/maj gick flygbolaget SAS piloter ut i strejk. Konflikten pågick under sju dygn mellan 26 april och 2 maj och påverkade trafiken vid Swedavias samtliga flygplatser.

Från 1 maj är Securitas ny leverantör av säkerhetstjänster på Göteborg Landvetter Airport. Flygplatsen var tidigare den enda av Swedavias större flygplatser där säkerhetsverksamheten operativt bedrivits i Swedavias egen regi. Avtalet innebär att Securitas får det operativa ansvaret för driften av säkerhetskontroll, flygplatskydd samt bevakningen på Göteborg Landvetter Airport. Avtalet gäller i tre år, med möjlighet till en förlängning i sammanlagt fyra år.

Office One, som omfattar totalt 15 000 kvadratmeter, är Swedavias hittills största satsning på kontorsfastigheter i flygplatsnära områden och togs i drift hösten 2018. Den 15 maj invigdes United Spaces coworking-arena i Office One på Stockholm Arlanda Airport. Under 2019 har avtal tecknats med ett antal hyresgäster.

I början av juni levererades och tankades bioflygbränsle på Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport, Umeå Airport och Åre Östersund Airport. Swedavia har sedan 2016 köpt in biobränsle motsvarande företagets tjänsteresor med flyg. Satsningen är en del av Swedavias strategi för att vara fossilfria i egen verksamhet år 2020 och verka för flygbranschens klimatomställning med ett fossilfritt flyg 2045.

Swedavia tecknade i juni en kreditfacilitet på två miljarder svenska kronor med den tyska statligt ägda banken KfW-IPEX Bank. Låneavtalet har en löptid på maximalt tio år och är avsett att finansiera Swedavias utvecklingsprogram.

Swedavia sålde i september sin andel på 50 procent i Landvetter Logistik Center. Köpare är partnern Bockasjö som nu blir ensam ägare till bolaget. Försäljningen gav Swedavia en realisationsvinst på 102 miljoner kronor och är i linje med Swedavias strategi att genom flygplatsnära fastighetsutveckling skapa värden för återinvesteringar i flygplatsernas konkurrenskraft.

Efter samråd med flyg- och marktjänstbolag under hösten beslutade Swedavia i november att höja flygplatsavgifterna i sitt nätverk med 5 procent från 15 januari 2020. Höjningen är en följd av den långsiktiga infrastrukturutveckling som Swedavia genomför för att säkerställa framtida kapacitet och kvalitativa flygplatsprodukter.

Swedavia tillämpar lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner vilket innebär att hyresgäster inom Retail, Food & Beverage ska upphandlas. Övergången till den nya lagstiftningen innebär att Swedavia under 2019 har påbörjat uppsägning av befintliga hyresavtal för att genomföra upphandling i enlighet med lagstiftningen. I samband med detta har vissa hyresgäster riktat skadeståndsanspråk mot Swedavia och frågan kommer att avgöras av domstol under 2020.

I november emitterade Swedavia en hybridobligation om en miljard kronor, med en evig löptid och första inlösendag i november 2024. Emissionslikviden kommer att redovisas som eget kapital och användas till löpande verksamhet inklusive refinansiering av existerande skuld samt finansiering av investeringar.

I oktober lanserade Swedavia ett ramverk för gröna obligationer. Ramverket baseras på International Capital Market Associations principer för gröna obligationer och är granskat av det oberoende klimat- och miljöforskningsinstitutet Cicero. I december emitterade Swedavia en grön obligation om en miljard kronor och med en löptid om fem år och tre månader. Emissionslikviden kommer att finansiera satsningar och projekt inom klimatomställning och hållbarhet utifrån ramverket.

KONCERNEN I KORTHET¹⁾

MSEK, om ej annat anges	2019	2018	2017	2016	2015
Nettoomsättning	6 235	5 922	5 745	5 546	5 416
Rörelseresultat	709	682	651	966	1 755
Rörelsemarginal, %	11,4	11,5	11,3	17,4	32,4
Årets resultat	583	517	407	717	1 410
Avkastning operativt kapital, % ³⁾	4,6	4,6	5,1	8,5	14,6
Skuldsättningsgrad, ggr ³⁾	1,1	1,1	1,0	0,7	0,6
Investeringar	3 460	3 195	3 866	2 138	1 120
Utdelning	— ²⁾	—	122	143	232
Medelantal anställda	3 050	3 217	3 074	2 949	2 787
Antal resenärer, miljoner	40,2	42,0	41,9	39,5	37,6
Driftkostnader per avresande resenärer, SEK ⁴⁾	212,6	200,7	192,9	194,5	195,2
Kommersiella intäkter per avresande resenärer, SEK ⁴⁾	81,0	75,2	75,7	75,5	76,1

1) För nyckeltal och definitioner, se sidorna 134–135 samt sida 137.

2) Till årsstämman föreslagen utdelning.

3) Från och med 2017 nettoredovisas pensionsavsättning och tillhörande löneskattefordran. Jämförelseåren har justerats.

4) 1 januari 2019 flyttades dotterbolagen Swedavia Airport Telecom AB samt Swedavia Energi AB från Real Estate segmentet till Flygplatssegmentet, jämförelseperioder för 2017–2018 har justerats. Från och med 2017 tas hänsyn till posten aktiverat arbete för egen räkning, jämförelseåren har omräknats. För 2016–2018 beräknas nyckeltalet utifrån Flygplatsverksamhet och för 2015 utifrån Swedavia AB.

NETTOOMSÄTTNING OCH RESULTAT

Koncernens nettoomsättning för året uppgick till 6 235 MSEK (5 922), vilket är en ökning med 313 MSEK och 5,3 procent jämfört med föregående år. Inom segmentet Flygplatsverksamhet ökade nettomsättningen med 286 MSEK till 6 222 MSEK (5 936). Även nettomsättningen inom Real Estate segmentet ökade och uppgick till 54 MSEK (14 MSEK). Rörelseresultatet för segmentet Flygplatsverksamhet uppgick till 740 MSEK (659) och för Real Estate segmentet till -50 MSEK (31).

Intäkter från Aviation Business uppgick till 3 914 MSEK (3 696), vilket är en ökning med 218 MSEK. Resenärs- och flygplansrelaterade intäkter ökade med 10 procent. Ökningen av intäkterna, trots minskad resenärsvolym, beror framförallt på höjning av flygplatsavgifterna. Förändringen i avgift beror dels på prisbeslut 2019, dels på effekt av retroaktiva justeringar enligt tidigare beslut.

Intäkterna från Commercial Services uppgick till 2 294 MSEK (2 191), vilket är en ökning med 103 MSEK och förklaras av att kommersiella intäkter per avresande resenär ökade till 81,0 SEK (75,2). Inom Commercial Services var intäkter från Food & Beverage i nivå med föregående år medan intäkter från Retail översteg föregående år till följd av ökade intäkter från Taxfree. Intäkterna för Bilparkering och angöring var lägre jämfört med föregående år hänförligt till resenärsnedgång.

Nyckeltalet driftkostnader per avresande resenär uppgick till 212,6 SEK (200,7), en ökning som till största del beror på lägre resenärsvolym. Aktiverat arbete för egen räkning ökade med 19 MSEK till 189 MSEK (170), vilket är hänförligt till att anställda lagt mer tid i pågående investeringsprojekt. Externa kostnader och personalkostnader var sammanlagt 55 MSEK högre jämfört med föregående år, där omstruktureringskostnader uppgående till 81 MSEK ingår. Omstruktureringsprogrammet, som initierades i början av året fortlöper enligt plan. Vinterkostnader ökade jämfört med föregående år medan kostnader för utnyttjande av externa tjänster minskade. Övergången till IFRS 16 har lett till lägre externa kostnader med 106 MSEK.

Avskrivningar ökade med 206 MSEK jämfört med föregående år och förklaras främst av att projekt inom utvecklingsprogrammen på Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport samt inom IT vilka driftsatts under året. Nedskrivningar för 2019 uppgick till 82 MSEK (84). Avskrivningarna ökade även med 90 MSEK med anledning av övergången till IFRS 16.

Koncernens rörelseresultat uppgick till 709 MSEK (682). Rörelseresultatet 2018 påverkades positivt av tilläggsköpeskilling hänförlig till avyttringen av Säve flygplats med 55 MSEK.

Rörelsemarginalen uppgick till 11,4 procent (11,5).

LIKVIDITET OCH FINANSIELL STÄLLNING

Koncernens eget kapital uppgick vid utgången av perioden till 9 440 MSEK (8 066). Eget kapital inkluderar en hybridobligation om 1 000 MSEK emitterad i november 2019. Hybridobligationen, som redovisats i eget kapital, uppgår efter transaktionskostnader till 996 MSEK. Hybridobligationen har en evig löptid och första inlösendag 26

november 2024. Hybridobligationen har en rörlig ränta upp till första inlösendagen om 3m STIBOR + 150 baspunkter.

Swedavias låneskulder uppgick vid utgången av perioden till 8 570 MSEK (8 363), vilket är en ökning med 203 MSEK. Swedavias låneskulder fördelas på banklån, 2 700 MSEK (1 700), obligationslån, 5 150 MSEK (5 150), certifikat, 720 MSEK (1 506) samt checkräkningskredit - MSEK (7). Vid periodens utgång var den genomsnittliga kapitalbindningen, som inkluderar effekt av räntederivat, 5,0 år (4,2) och den genomsnittliga räntebindningstiden 3,8 år (2,7). Den genomsnittliga räntan uppgick per den 31:e december till 1,1 procent (1,0). Per balansdagen uppgick räntederivatet nominellt till 3 500 MSEK (2 500).

Likvida medel ökade med 67 MSEK och uppgick vid periodens slut till 77 MSEK (10). Nettoskulden ökade med 1 493 MSEK från 9 195 MSEK till 10 688 MSEK, med anledning av införandet av IFRS 16 och ökad upplåning till följd av hög investeringstakt. Skuldsättningsgraden uppgick till 1,1 gånger (1,1).

Vid periodens utgång hade Swedavia outnyttjade kreditlöften på totalt 1 800 MSEK (1 800) vilket minskar bolagets refinansieringsrisk och säkerställer tillgång till kapital.

Per balansdagen fanns även en låneram med Nordiska investeringsbanken om 2 000 MSEK som möjliggör lån med löptider upp till och med 10 år, där 1 700 MSEK (1 700) har utnyttjats. Under perioden tecknades en låneram med den tyska statligt ägda banken KfW-IPEX Bank om 2 000 MSEK som möjliggör lån med löptider upp till och med tio år, där 1 000 MSEK (-) har utnyttjats. I oktober lanserade Swedavia ett ramverk för gröna obligationer baserat på International Capital Markets Associations principer för gröna obligationer. En grön obligation emitterades i december uppgående till 1 000 MSEK och med en löptid om fem år och tre månader.

Avkastning på operativt kapital, exklusive omstruktureringskostnader, realisationsvinst samt nedskrivningar och utrangeringar var vid periodens utgång 4,8 procent (4,7). 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 prisrisk, kreditrisk, likviditetsrisker samt kassaflödesrisker hänvisas till not 47, Finansiella risker.

KASSAFLÖDE

Periodens kassaflöde uppgick till 67 MSEK (-48). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 977 MSEK (1 359), vilket är 618 MSEK högre jämfört med samma period föregående år. Skillnaden förklaras främst av utvecklingen av rörelsekapitalet som påverkade positivt under perioden jämfört med föregående år. Periodens investeringar medförde utbetalningar om 3 460 MSEK.

Försäljning av materiella tillgångar, 309 MSEK, avyttring av intressebolag, 50 MSEK, samt utdelning från intressebolag, 67 MSEK, gav positiva kassaflöden.

Lämnat aktieägartillskott till intresseföretag påverkade negativt med 13 MSEK. Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till 1 137 MSEK (1 717). Kassaflöde härrörde från nytt banklån om 1 000

MSEK, emittering av grön obligation om 1 000 MSEK samt hybridobligation som efter emissionskostnader gav 996 MSEK i positivt kassaflöde. Därutöver har obligation om 1 000 MSEK återbetalats. Certifikatupplåning minskade netto med 786 MSEK och under året löstes checkkredit med 7 MSEK. I perioden återbetalades leasingskulder med 90 MSEK (9) och övriga låneskulder ökade med 23 MSEK (23).

Årstämmen 2019 beslutade om att inte lämna någon utdelning till ägaren. Föregående år uppgick utdelningen till 122 MSEK.

INVESTERINGAR

Under året uppgick investeringsutfallet till 3 460 MSEK (3 195), varav investeringar inom flygplatssegmentet uppgick till 2 906 MSEK (2 604). Väsentliga investeringar avsåg kapacitetshöjande investeringar inom Stockholm Arlanda Airports samt Göteborg Landvetter Airports utvecklingsprogram. Även investeringar i landningsbanor utgör en väsentlig del av årets investeringar. Investeringar inom Real Estate och fastighetsutveckling uppgick till 554 MSEK (591). Väsentliga investeringar avsåg uppförande av hotell vid Stockholm Arlanda Airport samt hotell vid Göteborg Landvetter Airport.

EKONOMISKA MÅL

Swedavias ekonomiska mål utgörs av ett lönsamhetsmål som innebär att avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 6 procent samt ett kapitalstrukturmål där skuldsättningsgraden ska uppgå till 0,7–1,5 ggr. De ekonomiska målen är långsiktiga, vilket innebär att målen till följd av exempelvis konjunkturbetingade fluktuationer kan över- eller underskrivas vissa år.

UTDELNINGSMÅL

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

AKTIEN

Swedavia AB (publ) har utgivit 1 441 403 026 aktier, bestående av endast ett aktieslag där alla aktier har lika rätt i bolaget. Samtliga aktier innehas av svenska staten och statens ägande i Swedavia förvaltas per den 31 december 2019 av Näringsdepartementet. Aktiens kvotvärde är en (1) SEK.

FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR

I september avyttrade Swedavia sin andel på 50 procent i intressebolaget Landvetter Logistik Center AB. Försäljningen resulterade i en realisationsvinst på 102 MSEK.

MARKNAD OCH FRAMTIDA UTVECKLING

Efter flera år av tillväxt och nolltillväxt under 2018 minskade antalet resenärer under 2019. Den minskande efterfrågan bedöms vara en följd av ett antal faktorer såsom ökad klimatdebatt, flygskatt, nya resepolicyer, svag svensk krona och ökad oro för svagare svensk och global ekonomisk utveckling. Flygbolagen har också reducerat utbudet av säten och linjer jämfört med året innan, vilket har bidragit till en dämpad trafikutveckling till, från och inom Sverige. Flygbolagens utbud i marknaden, mätt i antal säten, minskade med 2,8 procent under året. Den vikande efterfrågan har bidragit till att flygbolagens beläggningsgrad gått ner under 2019.

Samtliga Swedavias flygplatser hade under 2019 en negativ trafikutveckling där Stockholm Arlanda Airport visade störst nedgång i absoluta tal följt av Malmö Airport, Bromma Stockholm Airport och Göteborg Landvetter Airport. Hälften av Swedavias flygplatser hade dock en positiv utveckling av utrikestrafiken, där ökningen i antal utrikesresenärer var störst på Göteborg Landvetter Airport följt av Bromma Stockholm Airport. Samtliga flygplatser hade en negativ utveckling av antalet inrikesresenärer, där Stockholm Arlanda Airport följt av Göteborg Landvetter Airport respektive Bromma Stockholm Airport hade den största tillbakagången i absoluta tal.

Den reguljära Europatrafiken hade den lägsta nedgången i efterfrågan, med en tillbakagång på 1,2 procent. Inrikestrafik, chartertrafik samt direkt interkontinental trafik minskade mer än Europatrafiken. Swedavias framtida utveckling är beroende av resenärsutvecklingen och koncernens senast publicerade långtidsprognos visar på en bedömd årlig ökning av antalet resenärer fram till 2050 med 1,6 procent. Utifrån den bedömda resenärsutvecklingen görs därefter en bedömning av vilka investeringar som behöver göras för att säkerställa nödvändig kapacitet för att omhänderta den ökade efterfrågan. Swedavia kommer att investera 42,3 miljarder SEK under perioden 2016–2025 i underhåll och kapacitetshöjande åtgärder. Såväl långtidsprognos över resenärsutvecklingen som investeringsplanerna finns publicerade på Swedavias hemsida. De risker och osäkerhetsfaktorer som finns avseende den framtida utvecklingen finns beskrivna på sid 66–67 i förvaltningsberättelsen.

Hållbarhetsrapport

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla tio flygplatser som är det nationella basutbudet. Ett ansvarsfullt företagande för Swedavia innebär att införliva hållbar utveckling i affärsverksamheten – med kunden i fokus och genom att ta ansvar för Social utveckling, Miljöhänsyn och Ekonomisk utveckling. Swedavia ska vara en internationell förebild inom hållbarhet, vilket ligger i linje med regeringens ägarpolicy för statligt ägda bolag. Vägledande för ägarpolicyen är bland annat Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Vidare ska Swedavia bidra till att Generationsmålet och de beslutade miljö kvalitetsmålen samt att överenskommelserna i det så kallade Parisavtalet uppnås.

All affärsverksamhet är förenad med risktagande. Möjligheter och risker utvärderas och hanteras för att säkerställa att ägarnas mål med verksamheten uppnås. Att hantera risker rätt kan leda till möjligheter. Att hantera det fel kan få stora negativa konsekvenser i form av lägre intäkter, högre kostnader eller minskad trovärdighet. 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 inför förändringar och projekt. Swedavias flygplatsoperativa verksamhet eftersträvar lågt risktagande som värnar om Swedavias varumärke och tillvaratar ägarens, tillsynsmyndigheters, partners och kunders krav i enlighet med Swedavias affärsstrategi.

Strategiska risker

Risk för förlust eller annan negativ konsekvens som påverkar Swedavias hållbara utveckling. Generellt gäller detta risker med hög påverkan på koncernen som helhet.

Operationella risker

Risker till följd av bristande, ineffektiva eller ej fungerande interna processer, mänskliga fel, felaktigheter i tekniska system eller som resultat av externa händelser.

Finansiella risker

Inom ramen för den finansiella riskhanteringen hanteras valuta-risker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker samt likviditets- och refinansieringsrisker. Läs mer på sidorna 121–122, not 47 Finansiella risker.

Ansvar för riskarbetet

Verksamheten har ansvar för att löpande identifiera risk. 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 sammanstäl-

ler kvartalsvis en övergripande riskrapport till koncernledning, revisionsutskott och styrelse. Styrelsen, revisionsutskottet och koncernledningen har ansvar för att återkoppla om man inte anser att riskvärderingen är i balans mot vidtagna eller planerade åtgärder.

Processen för riskhantering



Riskidentifiering och riskförändring

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

Uppföljning och granskning

Riskarbetet följs löpande upp inom ramen för ledningens genomgång och affärsplanearbetet. 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 Managementfunktionen samt av verksamheternas pågående riskarbete.

Riskhantering

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

KUND

Riskbeskrivning

- Ett försämrat konjunkturläge och en fortsatt avtagande resenärstillväxt riskerar att påverka Swedavia negativt. Swedavia är beroende av ett fåtal stora flygbolagskunder och verkar på en marknad med konkurrens från andra nordiska flygplatser.
- Detta har även påverkan på Swedavias konkurrenskraft och Swedavias förmåga att attrahera flygbolag och kunder. Minskad efterfrågan och förändrade kundbeteenden kan påverka den kommersiella affären negativt. Vidare finns risker i samband med övergången till koncessionsavtal inom Retail, Food & Beverage rörande avtalstolkning med hyresgäster.
- Förändrade prognoser för resenärstillväxten påverkar möjligheterna till kortsiktiga åtgärder, vidare finns även en utmaning i att lösningarna, utvecklingsprogrammen, kommer att utmana den befintliga kapaciteten i sina respektive genomförandefaser. Om Swedavia inte kan omsätta insikter och kundbehov till nya satsningar och affärsmöjligheter kan det på sikt leda till försämrad lönsamhet.
- Det finns risk att den långsiktiga planeringen och investeringsbehovet inte är fullt ut analyserat då ett antal anläggningar nått sin tekniska livslängd. Detta ställer höga krav på underhåll och planering. Detta kan även medföra försening och fördröjning av beslutade investeringsprojekt. Förändringar i form av förseningar och omprioritering i portföljen påverkar den tillgängliga kapaciteten på både lång och kort sikt.

Åtgärder

- ✓ Swedavia strävar efter att ständigt utveckla, förbättra och skapa flexibilitet inom verksamheten med kunden i fokus. Kunddriven utveckling uppnås genom fokus på omvärldsanalys, processtyrning och tvärfunktionellt arbete. Ett nytt kommersiellt koncept har arbetats fram för successiv implementering där upphandling sker utifrån ny lagstiftning. Inom Swedavia bedrivs ett fokuserat arbete i syfte att öka tillgängligheten i form av nya flyglinjer. Åtgärder för att förbättra kundupplevelsen genomförs löpande som exempelvis nya tjänster för Self Service.
- ✓ För att möta en ökad efterfrågan på kort sikt krävs effektiva flöden i befintlig infrastruktur. Långsiktigt möts kapacitetsbehovet genom utvecklingsplaner som sedan utmynnar i investeringar. I den beslutade affärsplanen finns en rad åtgärder för att bibehålla nuvarande kapacitet samt för att säkra kapacitet på lång sikt.
- ✓ Genom utveckling av systematik, format- och innehållskrav för förvaltningsplaner, skapas förutsättningar för att implementera tillgångsförvaltning utifrån ett standardiserat arbetssätt.

MILJÖHÄNSYN

Riskbeskrivning

- Swedavias tillståndspliktiga verksamhet, enligt miljöbalken, 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.
- Förändringar av tillstånden och tillståndsvillkoren kan komma att påverka verksamheten i stor omfattning. Miljö-tillståndprocesser är långa och tidskrävande, vilket innebär att miljöfrågor utgör en kritisk del av flygplatsens långsiktiga utvecklingsplaner. Därutöver finns lokala risker kopplade till exempelvis markföroreningar, dagvattenanläggningar och de nya miljö kvalitetsnormerna för vatten. Flera risker finns identifierade kopplade till Swedavias ambition om förnybart flygbränsle. Den ökade klimatdebatten, flygskammen och synen på flygets utsläpp påverkar företag och organisationers resande och val av transportsätt.

Åtgärder

- ✓ Upphandling av förnybart flygbränsle samt kommunikation för att medvetandegöra nya intressenter kring detta arbete är viktigt för att skapa efterfrågan av 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 (högluorerade ämnen). Rutiner och arbetssätt finns för att säkra att ingen oavsiktlig spridning ska ske av markföroreningar. På respektive flygplats med vatten som betydande miljöaspekt övervakas dagvattendammarnas prestanda. Åtgärder vidtas för att säkerställa korrekta gränsvärden eller riktvärden.
- ✓ För att stärka varumärket som en attraktiv arbetsgivare arbetar Swedavia med kommunikationsinsatser och budskap kopplat till klimatdebatten och genom att synliggöra att Swedavia bedriver ett proaktivt miljöarbete i syfte att reducera flygplatsernas och flygets klimatpåverkan.

EKONOMI

Riskbeskrivning

- Swedavia bedriver ett kontinuerligt arbete för att effektivisera verksamheten och har under året genomfört ett kostnadseffektiviseringsprogram. Det finns risk att kostnadsbesparingar och effektiviseringar inte blir varaktiga. Som en konsekvens av förändringar i resenärsstillväxt och den höga förändringstakten i branschen följer behov av infrastrukturella investeringar med en hög komplexitet. Under 2019 minskade antalet resenärer, vilket innebär utmaningar i det korta perspektivet. I nuläget indikerar de långsiktiga planerna att kapacitetsefterfrågan över tid kommer vara högre än vad Swedavias infrastruktur kan hantera.
- De risker som Swedavia har till följd av osäkerhet i konjunktur och flygbolag i finansiell obalans är dels risk för minskade intäkter och dels att kreditförluster kan uppstå på grund av att flygbolag eller andra kunder går i konkurs. Vidare kan ett utmanande marknadsläge för flygbolagen innebära begränsade möjligheter att kompensera kostnads-läget genom prismodellen.

Åtgärder

- ✓ För att övervaka och minska risken, samt för att styra och prioritera bolagets investeringsmedel finns en etablerad investeringsprocess genom portföljstyrning och utvecklingsforum. Swedavia strävar efter att öka flexibiliteten i kostnadsmassan, skapa handlingsplaner för att hantera trafiknedgång och att förstärka bevakningen av kundernas ekonomiska ställning i syfte att minimera kreditförluster i vid eventuella konkurser.
- ✓ 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. För mer information om definitioner och hantering av finansiella risker, se not 47 på sidorna 121–124.

SOCIAL UTVECKLING

Riskbeskrivning

- Koncernen bedriver ett stort antal strategiska utvecklingsprojekt vilket ställer höga krav på tillgång till rätt kompetens, ledarskap, genomförandekraft samt fokus på förebyggande av arbetsmiljörelaterade risker. De allvarigaste arbetsmiljöriskerna ur ett koncernperspektiv är efterlevnaden av det systematiska arbetsmiljöarbetet, olycksfallsrisker i Swedavias byggprojekt, trafikrelaterade händelser och stressrelaterade hälsobesvär. En verksamhetsövergripande transformering bidrar till högt förändringstryck som påverkar medarbetare och företagskultur med risk för att nyckelkompetenser väljer att söka sig från Swedavia.
- Att driva flygplatser är en komplex verksam-

Åtgärder

- ✓ Swedavia arbetar tillsammans med entreprenörer för att minska risker kopplat till hälsa och säkerhet. Förutsättningar för ett fungerande och förebyggande arbetsmiljöarbete finns genom rutiner, hjälpmedel och utbildning för ledare och skyddsombud. Nytt system för arbetsmiljöhändelser har implementerats under 2019 och särskild kraft läggs på att fortsatt öka rapporteringsviljan kring riskobservationer.
- ✓ Kritiska rekryteringar och identifiering av strategiska kompetenser för konsultväxling genomförs löpande. Fortsatt tydliga prioriteringar, löpande dialog och fokus på psykosocial arbetsmiljö kommer att vara kritiskt för att gemensamt säkerställa framdrift i transformationen mot uppsatta mål.
- ✓ Att attrahera, utveckla och behålla rätt medarbetare är en viktig del i Swedavias strävan efter att säkra framtida kompetensförsörjning. Ytterligare en viktig del är ett fortsatt stort fokus på inkludering, mångfald och likabehandling.
- ✓ Att fortsatt utveckla arbetet med identifiering, prioritering och hantering av människorättsrisker i hela värdekedjan utifrån FN's vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter (FNVP). Prioriterad är leverantörs- samt kundled

het som kan komma att påverka många olika intressenters mänskliga rättigheter. De risker som finns kan påverka Swedavias trovärdighet som ett hållbart företag och få konsekvenser på varumärke och intjäningsförmåga.

- Händelser som extrema väderförhållanden, driftavbrott, arbetsmarknadskonflikter eller terroråd kan medföra avbrott eller störningar i flygplatsens operativa och kommersiella verksamhet. Cyberrisken ökar i omvärlden, detta kan innebära störningar i IT-infrastruktur och IT-tjänster.

där de potentiellt mest framträdande riskerna finns. Till exempel motverka förekomst av trafficking och arbetsvillkor i högriskländer vid upphandling av varor och tjänster. Läs mer om risker inom mänskliga rättigheter på sidan 71.

- ✓ Risker för korruption finns identifierade och bearbetas löpande inom respektive verksamhet. Läs mer på sidan 68.
- ✓ Flygplatsernas flygsäkerhetsarbete syftar till att förhindra och minimera effekter av eventuella incidenter. Genom ett proaktivt 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 harmonisera med säkerhetsskyddslagen.
- ✓ Swedavia arbetar aktivt med kris- och kontinuitetsplaner samt genomför övningar löpande i syfte att öka riskmedvetenheten och kompetensnivån hos medarbetare, samarbetspartners och myndigheter. Om en oplanerad händelse inträffar arbetar Swedavia kontinuerligt med kriskommunikation tillsammans med berörda parter, riktat till relevanta målgrupper. Arbetet fokuserar på att snabbt ge tydlig, faktabaserad information.

AFFÄRSETIK I SWEDAVIA

Inom ramen för Swedavias strategi "Ansvar för samhälle och mänskliga" ansvarar Legal för initiativet "säkerställa och utveckla affärsetik i Swedavia". Det handlar om säkerställande av de fyra områdena; Antikorruption, Mänskliga rättigheter, Sociala förhållanden & medarbetare samt Miljö. Följande illustration 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 inkorporeras för hantering i relevanta delar av verksamheten. Styrande dokument tas fram, utbildningar och dialoger sker i verksamheten – och möjligheter till uppföljning tillses.



Whistleblowing

För Swedavias intressenter finns ett antal möjligheter att komma i kontakt med Swedavia i det fall att en intressent skulle behöva rapportera ett missförhållande eller ett klagomål. Swedavias whistleblower är öppen för både medarbetare och externa intressenter och sköts av en oberoende extern part och det finns en tydlig process för hantering av inkommande ärenden. Funktionen garanterar anonymitet.

Klagomål

Swedavia möjliggör för flygplatsbesökare att uttrycka klagomål via kundtjänst på flygplatserna eller digitalt och för närboende att rapportera in klagomål om buller via hemsida. För de aktörer som verkar på Swedavias flygplatser finns ett webbaserat system för händelserapportering.

ANTI-KORRUPTION

Förekomsten av mutor hos ett företag, eller misstankar härom, påverkar alla med en relation till företaget. Företagets rykte och varumärke skulle skadas om korruption förekommer i verksamheten och/eller hos leverantörer eller andra aktörer på någon av Swedavias flygplatser. Såväl kundens, leverantörers som medarbetarnas syn på bolaget skulle påverkas negativt. Att proaktivt arbeta mot korruption och oegentligheter i bolaget ingår därför i Swedavias hållbarhetsarbete.

Swedavia har valt att i mutpolicy och riktlinjer vara mer restriktiva 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 otilåten förmån för sin tjänsteutövning, och inte heller lämna eller erbjuda sådan förmån. Risken för korruption kan antas föreligga latent, men finns i nuläget inte upptagen på övergripande nivå. Till Swedavias förebyggande åtgärder hör utbildning, rådgivning, en whistleblower-funktion och en etisk kommitté.

Under 2019 har material med etiska dilemmaproblem gått ut särskilt till arbetsplatsträffar. Syftet är att skapa en god och levande dialog i dessa frågor i hela Swedavia. Utbildningar sker löpande inom affärsetik och antikorruption som en del i internt anordnade entreprenadrättsutbildningar. Läs mer om Antikorruption på sid 54.

ANTI-KORRUPTION

Styrning

- Swedavias Code of Conduct
- Swedavias mutpolicy
- Swedavia motverkar mutor och korruption (ÖMK) mellan leverantörer och beställare inom den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn

Swedavias Code of Conduct är styrande tillsammans med en särskild mutpolicy och riktlinjer för extern representation. Regelbundna utbildningar och dialog med medarbetare, leverantörer och andra intressenter är viktigt i arbetet.

Mål

100 procent av Swedavias ledare och specialister ska ha genomfört utbildning avseende Swedavias mutpolicy och riktlinjer för extern representation

Utfall 2019

94 procent

MILJÖHÄNSYN

Ett systematiskt miljöarbete är en förutsättning för att Swedavia ska nå de ambitiösa miljömål som är satta. Det är också viktigt för att visa trovärdighet och uppfylla de krav som ställs på verksamheten.

Proaktivt miljöarbete

Sedan Swedavia satte målet år 2011 om noll ton fossil koldioxid vid utgången av 2020 har kurvan ständigt pekat nedåt. 2019 var utsläppen 316 ton koldioxid (1305 ton) och under 2020 kommer fokus ligga på att komma ner till noll. Elektrifiering och effektivisering av fordon, mer inblandning av biobränslen och innovation har möjliggjort en positiv utveckling under året. Energianvändningen uppgick till 170 742 MWh 2019 (169 952 MWh). Bränsle är sedan 2019 exkluderat i energimålet och 2018 års siffra har korrigerats. Ökad energianvändning beror på ökade kvadratmeter. Flygets klimatomställning är en väsentlig hållbarhetsfråga och under året har Swedavia tagit initiativ till en samordnad upphandling av förnybart flygbränsle för de egna tjänsteresorna och flertal samarbeten inom Elflyg har fortsatt. Andel förnybart flygbränsle som tankats på de svenska flygplatserna var cirka 0,14 procent 2019. Målet är 5 procent år 2025. Läs mer om detta på sidan 56–59.

Swedavia deltar i en rad branschsamarbeten som Fossilfritt Sverige och 2030-sekretariatet. Inom PFAS-frågan deltar Swedavia i bland annat Kemikalieinspektionens, Naturvårdsverkets, Fortifikationsverkets, Försvarsmaktens och Trafikverkets PFAS-nätverk. Swedavia har under året varit en aktiv partner i Ingenjörsvetenskapsakademiens omfattande projekt "Vägval för klimatet".

Inom ramen för klimatprogrammet ACA (Airport Carbon Accreditation) sker många samarbeten på flygplatserna för minskade utsläpp av fossil koldioxid. ACA tillhandahåller även en certifiering. Under året har ett flertal av Swedavias flygplatser omcertifierats enligt ACA. Swedavias samtliga flygplatser uppfyller kraven för den högsta certifieringen.

Framåtblick

Målet om noll ton fossil koldioxid kommer att uppnås 2020. Flygets klimatomställning kräver att vi agerar nu och med långsiktighet. En

framgångsfaktor är att samla hela värdekedjan, något som idag görs under innovationsklustret Fossilfria Flygtransporter 2045 som Swedavia startat med RISE och SAS. Med klimatförändringen kommer ett ökat behov av kyla i byggnader, vilket kan bli en utmaning med målet om minskad energianvändning. Akvifären på Stockholm Arlanda Airport kan här vara en möjlighet för att möta ökat kylbehov.

Miljötilstånd

Swedavias tillståndspliktiga verksamhet utgörs av miljöfarlig verksamhet enligt 9 kapitlet i miljöbalken (flygplatsdrift) och vattenverksamhet enligt 11 kapitlet i miljöbalken (dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning). Respektive flygplats måste inneha ett miljötilstånd för att flygverksamhet ska tillåtas. Vid utgången av 2019 ansvarade Swedavia för åtta flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser, Luleå Airport och Ronneby Airport, ansvarade Försvarsmakten för miljötilstånden. Swedavias främsta miljöpåverkan är utsläpp till luft av klimatpåverkande gaser, främst koldioxid. Största källan till bolagets utsläpp är avgaser från fordon samt drift av terminaler och övriga byggnader. Annan betydande miljöpåverkan är utsläpp till mark och vatten av framför allt syretärande ämnen från halkbekämpning av rullbanor samt avisning av flygplan. Som en följd av flygplatsdriften påverkas även flygplatsernas omgivning av flygbuller.

Stockholm Arlanda Airports miljötilstånd vann laga kraft den 25 maj 2015. Stockholm Arlanda Airport tog tillståndet i anspråk den 1 januari 2016. Swedavia har identifierat en brist i villkor 5 som gör att flygplatsen inte kan efterleva detta villkor. Swedavia har i samarbete med LFV under 2019 hittat ett sätt att hantera lågfartstrafiken, som regleras av villkor 5 i gällande tillstånd. Stockholm Arlanda Airports miljötilstånd innehåller ett villkor som kräver att det finns en handlingsplan för minskade utsläpp till luft av fossil koldioxid, kväveoxider och partiklar. Handlingsplanen ska omfatta Swedavias verksamhet och övriga aktörers verksamhet på flygplatsen, samt marktransporter och flygtrafik. Villkoret som reglerar överflygningar av Upplands Väsby innebär att regelmässiga raka inflygningar över Upplands Väsby tätort numera får ske, men att flygplatsen ska använda andra inflygningsprocedurer för att undvika Upplands Väsby tätort när detta

MILJÖHÄNSYN

Styrning

- Swedavias Code of Conduct
- Miljö- och energipolicy
- Miljö- och energiledningssystemet
- ACA

Swedavia styr miljöarbetet genom ett miljö- och energiledningssystem och Swedavias Code of Conduct. Swedavias miljö- och energipolicy är fastställd av styrelsen och används som ett centralt övergripande styrdokument. Swedavia följer kvartalsvis upp strategiska mål som sammanfattas i en kvartalsrapport som går till koncernledningen och styrelsen. Även lokala miljömål följs upp kvartalsvis. Löpande genomförs interna och externa revisioner av ISO 14001 och ISO 50001 samt Airport Carbon Accreditation (ACA). Obligatoriska webbaserade utbildningar inom miljö och energi ges till Swedavias medarbetare.

Mål

Swedavias mål är att 2020 ha noll ton utsläpp av fossil koldioxid från egen verksamhet och minskad energianvändning om två procent per år.

Andel förnybart flygbränsle som tankas på de svenska flygplatserna ska vara 5 procent 2025.

Utfall 2019

316 ton (1305 ton)
170 742 MWh (169 952 MWh)

Cirka 0,14 procent förnybart flygbränsle

är möjligt med hänsyn till flygplatsens kapacitet, regelverket för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden. Swedavia har under året på försök infört tre kurvade procedurer till bana 3 på Stockholm Arlanda Airport som undviker att flyga över Upplands Väsby tätort. Det minskar bullerbelastningen och förkortar flygvägen vilket också bidrar till en minskning av utsläpp av klimatpåverkande gaser. Stockholm Arlanda Airport har ansökt om att få uppföra en ny panncentral. Den 13 juni 2018 lämnades en ansökan in till mark- och miljödomstolen. Dom kom 13 juni 2019 där Swedavia fick tillstånd och villkor för en ny panncentral.

Mark- och miljödomstolen meddelade den 17 juni 2015 deldom i målet angående Göteborg Landvetter Airport. Domen överklagades av bland annat Swedavia, Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Mark- och miljööverdomstolens dom den 28 april 2016 innehöll en begränsning i produktionsvolymen på 90 000 rörelser jämfört med sökt volym om 120 000 rörelser. Swedavia begärde prövningstillstånd i Högsta domstolen den 25 maj 2016. Högsta domstolen meddelade inte prövningstillstånd och Swedavia har beslutat att inte ta det nya tillståndet i anspråk. Tillståndet ger inte den produktionsvolym som behövs för regionen, vilket innebär att man inom några år måste starta en ny tillståndsprövning. Att ta det nya tillståndet i anspråk skulle kräva mycket resurser för att genomföra de prövotidsutredningar som tillståndet innehåller och är svårt att hantera samtidigt som flygplatsen tar fram material till en ny miljöansökan. Flygplatsen utvärderar årligen behovet av ett nytt miljö tillstånd eller om det nya tillståndet ska tas i anspråk.

Visby Airport har under året fått beslut för bullerisolerings. Malmö Airport vann under 2019 en dom mot Svedala angående skadeståndskrav av PFAS-förorenat vatten. Bromma Stockholm Airport, Kiruna Airport, Umeå Airport och Åre Östersund Airport har inte haft några tillståndsrelaterade frågor under året. Forsvarsmakten har under året startat en omprövning av Ronneby Airport och Luleå Airports miljö tillstånd.

SOCIAL UTVECKLING

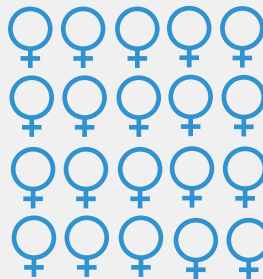
Sociala förhållanden och personal

Nyckeln för att lyckas driva flygplats 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 viktig förutsättning för att verksamheten ska kunna bedrivas effektivt och framgångsrikt. Det är också en viktig del i Swedavias strävan 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. Läs mer om Swedavia som arbetsplats på sidan 54–55.

Kompetensförsörjning

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

Andel kvinnor av Swedavias anställda



34%

* Baserat på antal anställda 2019

flygplats/enhets egen verksamhetsplan. Läs mer om Swedavia som arbetsplats på sidan 54–55.

Arbetsmiljö

Swedavias målsättning är att inga allvarliga arbetsplatsolyckor ska förekomma. För ledare gäller att synligt och praktiskt verka för en sund, trygg och säker arbetsmiljö. Ett krav är att genomföra fyra så kallade Safety Walks och Safety Talks, där ledare och medarbetare tillsammans inventerar arbetsmiljörisiker i verksamheten. Att detta görs följs upp i ledarnas individuella målsamtal som sker årligen. Safety Walks genomförs även inom Swedavias utvecklingsprogram. Att ständigt förbättra rutiner för rapportering av incidenter och avvikelser är en löpande process. Rapporteringen omfattar fysisk och psykosocial arbetsmiljö internt och hos externa entreprenörer. I det proaktiva arbetsmiljöarbetet mäter Swedavia som ett övergripande strategiskt mål Swedavias rapporteringskultur och rapporteringsvilja. Varje månad sammanställs statistik över inrapporterade arbetsmiljöhändelser till koncernledningen, för vidare delgivning i organisationen samt till styrelsen. Mer detaljerad information sammanställs också om de mer allvarliga olyckorna och tillbud. Läs mer om Swedavias arbetsmiljöarbete på sidan 54–55.

Inkludering och likabehandling

Mångfald och ett inkluderande förhållningssätt är en strategisk och prioriterad fråga hos Swedavia. Swedavias utgångspunkt är alla medarbetares lika värde och att människors olikheter är en tillgång. Swedavia ska vara en fördomsfri och attraktiv arbetsplats där alla har rätt att vara sig själva och bli behandlade med respekt. Arbetet inom likabehandling utgår från diskrimineringslagen och Swedavia har tydliga riktlinjer och policyer inom området. Likabehandlingsarbetet ska bedrivas som en naturlig del av den dagliga verksamheten och det är medarbetare och ledares gemensamma ansvar att bidra till en inkluderande kultur.

För att öka mångfalden ytterligare samarbetar Swedavia bland annat med Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien genom medverkan i Jobbsprånget och Teknisksprånget. Ett nationellt samarbete finns även med Arbetsförmedlingen och omfattar främst praktikplatser. Ytterligare en satsning är inom universell design, med fokus på tillgängliga arbetsplatser för alla. Läs mer på sidan 54–55.

Mänskliga rättigheter

Med ett strukturerat och systematiskt arbete som leder till ständiga förbättringar arbetar Swedavia aktivt med respekt för mänskliga rättigheter. Genom att stödja verksamheten i att omvandla FN:s vägledande principer till konkret handling gör Swedavia hållbart företagande till en del av bolagets kärnverksamhet. Mänskliga rättigheter finns integrerat i befintliga processer och rutiner, till exempel riskhantering, hälsa och säkerhet och likabehandling. Swedavia arbetar kontinuerligt med att stärka metoder för att identifiera, prioritera och utvärdera påverkan på de mänskliga rättigheterna. Särskilt fokus på riskexponerade områden så som leverantörs- och kundled.

Swedavia har kartlagt och identifierat riskerna mot de mänskliga rättigheterna genom en koncernövergripande konsekvensbedömning och gapanalys utifrån FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Swedavia har utifrån genomlysningen stärkt interna processer för att systematiskt identifiera och prioritera alla typer av människorättsrisker i hela värdekedjan. Flygplatsdriften på Stockholm Arlanda Airport arbetar aktivt med att motverka förekomsten av trafficking genom samverkan med övriga aktörer på flygplatsen. Läs mer på sidan 53. Under 2019 har Swedavia även börjat ställa krav i upphandling, läs mer på sidan 27.

Framåtblick

Utifrån framtagna strategier och mål kommer Swedavia fortsätta att driva ett förebyggande arbete i syfte att undvika skador och olyckor, minska sjukfrånvaron samt proaktivt verka för nolltolerans avseende kränkande särbehandling och diskriminering samt skapa en inkluderande kultur. Swedavia kommer att fortsätta bygga upp engagemang kring arbetsmiljö- och likabehandlingsfrågor hos ledare och medarbetare. Alla ska känna sig delaktiga i arbetet och målet är alla arbetsmiljöhändelser ska rapporteras.

Swedavia kommer att fortsätta att fördjupa arbetet med att utveckla processer för identifiering och prioritering av människorättsrisker i hela värdekedjan. Prioriterad är leverantörs- samt kundled där de potentiellt största riskerna finns. Till exempel byggtreprenad, trafficking, upphandling av varor och tjänster som förknippas med bristande arbetsvillkor. Swedavia genomför årliga mätningar kring jämställdhet och andel utländsk bakgrund, likabehandlingsfrågor inkluderas i medarbetarundersökning och riskkartläggning genomförs inom inköp. Läs mer på sidan 53.

SOCIAL UTVECKLING

Styrning

- Code of Conduct
- Likabehandlings- och mångfaldspolicy
- Arbetsmiljöpolicy
- Policy för personalplanering
- Likabehandlings- och mångfaldsplan
- Riktlinje mot kränkande särbehandling
- Riktlinje för utbildning
- Riktlinje för rekrytering
- Riktlinje för möten och tjänsteresor
- Säkerhetspolicy
- Informations- och kommunikationspolicy
- Engagerade ledare och medarbetare (ELM)

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 koncernledningen och styrelsen. Regelbundna utbildningar och dialog med medarbetare, leverantörer och andra intressenter är viktigt i arbetet. Swedavias ledare och medarbetare ansvarar för att styrande och redovisande dokument efterlevs.

Mål

75 procent engagerade ledare och medarbetare (ELM) 2025

4,50 procent sjukfrånvaro

Jämställdhet

Andel utländsk bakgrund

Utfall 2019

Mätning av engagerade ledare och medarbetare görs vartannat år. Senaste mätning gjordes 2018.

4,42 procent sjukfrånvaro (4,94 procent).

34 procent kvinnor (36 procent) och 66 procent män (64 procent). Andelen kvinnor på chefsnivå 38 procent (36 procent). Inom ramen för Swedavias successionsplanering är motsvarande siffra 48 procent kvinnor (49 procent).

Andelen medarbetare med utländsk bakgrund 19,3 procent (18,2 procent).

KÄNSLIGHETSANALYS

En känslighetsanalys visar hur en förändring i olika parametrar, både interna och externa, påverkar bolagets resultat och finansiella ställning. De tre parametrar som har störst påverkan på resultatet är resenärsvolym, lönekostnader och räntenivå. Generellt kan Swedavias situation beskrivas med att intäkterna i stort sett är rörliga medan kostnaderna är relativt fasta. Det innebär att flexibiliteten är begränsad när det gäller förmågan att kunna justera kostnader i händelse av att intäkterna skulle minska.

Parameter	%	Resultateffekt MSEK/år
Resenärsvolym	+1	+40
Lönenivå	+1	-20
Räntenivå	+1	-19

Resenärsvolym

Antalet resenärer som reser till eller från någon av Swedavias flygplatser utgör grundförutsättningen för alla intäkter som bolaget har.

Cirka 60 procent av Swedavias 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 flygplanets vikt. Därutöver tillkommer intäkter från Ground Handling vilket avser intäkter från avisning, ramp- och expeditionstjänster samt ersättning för säkerhetskontroll av resenärer. En förändring av antalet flygrörelser, antalet ton och antalet resenärer påverkar direkt Swedavias intäkter.

Swedavias intäkter från Commercial Services är intäkter från kommersiella tjänster i anslutning till flygplatserna. Dessa utgörs av intäkter från bilparkering samt uthyrning av lokaler för handel, kontor, restauranger och logistik. Hyresintäkterna är till stor del omsättningsbaserade och beroende av hyresgästernas försäljning, vilken i sin tur är direkt beroende av antalet resenärer på flygplatsen. En uppgång i antalet resenärer ger ökade intäkter för Swedavia och en nedgång ger minskade intäkter. Sambandet mellan procentuell resenärsförändring och procentuell intäktsförändring är inte linjärt vilket är en effekt av lämnade tillväxtrabatter, prisskillnader samt att hyresintäkterna delvis är omsättningsberoende och påverkas av köpbeteendet. En förändring i resenärsutvecklingen med en procent beräknas påverka Swedavias intäkter med 40 MSEK (40) på årsbasis.

Lönenivå

Med i medeltal 3 050 anställda (3 217) uppgår Swedavias personalkostnader till 2 052 MSEK (2 030). En förändring av lönekostnaden med en procent påverkar Swedavias personalkostnader med 20 MSEK (20) på årsbasis.

Räntenivå

Swedavia har per den 31 december 2019 en extern lånefinansiering uppgående till 8 570 MSEK (8 363) som utgör 37 procent (42) av balansomslutningen. Swedavia är känsligt för förändringar i räntenivån då dessa påverkar bolagets finansiella kostnader. Per den 31 december 2019 har 80 procent (73) 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 19,2 MSEK (22,5) vilket innebär att resultat efter finansiella poster minskar med motsvarande belopp. Däremot skulle en sänkning av räntenivån med en procentenhet minska Swedavias räntekostnader med 12,8 MSEK (1,8) 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 miljöstånd som krävs för Swedavias verksamhet. En förändring av dessa kan komma att påverka verksamheten i stor omfattning. På kort sikt utgör framför allt extrema väderförhållanden eller naturkatastrofer faktorer som omedelbart påverkar flygtrafiken och därmed intäkterna negativt. Vidare påverkar en ränteförändring Swedavias pensionskulda. Detta innebär att om diskonteringsräntan sjunker måste Swedavia göra ytterligare avsättningar till pensionskulden. 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 faktisk utfall kan komma att avvika från de bedömningar som Swedavia gjort. För mer information om pågående rättsprocesser och tvister, se sid 62.

ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med vd utgör koncernledningen och/eller är direktrapporterande till vd. Regeringen fastställde nya riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande den 22 december 2016. Riktlinjerna om ersättning till ledande befattningshavare beslutades därefter vid Swedavias årsstämma den 17 april 2019. Swedavia följer statens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande. Principerna framgår av Bolagsstyrningsrapporten. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 8 på sidorna 103–106. Den 27 februari 2020 fattade regeringen beslut om ny ägarpolicy för bolag

med statligt ägande i vilken riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare ingår. På Swedavias årsstämma den 29 april 2020 kommer de nya riktlinjerna att antas.

HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Efter årsskiftet följer Swedavia noggrant händelseutvecklingen kring det nya Coronaviruset, covid-19, och har löpande kontakt med berörda myndigheter, framförallt Folkhälsomyndigheten och smittskyddsläkare i berörd region. Fokus är alltid säkerhet och hälsa för medarbetare, resenärer och intressenter. Direktiv från ansvariga myndigheter följs av Swedavia. Under mars månad har händelseutvecklingen kring covid-19 viruset accelererat och inneburit en mycket stor påverkan på samhället såväl i Sverige som stora delar av världen. Detta har i sin tur påverkat flygbolagen negativt, dels i form av kraftiga restriktioner och i vissa fall även förbud för flygtrafik och dels i form av mycket kraftigt vikande efterfrågan på resor från både affärs- och privatresenärer. För Swedavia har utvecklingen medfört en mycket kraftig minskning av antalet flygrörelser och passagerare som innebär kraftigt minskade intäkter från flygplatsavgifter, bilparkering och angröring samt hyresintäkter från Retail, Food & Beverage. Osäkerheten i den fortsatta utvecklingen gör att Swedavia har svårt att förutsäga hur stor påverkan detta kommer att få resten av året. För att minska den negativa ekonomiska påverkan från de minskade intäkterna överväger Swedavia att genomföra korttidspermitteringar, kostnadsbesparingar samt översyn av investeringsportföljen. Det är i nuläget mycket svårt att förutsäga den fortsatta utvecklingen av efterfrågan på flygresor på kort sikt samt även hur detta eventuellt kan komma att påverka långtidsprognosen.

Den 30 januari 2020 avyttrades Airport Hotel 2 AB som äger hotellfastigheten till det nyöppnade Comfort Hotel på Stockholm Arlanda Airport. Köpare är Wenaasgruppen AS. Det underliggande fastighetsvärdet uppgick till 1 344 MSEK och den preliminära realisationsvinsten bedöms uppgå till 410 MSEK. Realisationsvinsten kommer att redovisas första kvartalet 2020.

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

MODERBOLAGET

Moderbolagets nettoomsättning för året uppgick till 6 146 MSEK (5 873), vilket var en ökning med 273 MSEK. Rörelseresultatet uppgick till 403 MSEK (429) och rörelsemarginalen uppgick till 6,6 procent (7,3). Rörelseresultatet för året påverkades negativt av omstruktureringkostnader med 81 MSEK (—), nedskrivningar och utrangeringar 82 MSEK (83) och positivt med 28 MSEK (—) avseende realisationsvinster hänförligt till försäljning av anläggningstillgångar. Resultat före skatt uppgick till 351 MSEK (390) och periodens resultat uppgick till 258 MSEK (272).

VINSTDISPOSITION

Föreslagen vinstdisposition grundar sig på 2019 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 29 april 2020.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman 2020 beslutar, att Swedavia AB för räkenskapsåret 2019 balanserar disponibla medel i ny räkning.

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Hybridobligation	1 000 000 000
Balanserade vinstmedel	2 580 555 650
Årets resultat	258 442 374
	6 000 352 563

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	6 000 352 563
	6 000 352 563

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 2019 uppgick till 4,6 procent, vilket inte är i nivå med Swedavias lönsamhetsmål.

Skuldsättningsgraden uppgår till 1,1 ggr, vilket är inom kapitalstrukturmålets intervall om 0,7–1,5 ggr.

Mot bakgrund av den period av stora kapacitetsinvesteringar som koncernen befinner sig i samt i syfte att skapa en ökad finansiell flexibilitet föreslår styrelsen att ingen utdelning lämnas för 2019 utan styrelsen har beslutat att föreslå aktieägaren, att på årsstämman den 29 april 2020, besluta om att balansera disponibla medel i ny räkning.

ÅRSSTÄMMA

Swedavia AB:s årsstämma äger rum den 29 april 2020 på Stockholm Arlanda Airport. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias webbplats www.swedavia.se.

KALENDARIUM

Års- och hållbarhetsredovisning 2019	2020-03-27
Årsstämma 2020	2020-04-29
Delårsrapport jan–mar 2020	2020-04-29
Halvårsrapport jan–jun 2020	2020-07-17
Delårsrapport jan–sep 2020	2020-10-30
Bokslutskommuniké 2020	2021-02-10

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

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

BOLAGSSTÄMMA

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

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

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

ÅRSSTÄMMA

Swedavias årsstämma 2019 hölls den 17 april vid Stockholm Arlanda Airport. Utomstående ägde rätt att närvara vid stämman. Protokoll från årsstämman finns tillgängligt på Swedavias webbplats.

Vid årsstämman beslutade stämman om omval av styrelseledamöterna, Lars Backemar, Lottie Knutson, Lotta Mellström, Lars Mydland, Mikael Norman, Lottie Svedenstedt och Åke Svensson. Åke Svensson valdes av stämman till styrelsens ordförande. I samband med stämman lämnade Adine Grate Axén styrelsen.

Årsstämman fastställde den av styrelsen och verkställande direktören avgivna års- och hållbarhetsredovisningen för 2018, samt beviljade styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2018. Årsstämman beslutade vidare att anta en förändrad utdelningspolicy. Årsstämman beslutade också i enlighet med styrelsens förslag till vinstdisposition som innebar att ingen utdelning lämnades till ägaren. Beslutet var i överrensstämmelse med utdelningspolicyen.

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 huvudsvarig revisor har revisionsbolaget utsett Tomas Gerhardsson.

PROCESSEN FÖR STYRELSENOMINERING

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

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

STYRELSE

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 föredragande 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 revisorererna 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 består av åtta stämvalda ledamöter samt två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter. På sidorna 80-81 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 ägarpolitikens styrelsenomineringsprocess och policyns principer för styrelsens sammansättning där även mångfaldsaspekter vägs in.

Årsstämman 2019 valde sju ledamöter varav fyra män och tre kvinnor. Arbetstagarrepresentanterna har under 2019 varit två män. Genomsnittsåldern på ledamöterna i Swedavias styrelse, inklusive arbetstagarrepresentanter är 60 år.

Styrelsens ordförande

Styrelsens ordförande väljs av årsstämman. Enligt arbetsordningen för Swedavias styrelse ska ordföranden tillse att styrelsearbetet bedrivs effektivt och att styrelsen fullgör sina 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 2019

Styrelsen har under 2019 hållit nio ordinarie sammanträden och ett konstituerande sammanträde. Sammanträdena har bland annat behandlat affärsverksamheten inklusive strategisk utveckling, instruktion för den ekonomiska rapporteringen, års- och hållbarhetsredovisning samt därtill relaterade rapporter. Styrelsen har även behandlat investeringar och upphandlingar samt Swedavias prismodell mot flygbolag. Under året har styrelsen därtill haft temamöten kring Masterplan Stockholm Arlanda Airport samt om genomförandeförhållanden i utvecklingsprogrammen och den nya enheten Stora Projekt.

Styrelsen har under 2019 bland annat hanterat följande huvudfrågor:

- Strategisk utveckling
- Hållbarhetsmål, uppdragsmål och ekonomiska mål
- Tillgänglighet och nya förbindelser
- Investeringar i Utvecklingsplan vid Stockholm Arlanda Airport
- Utvecklingsplaner Bromma Stockholm Airport samt Göteborg Landvetter Airport
- Hybridfinansiering och "gröna obligationer"
- Transformations- och sparprogram "Take Off" - inklusive anpassad organisation
- Utveckling av Real Estate-verksamheten
- Nytt hotell på Göteborg Landvetter Airport

- Större investeringar och upphandlingar
- Masterplaner för Luleå Airport och Kiruna Airport
- Styrande dokument*
- Internkontroll
- Riskhantering och riskvärdering
- Finansiella rapporter
- Rapportering från intern- och externrevision
- Säkerhet
- IT
- Flygsäkerhetsarbete
- Upphandling av externrevisorer
- 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 kvalitets-säkring och beredning av företagets finansiella rapporter samt att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Revisionsutskottet har under 2019 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 externrevisorerens avrapportering av intern kontroll. Vidare har revisionsutskottet hanterat internrevisionens rapporter samt haft en fördjupad genomgång av IT-säkerhetsfrågor samt frågor rörande extern finansiering i form av Gröna obligationer och Hybridkapital. 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 deltagit i upphandling enligt LUF avseende revisionstjänster och därefter lämnat rekommendation till val av extern revisor på årsstämman. I revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2019 styrelseledamöterna Mikael Norman, Lotta Mellström och Åke Svensson. Utskottet har utsett Mikael Norman att vara ordförande. Adine Grate Axén lämnade utskottet i samband med att hon lämnade styrelsen vid årsstämman den 17 april 2019.

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 2019, varav ett extra möte. Ersättningsutskottet har under året bland annat hanterat total ersättning och anställningsvillkor för kretsens ledande befattningshavare samt internrevisionschef. Utskottet har därutöver berett frågor rörande transformations- och sparprogrammet 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 "pulsomätningar" avseende medarbetarnas återkoppling

vad gäller arbetsklimatet. Utskottet har även gått igenom verkställande direktörens successionsplanering och ledarutveckling för ledande befattningshavare. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2019 Åke Svensson som ordförande, Lottie Knutson, Lotta Mellström och Lottie Svedenstedt som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Utvärdering av styrelsearbetet 2019

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 efter varje styrelsemöte en utvärdering där bolagets ledning inte närvarar.

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 2019 varit verkställande direktör och koncernchef. Karl Wistrand, har varit utsedd till vice verkställande direktör fram till augusti 2019. 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 månatligen. Swedavias koncernledning, inklusive verkställande direktör, redovisas närmare på sidorna 82–83.

Ersättning till ledande befattningshavare

På Swedavias årsstämma den 17 april 2019 beslutade ägaren om riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Avseende ersättning och andra anställningsvillkor ska Swedavia tillämpa de principer som beslutats av regeringen den 22 december 2016 fastställda "Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande". Motsvarande principer tillämpas i Swedavias dotterbolag. Swedavia tillämpar inte rörlig ersättning för ledande befattningshavare. Den 27 februari 2020 fattade regeringen beslut om ny ägarpolicy för bolag med statligt ägande i vilken riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare ingår. På Swedavias årsstämma den 29 april 2020 kommer de nya riktlinjerna att antas.

Dotterbolag och intresseföretag

Swedavia hade tre dotterbolag vid utgången av 2019; 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. Under året har Swedavia sålt sin ägarandel i intresseföretaget Landvetter Logistik Center. 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.

Fakta om styrelsen

Av årsstämman valda ledamöter	Huvudstyrelse	Närvaro styrelsemöte	Invald år	Närvaro revisionsutskott	Närvaro ersättningsutskott
Åke Svensson	Ordförande	10/10	2016	4/8	4/4
Lars Backemar	Ledamot	9/10	2010		
Adine Grate Axén ¹⁾	Ledamot	4/10	2010	3/8	
Lottie Knutson	Ledamot	9/10	2015		4/4
Lotta Mellström	Ledamot	10/10	2015	8/8	4/4
Mikael Norman	Ledamot	9/10	2017	7/8	
Lars Mydland	Ledamot	9/10	2014		
Lottie Svedenstedt	Ledamot	9/10	2010		4/4

Arbetstagarrepresentanter

Robert Olsson	Ledamot	10/10	2010		4/4
Agne Lindbom	Ledamot	10/10	2018		
Conny Moholi	Suppleant	0/10	2018		
Mikael Nordenståhl	Suppleant	0/10	2018		

¹⁾ Adine Grate Axén lämnade styrelsen i samband med Årsstämman den 17 april 2019

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

REVISORER

Extern revision

Enligt Statens ägarpolicy och revisionsförordningen som gällde vid årsstämman 2019 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 17 april 2019 valdes revisionsbolaget KPMG till revisorer. Revisionsuppdraget gäller till utgången av årsstämman 2020. 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 2019 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 åiterrapportering 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 Etisk kommitté	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 65–67.

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 genom särskild rapport om efterlevnad av finans- och kreditpolicy.

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 bokslutprocessen.

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 revisionsutskottet 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 föregående regelverk för detta. Swedavia har därför antagit en Kommunikations-, informations- och insiderpolicy som reglerar informations-spridning 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. 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



ÅKE SVENSSON

Styrelseordförande (invalid 2016), ordförande Ersättningsutskottet, ledamot Revisionsutskottet.

Födelseår: 1952.

Övriga styrelseuppdrag: Parker Hannifin Corporation (USA), Business Sweden, Svenskt Näringsliv och Styrelseordförande Teknikföretagen.

Utbildning: Civilingenjör, teknisk fysik och elektronik, Linköpings universitet.

Arbetslivserfarenhet: Tidigare vd Saab AB och vd Teknikföretagen.



LARS BACKEMAR

Ledamot (invalid 2010).

Födelseår: 1950.

Övriga styrelseuppdrag: Backemar Consulting AB (ordförande) och City i Samverkan AB (ordförande).

Utbildning: Företagsekonomi och marknadsföring, Köpmannainstitutet, Stockholm och marknadsföring med konsumentpolitik, Uppsala universitet.

Arbetslivserfarenhet: Senior Advisor, Backemar Consulting AB. Tidigare diverse ledande befattningar på Hufvudstaden, Jones Lang LaSalle.



MIKAEL NORMAN

Ledamot (invalid 2017), ordförande Revisionsutskottet.

Födelseår: 1958.

Övriga styrelseuppdrag: Bravida Holding AB och Bonava AB (ordförande).

Utbildning: Juristexamen och företagsökonomi, Stockholms universitet.

Arbetslivserfarenhet: Tidigare CFO Nobia AB, Group controller AB Electrolux, Senior manager vid Price Waterhouse Stockholm och Bryssel samt fiskal vid Kammarrätten i Stockholm.



LOTTIE SVEDENSTEDT

Ledamot (invalid 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.

SUPPLEANTER

CONNY MOHOLI

Födelseår: 1966.

MIKAEL NORDENSTÅHL

Födelseår: 1961.

REVISOR

TOMAS GERHARDSSON

Huvudansvarig revisor, KPMG AB.

Födelseår: 1969.

**LOTTIE KNUTSON**

Ledamot (Invald 2015), ledamot Ersättningsutskottet.

Födelseår: 1964.

Övriga styrelseuppdrag: Stena Line BV, STS Alpresor AB och Cloetta AB.

Utbildning: Journalisthögskolan i Stockholm, Diplôme de Culture Française, Paris III.

Arbetslivserfarenhet: Rådgivare och skribent. Tidigare: kommunikationsdirektör TUI Nordic, kundansvarig och projektledare JKL och Bates, kommunikatör SAS, journalist Svenska Dagbladet.

**LOTTA MELLSTRÖM**

Ledamot (Invald 2015), ledamot Ersättningsutskottet, ledamot Revisionsutskottet.

Födelseår: 1970.

Övriga styrelseuppdrag: Jernhusen AB och LKAB.

Utbildning: Civilekonom, Lunds universitet.

Arbetslivserfarenhet: Ämnesråd, avdelningen för bolag med statligt ägande på Näringsdepartementet. Tidigare Managementkonsult Resco AB, controller inom Sydkrafts- och ABB-koncernerna.

**LARS MYDLAND**

Ledamot (Invald 2014).

Födelseår: 1954.

Övriga styrelseuppdrag: mydland ehrling AB (ordförande), Special Adviser Board of Directors Veling Ltd.

Utbildning: Stridspilotutbildning RNAF/USAF, Luftkrigsskolen, Norske Luftforsvaret.

Arbetslivserfarenhet: Ordförande SESAR Performance Partnership, Senior Consultant IATA, SVP & Accountable Manager Scandinavian Airlines, flygchef SAS, VD SAS Flight Academy AB, stridspilot och officer Norske Luftforsvaret. Tidigare ledamot i SAS Commuter AB, SAS Sverige AB, SAS Norge AS, SAS Danmark AS, SAS Technical Services (STS). Tidigare ordförande EAC (Spain) och Norwegian Aviation College.

**AGNE LINDBOM**

Arbetsgagarrepresentant (invald 2018).

Födelseår: 1961.

Övriga styrelseuppdrag: SEKO Swedavia förhandlingsorganisation.

Arbetslivserfarenhet: Tidigare ramp-tekniker Swedavia.

Utbildning: Olika fackliga utbildningar.

**ROBERT OLSSON**

Arbetsgagarrepresentant (invald 2010).

Födelseår: 1966.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande ST

Utbildning: Gymnasium, fackliga utbildningar med mera. Säkerhetsvakt/skyddsvakt, Swedavia.

**NINA LINANDER**

Ledamot (invald 2020), ledamot Revisionsutskottet.

Födelseår: 1959.

Övriga styrelseuppdrag: Castellum AB, Telia Company AB, AWA Holding AB (ordförande), GreenIron H2 AB (ordförande), Industrivärden AB.

Utbildning: International Baccalaureate, United World Colleges of the Atlantic, Wales, UK, Civilekonom, Handelshögskolan, Stockholm och MBA, IMEDE, Schweiz.

Arbetslivserfarenhet: Tidigare grundare och partner Stanton Chase International AB, chef Koncernstab finans AB Electrolux (publ), ledarpositioner inom Vattenfall AB, arbete inom Corporate Finance på investmentbanker i London.

Swedavias
koncern-
ledning*

*Per den 31 december 2019.



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.



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, Styrelseordförande Swedavia Real Estate AB, Swedavia Energi AB, Swedavia Airport Telecom AB.



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 Pöry AB och i Almega Tjänsteförbunden, ledamot av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA). Tidigare bl.a. styrelseordförande i Fennovoima Oy och styrelseledamot i Enerjisa Energi A.S.



ANNA BOVALLER

Chefsjurist.

Födelseår: 1963.

Utbildning: Jur. kand., Lunds universitet, IHM Master i ledarskap och Executive Management Program, SSE Executive Education, Handelshögskolan, Stockholm.

Arbetslivserfarenhet: Chefsjurist LFV, Biträdande chefsjurist Posten AB, Bolagsjurist Posten AB, advokat Dahlman Magnusson Advokatbyrå, tingsnotarie Nacka tingsrätt och biträdande jurist Michelsons Advokatbyrå.

Styrelseuppdrag: Inga.



PEDER GRUNDITZ

Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport.

Födelseår: 1963.

Utbildning: Executive MBA, M-gruppen.

Arbetslivserfarenhet: Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport, Direktör Regionala Flygplatser, olika befattningar inom LFV bl.a. 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.

**JOHAN BILL***Direktör Stora projekt.***Födelseår:** 1958.**Utbildning:** Civilinjengör KTH.**Arbetslivserfarenhet:** Regionchef Uppsala län Skanska, bitr. divisionschef Stockholm Peab, vd Bjerking, direktör Stora Projekt Trafikverket.**Styrelseuppdrag:** Inga.**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.**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 Mälarstrand.**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.**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 Travel, Flygstationschef Ronneby Airport, tf Flygplatschef Kiruna Airport, borgerlig vigsselförrättare.**Styrelseuppdrag:** Styrelseordförande i Visit Blekinge 2015-2018, Styrelsemedlem i Blekinge Matakademi 2016-2018, Ambassadör för Eriksberg Vilt & Natur.**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	2019	2018
Nettoomsättning	3,4,5	6 235	5 922
Övriga rörelseintäkter	6	68	104
Aktiverat arbete för egen räkning		189	170
Externa kostnader	7	-2 399	-2 366
Personalkostnader	8	-2 052	-2 030
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-1 309	-1 103
Övriga rörelsekostnader	10	-23	-16
Rörelseresultat		709	682
Resultat från finansiella poster	11		
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures		147	53
Finansiella intäkter		6	3
Finansiella kostnader		-127	-96
Resultat före skatt		736	642
Skatt	13	-153	-126
Årets resultat		583	517
Resultat per aktie			
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		0,40	0,36
Antal aktier		1 441 403 026	1 441 403 026

Koncernens rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2019	2018
Årets resultat		583	517
Övrigt totalresultat:			
Poster som kan omklassificeras till resultaträkningen			
Kassaflödessäkringar:			
Omklassificerats till resultaträkningen		0	1
Årets värdeförändring		-72	57
Skatt		15	-13
Övrigt totalresultat joint ventures, netto		0	4
Poster som inte omklassificeras till resultaträkningen			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensioner		-144	-54
Skatt		31	12
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		-170	7
Årets totalresultat		412	523

Koncernens balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar	14	775	777
Övriga materiella anläggningstillgångar	15,16,17,18,19	16 863	15 419
Nyttjanderättstillgångar	22	1 284	44
Förvaltningsfastigheter	20,21	897	713
Biologiska tillgångar	20,23	82	80
Finansiella anläggningstillgångar	20,24,25,26,28	1 137	1 192
Summa anläggningstillgångar		21 038	18 225
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Material och förråd	29	54	47
Kundfordringar	47	595	575
Fordringar hos intresseföretag och joint ventures	32	13	20
Övriga fordringar	33	267	220
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	34	135	154
Derivatinstrument	20,28	6	31
Likvida medel	28,43	77	10
Summa omsättningstillgångar		1 146	1 057
Tillgångar som innehas för försäljning	46	768	442
SUMMA TILLGÅNGAR		22 952	19 725

Koncernens balansräkning, forts.

Belopp i MSEK	Not	2019-12-31	2018-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	35		
Aktiekapital		1 441	1 441
Övrigt tillskjutet kapital		2 162	2 162
Säkringsreserv	47	-76	-18
Hybridobligation		1 000	—
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		4 914	4 480
Summa eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare		9 440	8 066
Långfristiga skulder			
Avsättningar	36,37,38	1 053	947
Uppskjuten skatteskuld	39	458	488
Räntebärande skulder	40,42	7 550	6 025
Leasingskuld	22,40	1 187	40
Derivatinstrument	20,28	108	76
Övriga långfristiga skulder		150	23
Summa långfristiga skulder		10 506	7 598
Kortfristiga skulder			
Avsättningar	36,38	150	121
Räntebärande skulder	40	1 045	2 363
Derivatinstrument	20,28	—	—
Leasingsskuld	22,40	134	13
Leverantörsskulder		796	651
Skulder till intresseföretag och joint ventures	32	7	0
Övriga skulder	44	91	161
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	45	741	750
Summa kortfristiga skulder		2 963	4 059
Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning	46	43	2
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		22 952	19 725

Koncernens förändringar i eget kapital

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkringsreserver	Hybridobligation	Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat	Totalt kapital
2019						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-18	—	4 480	8 066
Effekt av ny redovisningsprincip, IFRS 16	—	—	—	—	-33	-33
Justerat ingående eget kapital, 1 januari 2019	1 441	2 162	-18	—	4 447	8 033
Emission av hybridobligation	—	—	—	1 000	—	1 000
Transaktionskostnader hybridobligation	—	—	—	—	-4	-4
Årets resultat	—	—	—	—	583	583
Övrigt totalresultat	—	—	-57	—	-113	-170
Utgående eget kapital 2019-12-31	1 441	2 162	-76	1 000	4 914	9 440

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkringsreserver	Hybridobligation	Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat	Totalt kapital
2018						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-63	—	4 125	7 665
Lämnad utdelning	—	—	—	—	-122	-122
Årets resultat	—	—	—	—	517	517
Övrigt totalresultat	—	—	45	—	-38	7
Utgående eget kapital 2018-12-31	1 441	2 162	-18	—	4 480	8 066

Koncernens kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2019	2018
Den löpande verksamheten	49		
Resultat efter finansiella poster		736	642
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		1 204	989
Betald skatt		-144	-135
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		1 796	1 496
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		-7	-2
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		18	-1
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		170	-134
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 977	1 359
Investeringsverksamheten			
Avyttring dotterföretag		—	55
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-89	-224
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-3 372	-2 971
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		309	16
Förvärv av finansiella tillgångar		-13	—
Försäljning av finansiella tillgångar		117	—
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-3 048	-3 124
Finansieringsverksamheten			
Hybridobligation, netto efter transaktionskostnader		996	—
Upptagna lån		3 170	3 805
Amortering av låneskulder		-2 962	-1 980
Amortering av leasingsskuld		-90	-9
Utbetald utdelning		—	-122
Ökning (+)/Minskning (-) av övriga finansiella skulder		23	23
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		1 137	1 717
Årets kassaflöde		67	-48
Likvida medel vid årets början		10	58
Likvida medel vid årets slut		77	10

Moderbolagets resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2019	2018
Nettoomsättning	4,5	6 146	5 873
Övriga rörelseintäkter	6	68	49
Aktiverat arbete för egen räkning		189	170
Externa kostnader	7	-2 591	-2 453
Personalkostnader	8	-2 192	-2 083
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-1 196	-1 111
Övriga rörelsekostnader	10	-23	-16
Rörelseresultat		403	429
Resultat från finansiella poster	11		
Ränteintäkter och liknande resultatposter		23	15
Räntekostnader och liknande resultatposter		-107	-97
Resultat efter finansiella poster		318	346
Bokslutsdispositioner	12	33	44
Resultat före skatt		351	390
Skatt	13	-93	-118
Årets resultat		258	272

Moderbolagets rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2019	2018
Årets resultat		258	272
Övrigt totalresultat		—	—
Årets totalresultat		258	272

Moderbolagets balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2019-12-31	2018-12-31
TILLGÅNGAR			
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR			
Immateriella anläggningstillgångar	14	676	703
Materiella anläggningstillgångar	15,16,17,18,19	16 593	15 249
Finansiella anläggningstillgångar	24,25,26,27,39	1 126	1 132
Summa anläggningstillgångar		18 395	17 083
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR			
Material och förråd	29	50	44
Kortfristiga fordringar	30,31,32,34	3 042	2 645
Kassa och bank	43	71	5
Summa omsättningstillgångar		3 163	2 694
SUMMA TILLGÅNGAR		21 558	19 777
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
EGET KAPITAL			
	35		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		1 441	1 441
Fond för utvecklingsutgifter		35	44
Summa bundet eget kapital		1 476	1 485
Fritt eget kapital			
Överkursfond		2 162	2 162
Hybridobligation		1 000	—
Balanserade vinstmedel		2 580	2 298
Årets resultat		258	272
Summa fritt eget kapital		6 000	4 732
Summa eget kapital		7 476	6 217
SKULDER			
Obeskattade reserver	12	2 050	2 035
Avsättningar	36,37,38	1 524	1 408
Långfristiga skulder	40,41	7 678	6 040
Kortfristiga skulder	40,41	2 830	4 077
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		21 558	19 777

Moderbolagets förändringar i eget kapital

Belopp i MSEK	Bundet eget kapital			Fritt eget kapital		
	Aktiekapital	Fond för utvecklingsutgifter	Överkursfond	Hybridobligation	Balanserade vinstmedel	Totalt kapital
2019						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	43	2 162	—	2 570	6 217
Fusionsresultat	—	—	—	—	5	5
Emission av hybridobligation	—	—	—	1 000	—	1 000
Transaktionskostnader	—	—	—	—	-4	-4
Omklassificering mellan bundet och fritt eget kapital	—	-8	—	—	8	—
Årets resultat	—	—	—	—	258	258
Övrigt totalresultat	—	—	—	—	—	—
Utgående eget kapital 2019-12-31	1 441	35	2 162	1 000	2 837	7 476

Belopp i MSEK	Bundet eget kapital			Fritt eget kapital		
	Aktiekapital	Fond för utvecklingsutgifter	Överkursfond	Hybridobligation	Balanserade vinstmedel	Totalt kapital
2018						
Eget kapital vid årets ingång	1 441	25	2 162	—	2 438	6 067
Lämnad utdelning	—	—	—	—	-122	-122
Omklassificering mellan bundet och fritt eget kapital	—	18	—	—	-18	—
Årets resultat	—	—	—	—	272	272
Övrigt totalresultat	—	—	—	—	—	—
Utgående eget kapital 2018-12-31	1 441	43	2 162	—	2 570	6 217

Moderbolagets kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2019	2018
Den löpande verksamheten	49		
Resultat efter finansiella poster		318	346
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		1 373	1 162
Betald skatt		-119	-110
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		1 573	1 398
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		-7	-2
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-359	-340
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		52	-215
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 260	841
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-89	-212
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2 771	-2 453
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		309	16
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-2 551	-2 648
Finansieringsverksamheten			
Hybridobligation, netto efter transaktionskostnader		996	—
Upptagna lån		3 170	3 805
Amortering av låneskulder		-2 962	-1 992
Utbetald utdelning		—	-122
Ökning (+)/Minskning (-) av övriga finansiella skulder		73	9
Erhållna/lämnade koncernbidrag		79	58
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		1 357	1 759
Årets kassaflöde		66	-49
Likvida medel vid årets början		5	54
Likvida medel vid årets slut		71	5

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

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

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

Anläggningstillgångar, långfristiga skulder och långfristiga avsättningar består i allt väsentligt enbart av belopp som förväntas återvinnas eller betalas efter mer än tolv månader räknat från balansdagen. 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

De nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden som tillämpas från 1 januari 2019 är följande,

- IFRS 16 Leasingavtal är en ny standard som omfattar redovisning av leasingavtal och ersätter IAS 17 Leasingavtal samt IFRIC 4, SIC-15 och SIC27.

Effekter av övergången till IFRS 16 Leasingavtal i sammandrag

Följande stycke berör leasingavtal där Swedavia är leasetagare. Swedavia har inte behövt göra några justeringar för avtal där Swedavia är leasegivare.

Tidigare fastställda Swedavia huruvida ett avtal innehöll leasing enligt IFRIC 4 Fastställande av huruvida ett avtal innehåller ett leasingavtal. Från och med 1 januari 2019 bedömer Koncernen huruvida ett avtal innehåller leasing baserat på definitionen av leasingavtal i IFRS 16.

Swedavia klassificerade tidigare leasingavtal som operationella eller finansiella leasingavtal baserat på huruvida leasingavtalet överförde de betydande risker och förmåner som ett ägande av den underliggande tillgången medför till koncernen. Enligt IFRS 16 redovisar Swedavia nyttjanderättstillgångar och leasingkulder för de flesta leasingavtal, dvs. leasingavtalen ingår i balansräkningen, undantagen från detta anges i nedan i text samt i redovisningsprinciper gällande leasing.

För att fastställa ingående balanser för de avtal som tidigare klassificerades som operationella har Swedavia valt att tillämpa modifierad retroaktiv metod, vilket innebär att eventuella övergångseffekter justeras i ingående balans av eget kapital 2019 och ingen omräkning har gjorts av tidigare år. Leasingavgifterna diskonteras med den marginella upplåningsräntan på första tillämpningsdagen. Swedavia har enligt IFRS 16 bilaga C p10a valt att tillämpa en enda diskonteringsssats på en portfölj av leasingavtal med liknande egenskaper såsom återstående leasingperiod och klass av underliggande tillgång. Diskonteringsräntan baseras på Swedavias marginella upplåningsränta ("IBR"). Den vägda genomsnittliga marginella upplåningsräntan som använts för att vid tillämpningsdagen diskontera de framtida leasingavgifterna är 2,92 procent. Swedavia har valt att värdera nyttjanderätten för samtliga avtal som om standarden hade tillämpats sedan inledningsdatumet enligt IFRS 16 bilaga C p8b i.

På första tillämpningsdagen har initiala direkta utgifter uteslutits från värderingen enligt IFRS 16 bilaga C p10d. Bedömningar vid exempelvis fastställande av leasingperioden om avtalet innehåller möjligheter att utöka eller säga upp leasingavtalet har gjorts i efterhand enligt IFRS 16 C p10e. Vidare så har Swedavia, i enlighet med IFRS 16 C p10c, valt att inte redovisa nyttjanderättstillgångar och leasingkulder för leasingavtal för vilka leasingperioden avslutas om tolv månader eller tidigare.

Swedavia har ett antal leasingavtal som redovisats som finansiell leasing enligt IAS 17. För dessa har ingen justering av tillgångs- och skuldvärden skett i den ingående balansen. Däremot har tillgångarna i fråga klassificerats om från övriga materiella anläggningstillgångar till nyttjanderättstillgångar, medan skulderna har klassificerats om från räntebärande skulder till leasingkulder.

Per den 1 januari 2019 redovisade Swedavia för koncernen ytterligare leasingkulder på 1 114 MSEK, nyttjanderättstillgångar på 1 095 MSEK och uppskjuten skattefordran på 9 MSEK medan förutbetalda leasingkostnader reducerades med 23 MSEK, vilket netto reducerade eget kapital med 34 MSEK per den 1 januari 2019. Denna negativa effekt på eget kapital är till följd av att Swedavia vid övergången till IFRS 16 har fastställt värdet på nyttjanderättstillgångarna för avtal som tidigare klassificerades som operationella leasingavtal som om IFRS 16 hade tillämpats från leasingavtalets inledningsdatum. I årsredovisningen 2018 redovisade Swedavia operationella leasingåtaganden om 1 318 MSEK. Skillnaden mellan nuvärdet av dessa leasingåtaganden samt den ytterligare leasingkulda som tillkom per 1 januari 2019 är oväsentlig.

Resultaträkning för 2019 med nuvarande och tidigare redovisningsprinciper för leasing visas nedan,

Koncernens resultaträkning 2019	Koncernen		
	IFRS 16	IAS 17	Skillnad
Nettomsättning	6 235	6 235	0
Övriga rörelseintäkter	68	68	0
Aktiverat arbete för egen räkning	189	189	0
Externa kostnader	-2 399	-2 505	106
Personalkostnader	-2 052	-2 052	0
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	-1 309	-1 219	-90
Övriga rörelsekostnader	-23	-23	0
Rörelseresultat	709	693	16
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	147	147	0
Ränteutgifter och liknande resultatposter	6	6	0
Räntekostnader och liknande resultatposter	-127	-91	-36
Resultat efter finansiella poster	736	755	-19
Skatt	-153	-157	4
Årets resultat	583	598	-15

Övergången till IFRS 16 innebär att leasingavgifternas amorteringsdel i kassaflödesanalysen numera redovisas som utbetalning i finansieringsverksamheten istället för att ingå i den löpande verksamheten. Detta innebär att kassaflödet från löpande verksamheten för 2019 är 90 MSEK högre medan finansieringsverksamheten nu är 90 MSEK lägre, jämfört med om tidigare redovisningsprinciper hade använts under perioden.

Utöver den nya standarden för Leasingavtal, IFRS 16, har endast ett fåtal ändringar av standarder eller tolkningar från IASB trätt i kraft 2019:

- Ändring av IFRS 9, Finansiella instrument, avseende rätten till förtida inlösen med negativ ersättning.
- Ändring av IAS 28, Innehav i intresseföretag och joint ventures, som förtydligar att ett företag ska tillämpa IFRS 9 på långsiktiga innehav i intresseföretag och joint ventures för vilka kapitalandelsmetoden inte tillämpas, men som inte har substansen av en nettoinvestering i ett joint venture.
- Ändringar av IAS 19, Ersättningar till anställda, som behandlar ändringar, reduceringar och regleringar av en pensionsplan som inträffar under en pensionsperiod.
- IFRIC 23 Osäkerhet i fråga om inkomstskattemässig behandling ger vägledning i hur företag ska bedöma på vilket sätt en transaktion ska redovisas när det finns en sådan osäkerhet. Ett företag ska bedöma hur skattemyndigheterna kommer att acceptera en viss hantering av inkomstskatten. Tolkningsuttalandet innehåller inga nya upplysningskrav.

Ingen av ovanstående ändringar har haft någon väsentlig påverkan på Swedavias redovisning.

Nya och ändrade standarder och tolkningar som träder i kraft 2020 eller senare

- Ändring av IFRS 3, Rörelseförvärv, avseende ändringar i definitionen av ett rörelseförvärv. Klassificeringen av ett förvärv som antingen tillgångsförvärv eller rörelseförvärv ger upphov till stora skillnader i redovisningen. Ändringen förväntas medföra att färre förvärv klassificeras som rörelseförvärv och istället kommer att klassificeras som tillgångsförvärv. Skillnaden i redovisningen mellan rörelseförvärv och tillgångsförvärv kan bli betydande till följd av att olika standarder tillämpas. Den nya definitionen av rörelseförvärv förväntas inte ha en väsentlig effekt på Swedavia.
- Ändringar av IAS 1, Utformning av finansiella rapporter samt IAS 8, Redovisningsprinciper, ändringar i uppskattningar och bedömningar samt fel, som avser att harmonisera definitionen av väsentlighet mellan olika standarder inom IFRS samt förtydliga innebörden av begreppet.

Ändringen förtydligar att huruvida information är väsentlig beror på arten eller omfattningen av informationen eller båda tillsammans. Definitionen ändras även från att informationen kan påverka användarna av de finansiella rapporterna till att informationen rimligen kan förväntas påverka. Definitionen av användarna av de finansiella rapporterna har även förtydligats till de primära användarna.

- Ändringar av IFRS 9 Finansiella instrument, Säkerhetsredovisning i enlighet med IAS 39 och IFRS 7 Finansiella instrument: Upplysningar avseende reform av Interbank Offered Rate (IBOR). Reformen har drivits fram av Financial Stability Board och som ett resultat av detta pågår arbete i olika länder för att ersätta IBOR med nya referensräntor, Risk Free Rate (RFR). Ändringen av referensräntor kan få effekt bland annat på företags säkringsredovisning. Ändringarna i IFRS 9, IAS 39 och IFRS 7 inför undantag från vissa krav för hur säkringsrelationen ska utvärderas med avseende på IBOR referensränta när säkringsredovisning tillämpas. Ändringen inför nya upplysningskrav.

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 moderbolaget. 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.

Företagsförvärv

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.

Intresseföretag och joint ventures

Innehav i intresseföretag och joint ventures redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden. Kapitalandelsmetoden innebär att det i koncernen bokförda värdet på aktierna i intresseföretaget eller joint ventures motsvaras av koncernens andel i intresseföretaget eller joint ventures egna kapital samt eventuella restvärden på koncernmässiga över- och undervärden. I koncernens resultaträkning redovisas som "Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures" koncernens andel av intresseföretagets eller joint ventures resultat efter skatt justerat för eventuella avskrivningar på eller upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden.

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

Koncerninterna fordringar och skulder, samt transaktioner mellan företag i koncernen, liksom därmed sammanhängande realiserade vinster elimineras i sin helhet. Realiserade vinster uppkomna från transaktioner med intresseföretag och joint ventures elimineras mot "Andelar i intresseföretag och joint ventures" till den del koncernen äger andelar i företaget. Realiserade förluster elimineras på samma sätt som realiserade 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 månatligen och regleras slutligen efter beslut från Transportstyrelsen. Intäkter från Slot Coordination Charge, CNS och TNC redovisas efter att flygplan har lyft från en av Swedavias flygplatser. Möjlighet till reklamation utgår då fakturering sker efter att varan eller tjänsten utnyttjats.

Intäkter från Ground Handling hänförs till intäkter från ramtjänst samt expeditionsavgift. Swedavias prestationsåtagande är att tillhandahålla tjänster och infrastruktur som behövs vid mottagande av flygplan samt att göra vändande flygplan redo för avfärd. Intäktsredovisning för intäktskategorin sker vid avresa från en av Swedavias flygplatser och det är vid denna tidpunkt som prestationsåtagandet har fullgjorts och kontrollen övergått till kund.

Intäktskategorin Övriga tilläggstjänster avser tilläggstjänster som kunderna kan nyttja mot betalning, exempelvis glykolhanteringsavgift eller säkerhetstjänster vilket huvudsakligen avser Fast Track. Swedavias prestationsåtagande för Fast Track är att möjliggöra tidsbesparing för flygbolagens resenärer genom att tillhandahålla speciella säkerhetskontroller. Åtagandet startar när resenären går in i säkerhetskontrollen och fullbordas i samband med att resenären kommit igenom säkerhetskontrollen. Intäkten redovisas när prestationsåtagandet utförts.

Commercial Services

Intäkterna från Commercial Services utgörs av intäkter från Bilparkering & Angöring, Retail, Food & Beverage, Fastighetsintäkter, Reklam samt Övrig Commercial Services. Intäkter från Bilparkering & 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.

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. 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 telekom-tjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Hyres- och arrendeintäkter klassificeras som leasingavtal där Swedavia är leasegivare och redovisas 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 består av 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 lufttrumskonfigurationer samt kunna möta den förväntade volymökningen fram till 2035. Erhållna statliga bidrag i projektet relaterad till kostnader redovisas som minskning av motsvarande kostnad i resultaträkningen. Erhållna statliga bidrag relaterad till finansiering av pågående projekt är redovisad som minskning av tillgångens bokförda värde.

Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter består av räntointäkter 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.

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

Skatt

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

Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de

skattesatser och skatteregler som är beslutade eller aviserade per balansdagen. Temporära skillnader hänförliga till koncernmässig goodwill och tillgångsförvärv beaktas ej och i normalfallet inte heller i skillnader hänförliga till andelar i dotterföretag, intresseföretag och joint ventures som inte förväntas bli beskattade inom överskådlig framtid. I juridisk person redovisas obeskattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen delas däremot obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och eget kapital. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att skattepliktig vinst uppstår mot vilken avdragsgilla temporära skillnader kan användas. Det redovisade värdet på uppskjutna skattefordringar prövas vid varje bokslutstillfälle. Uppskjutna skatteskulder redovisas normalt för alla skattepliktiga temporära skillnader.

Immateriella anläggningstillgångar

Koncernens immateriella anläggningstillgångar består av goodwill samt övriga immateriella anläggningstillgångar. Goodwill uppkommer när anskaffningsvärdet vid förvärv av andelar i dotterföretag överstiger det verkliga värdet på det förvärvade företagens nettotillgångar. Goodwill redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för eventuellt 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 hänförliga 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
– Bindemedelsförsedling	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 innehas i syfte att erhålla hyresintäkter eller värdestegring eller kombination av dessa båda syften. Förvaltningsfastigheter redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar.

Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som direkt är 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 hänförliga till tillgången kommer koncernen tillgodo och tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Övriga tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer.

Avskrivningar redovisas utifrån förväntad och bedömd nyttjandeperiod med tillämpning av linjär avskrivningsmetod. För de fall delar av koncernens tillgångar består av olika komponenter där varje del har en förväntad nyttjandeperiod som skiljer sig markant från tillgången som helhet, sker avskrivning av sådana komponenter var för sig utifrån varje komponents bedömda nyttjandeperiod.

Avskrivning påbörjas när tillgångarna är färdiga för avsett bruk. Avskrivningar enligt plan baseras på anskaffningsvärden minskat med beräknat restvärde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperioder prövas årligen och justeras vid behov. Även fastigheter under uppförande som avses att användas som förvaltningsfastigheter när arbetena är färdigställda klassificeras som förvaltningsfastigheter. Förvaltningsfastigheterna värderas årligen för att upplysa om verkligt värde, det vill säga bedömt marknadsvärde.

Biologiska tillgångar – växande skog

Koncernens skogstillgångar delas upp på växande skog, vilket redovisas som biologiska tillgångar, och mark. Växande skog värderas och redovisas vid varje bokslutstillfälle till verkligt värde. Förändringarna i verkligt värde redovisas i resultaträkningen. Det verkliga värdet har beräknats på nuvärdet av diskonterad framtida avkastning från ett långsiktigt hållbart skogsbruk, det vill säga av förväntade framtida kassaflöden av skogsbruk. För ytterligare information, se not 20 och 23.

Leasing

Principer tillämpade från och med 1 januari 2019

När ett avtal ingås bedömer Swedavia om avtalet är, eller innehåller, ett leasingavtal. Ett avtal är, eller innehåller, ett leasingavtal om avtalet överlåter rätten att under en viss period bestämma över användningen av en identifierad tillgång i utbyte mot ersättning.

Som leasetagare redovisar Swedavia en nyttjanderättstillgång och en 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.

Leasingskulden omfattar nuvärdet av följande avgifter under bedömd leasingperiod:

- fasta avgifter, inklusive till sin substans fasta avgifter,
- variabla leasingavgifter kopplade till index (såsom KPI) eller räntenivå (såsom STIBOR), initialt värderade med hjälp av det index eller den räntenivå som gällde vid inledningsdatumet,
- eventuella restvärdesgarantier som förväntas betalas,
- lösenpriset för en köpoption som Swedavia är rimligt säker på att utnyttja och
- straffavgifter som utgår vid uppsägning av leasingavtalet om bedömd leasingperiod återspeglar att sådan uppsägning kommer att ske.

Skuldens värde ökas med räntekostnaden för respektive period och reduceras med leasingbetalningarna. Räntekostnaden beräknas som skuldens värde gånger diskonteringsräntan.

Leasingskulden för Swedavias lokaler med hyra som indexuppräknas beräknas på den hyra som gäller vid respektive rapportperiods slut. Vid denna tidpunkt justeras skuldens med motsvarande justering av nyttjanderättstillgångens redovisade värde. På motsvarande sätt justeras skuldens och tillgångens värde i samband med att ombedömning sker utav leasingperioden. Detta sker i samband med att sista uppsägningsdatumet inom tidigare bedömd leasingperiod för lokalhyresavtal har passerats alternativt då betydelsefulla händelser inträffar eller omständigheterna på ett betydande sätt förändras på ett sätt som är inom Swedavias kontroll och påverkar den gällande bedömningen av leasingperioden.

Swedavia presenterar nyttjanderättstillgångar och leasingskulder som egna poster i rapporten över finansiell ställning.

För leasingavtal som har en leasingperiod på tolv månader eller kortare eller med en underliggande tillgång av lågt värde, understigande 50 TSEK, redovisas inte någon nyttjanderättstillgång och leasingskuld. Leasingavgifter för dessa leasingavtal redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

Som leasegivare fastställer Swedavia vid varje leasingavtals inledningsdatum huruvida leasingavtalet ska klassificeras som ett finansiellt eller operationellt leasingavtal. Vid fastställande av klassificering görs en övergripande bedömning av om leasingavtalet i allt väsentligt överför de ekonomiska 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 leasetagaren 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 redovisar leasingavgifter från operationella leasingavtal som intäkt linjärt över leasingperioden som del av posten Nettoomsättning.

Principer tillämpade till och med 31 december 2018

Leasing klassificeras i koncernredovisningen, liksom i moderbolagets redovisning, antingen som finansiell leasing eller operationell leasing. Leasing där Swedavia i allt väsentligt övertar ekonomiska riskerna och fördelar som förknippas med ett direkt ägande av tillgången klassificeras som finansiell leasing. Redovisning av finansiell leasing medför att anläggningstillgång upptas som tillgångspost i Swedavias balansräkning, till det lägre av beloppet av tillgångens marknadsvärde eller det beräknade nuvärdet av de underliggande leasingbetalningarna, och att en motsvarande skuld redovisas initialt. Tillgången skrivs av enligt plan över nyttjandeperioden medan leasingbetalningarna redovisas som ränta och amortering av skulden. Vid operationell leasing kostnadsförs leasingbetalningarna över leasingperioden.

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 den så kallade först-in först-ut principen respektive verkligt värde. Inkursansrisker har därvid beaktats.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs. Kursdifferenser på rörelsefordringar och rörelseskulder ingår i rörelseresultatet, medan kursdifferenser på finansiella fordringar och skulder redovisas bland finansiella poster.

Likvida medel

Likvida medel omfattar kassa och omedelbart tillgängliga banktillgodohavanden.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp.

Finansiella instrument

En finansiell tillgång eller finansiell skuld redovisas i balansräkningen när en tillgång eller skuld uppstår enligt instrumentets avtalsenliga villkor. En finansiell tillgång bokas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet 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 historisk data, baserat på typ av kund samt förfallodagar, som ställs i relation till framtida ekonomiska utsikter.

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 att 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 historisk 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. Leverantörsskuld 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 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 redovissad skuld eller en mycket sannolik prognostiserad transaktion, kassaflödessäkring.

Koncernen använder sig av derivatinstrument, för att begränsa finansiella fluktuationers negativa påverkan på koncernens resultat- och balansräkning samt kassaflöde.

Då transaktionen ingås analyseras förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten och ställs mot koncernens mål för riskhanteringen avseende säkringen. Analysen dokumenteras vid säkringens början och löpande, för att säkerställa att de derivatinstrument som används i säkringstransaktioner är effektiva när det gäller att utjämna förändringar i verkligt värde eller förändringar i kassaflöde för säkrade poster. Vinst och förluster avseende säkringar redovisas i årets resultat vid samma tidpunkt som vinst och förluster redovisas för de poster som säkrats.

Kassaflödessäkring

För säkring av ränterisk för sannolika prognostiserade ränteflöden avseende upplåning till rörlig ränta används ränteswappar där företaget erhåller rörlig ränta och betalar fast ränta. Ränteswapparna redovisas till verkligt värde i balansräkningen där värdeförändringar redovisas i övrigt totalresultat. Räntekupongdelen redovisas löpande i årets resultat som en del av räntekostnaden. Orealiserade förändringar i verkligt värde på ränteswapparna redovisas i övrigt totalresultat och ingår som en del av säkringsreserven tills dess att den säkrade posten påverkar årets resultat och så länge som kriterierna för säkringsredovisning och effektivitet är uppfyllda. Den vinst eller förlust som hänför sig till den ineffektiva delen av orealiserade värdeförändringar på ränteswapparna redovisas i resultatet.

Säkringsredovisning har även tillämpats för råvaru- och valutaderivat. Valutaderivat används huvudsakligen för att säkra valutakursen på framtida flöden av utländsk valuta, vilket främst uppkommer i samband med investeringar och vid elhandel. Råvaruderivat används för att kurssäkra elprisrisken som uppkommer i koncernens affärsverksamhet. Förändringar i verkligt värde av dessa derivatinstrument redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i säkringsreserven i eget kapital. De ackumulerade vinsterna eller förlusterna i säkringsreserven omklassificeras till resultaträkningen i samma period som säkringsobjektet påverkar resultatet. När ett säkringsinstrument eller säkringsförhållande avslutas men den säkrade transaktionen fortfarande väntas inträffa, kvarstår de ackumulerade vinsterna och förlusterna i säkringsreserven och redovisas i årets resultat när den avtalade eller prognostiserade transaktionen redovisas i resultatet. Om den säkrade transaktionen däremot inte längre förväntas inträffa, omklassificeras de ackumulerade vinsterna och förlusterna i säkringsreserven direkt till resultatet.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när företaget har ett formellt eller informellt åtagande som en följd av en inträffad händelse och det är troligt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. Nuvärdesberäkning görs för att ta hänsyn till väsentlig tidseffekt för framtida betalningar. Avsättningar delas upp i en långfristig och kortfristig del.

Återställningsreserv

I enlighet med koncernens publicerade miljöprinciper och tillämpliga legala krav ska en avsättning för återställning av förorenad tillgång redovisas när tillgången blir förorenad.

Omstruktureringsreserv

En avsättning redovisas när en detaljerad omstruktureringsplan har fastställts och omstruktureringen antingen har påbörjats eller annonserats offentligt.

Övriga avsättningar

Övriga avsättningar utgörs av avsättningar kopplade till bedömda tvister, förlustkontrakt, trygghetsmedel samt andra åtaganden. En avsättning för förlustkontrakt redovisas när förväntade ekonomiska fördelar som koncernen beräknas erhålla från ett kontrakt är lägre än de ofrånkomliga kostnaderna för att infria åtagandena enligt kontraktet.

Eventualförpliktelser

En eventualförpliktelse är ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom företagets kontroll, inträffar eller utblir, 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.

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

De nya principer för leasing, i enlighet med IFRS 16, som börjat tillämpas av koncernen tillämpas inte av moderbolaget enligt undantagsmöjligheten i RFR 2. Moderbolagets redovisning har i denna aspekt förändrats, då man tidigare applicerade IAS 17 i sin redovisning. Jämförelseåret är av väsentlig-hetskäl inte omräknat.

Koncernbidrag

Såväl erhållna som lämnade koncernbidrag redovisas som boksluts-disposition.

Immateriella anläggningstillgångar

Moderbolaget redovisar inkrångsgoodwill med en bedömd nyttjandeperiod på 20 år. Nyttjandeperioden återspeglar företagets uppskattning av den period under vilken framtida ekonomiska fördelar som goodwill och övriga immateriella anläggningstillgångar representerar kommer företaget tillgodo. Avskrivning sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod.

Leasing

Principer tillämpade från och med 1 januari 2019

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 leasingkulder i balansräkningen. De avtal där moderbolaget utgör leasegivare redovisas som operationella leasingavtal.

Principer tillämpade till och med 31 december 2018

Fram till 31 december 2018 var moderbolagets redovisningsprinciper avseende leasing de samma som koncernens.

Intresseföretag och joint ventures

Andelar i intresseföretag och joint ventures redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Erhållna utdelningar redovisas i resultaträkningen. I de fall joint ventures är kommanditbolag förändras andelens värde med moderbolagets andel av kommanditbolagets nettoresultat.

Koncernföretag

Andelar i koncernbolag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Det redovisade värdet på andelar i kommanditbolag ändras årligen med moderbolagets andel av kommanditbolagets nettoresultat samt eventuella uttag och tillskott som gjorts under året.

Eget kapital

Egna kapitalet delas upp i fritt och bundet kapital i enlighet med årsredovisningslagen. Aktieägartillskott redovisas hos givaren som en ökning av andelar i koncernbolag, hos mottagaren redovisas tillskottet mot det fria egna kapitalet.

Obeskattade reserver

I moderbolaget redovisas de obeskattade reserverna i sin helhet, utan att fördelas som eget kapital och uppskjuten skatt.

Finansiella instrument

Moderbolaget tillämpar inte IFRS 9 utan finansiella instrument redovisas med utgångspunkt i anskaffningsvärde enligt ÅRL. Detta innebär att finansiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde minus eventuell nedskrivning och finansiella omsättningstillgångar enligt lägsta värdets princip.

Ränteswappar redovisas till anskaffningsvärde och upplupen ränta.

Pensioner

Moderbolaget följer Tryggandelagens bestämmelser och Finansinspektionens föreskrifter eftersom detta är en förutsättning för skattemässig avdragsrätt. De mest väsentliga skillnaderna jämfört redovisningen i koncernen och därmed reglerna i IAS 19 är hur diskonteringsräntan fastställs, att beräkning av den förmånsbestämda förpliktelsen sker utifrån nuvarande lönenivå utan antagande om framtida löneökningar och att aktuariella vinster och förluster redovisas i resultaträkningen. Moderbolagets totala åtaganden för förmånsbestämda pensioner är kreditförsäkrade hos FPG/PRI.

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 för månadsbestämda pensionsåtaganden. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna och fastställs årligen av oberoende auktorier. Avsättningens storlek påverkas av antaganden om diskonteringsränta, åsätts utifrån duration, och inflation, åsätts utifrån marknadens förväntningar. Se även not 37.

Övrigt

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 rörelseresultat regelbundet granskas av bolagets högsta verkställande beslutsfattare och för vilken det finns fristående finansiell information. I Swedavia har högste verkställande beslutsfattare identifierats som verkställande direktören i moderbolaget. Swedavias verksamhet är organiserad och styrs utifrån två rörelsesegment, Flygplatsverksamhet och Real Estate.

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

Utgångspunkten för segmentsredovisningen är den interna rapporteringen. Ledningen använder främst rörelseresultat per segment för sin uppföljning. Aktivering av låneutgifter, finansiella kostnader, finansiella intäkter och inkomstskatt hanteras på koncernnivå.

Redovisningsprinciperna överensstämmer med de som tillämpas i koncernredovisningen.

Belopp i MSEK	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Resultaträkning jan – dec¹								
Nettoomsättning, extern	6 197	5 919	39	3	—	—	6 235	5 922
Nettoomsättning, intern	25	17	15	11	-40	-27	—	—
Övriga rörelseintäkter	68	49	—	55	—	—	68	104
Aktiverat arbete för egen räkning	189	170	—	—	—	—	189	170
Rörelsens kostnader	-4 555	-4 400	-83	-31	164	20	-4 474	-4 411
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 184	-1 096	-21	-6	-105	0	-1 309	-1 103
Rörelseresultat	740	659	-50	31	19	-7	709	682

Balansräkning, per den 31 december ¹	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Anläggningstillgångar	18 499	17 145	2 593	2 139	-54	-1 060	21 038	18 225
Omsättningstillgångar	3 043	2 611	322	191	-2 219	-1 745	1 146	1 057
Tillgångar som innehas för försäljning	—	—	—	—	768	442	768	442
Summa tillgångar	21 542	19 757	2 915	2 331	-1 505	-2 363	22 952	19 725
Eget kapital	9 475	8 183	727	571	-761	-669	9 440	8 066
Skulder	12 067	11 573	2 189	1 759	-786	-1 674	13 469	11 657
Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning	—	—	—	—	43	2	43	2
Summa eget kapital och skulder	21 542	19 757	2 915	2 331	-1 505	-2 363	22 952	19 725

¹ Föregående års värden för segmenten har omräknats med anledning av att Swedavia Airport Telecom AB samt Swedavia Energi AB sedan 1 januari 2019 flyttats från Real Estate segmentet till Flygplatssegmentet.

Av koncernens intäkter 2019 svarade en kund för 17 procent (17) motsvarande 1 097 MSEK (1 082), fördelat på båda segmenten.

Av koncernens totala investeringar 2019, 3 460 MSEK (3 195), är 2 906 MSEK (2 604) hänförligt till Flygplatsverksamheten och 554 MSEK (591) hänförligt till Real Estate.

NOT 4 Nettoomsättning

Intäktsfördelning	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Aviation Business				
Resenärsrelaterade intäkter	1 822	1 821	1 822	1 821
Flygplansrelaterade intäkter	867	623	867	623
Extern reglerade avgifter	733	748	733	748
Ground handling	286	294	286	294
Övriga tilläggstjänster	206	210	206	210
Summa Aviation Business	3 914	3 696	3 914	3 696
Intäktsfördelning	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Commercial Services				
Bilparkering och angöring	889	903	889	903
Retail, Food & Beverage	735	676	735	676
Fastighetsintäkter ²	469	421	341	341
Reklam	123	123	123	123
Övriga Commercial-produkter	78	68	105	90
Summa Commercial Services	2 294	2 191	2 193	2 133
Övrig nettoomsättning	28	35	40	44
Summa nettoomsättning	6 235	5 922	6 146	5 873
Varav intäkter för avtal med kunder	5 305	5 039	5 277	5 068
Varav ej intäkter för avtal med kunder	930	883	869	804

¹⁾ Föregående års värden för segmenten har omräknats med anledning av att Swedavia Airport Telecom AB samt Swedavia Energi AB sedan 1 januari 2019 flyttats från Real Estate segmentet till Flygplatssegmentet.

²⁾ Hyres- och arrendeintäkter klassificeras som leasingavtal enligt IFRS16

Swedavias geografiska marknad är Sverige. Swedavias flygplatser drivs, konsolideras och rapporteras internt som ett sammanhållet flygplatsystem. Av nettoomsättningen för perioden var 54 MSEK (14) hänförligt till Real Estate, fördelat på Fastighetsintäkter 45 MSEK (9), Övriga Commercial-produkter 8 MSEK (4) och Övrig nettoomsättning 1 MSEK (1). För segmentsfördelning samt eliminerings/justeringar se Not 3 Segmentsredovisning.

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 2019 är i nivå med föregående år. 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 handling-bolag nyttjar Swedavias tjänsteutbud, det vill säga när avresa sker från någon av Swedavias flygplatser. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkterna uppstår. Intäkter faktureras efter att prestationsåtagandet utförts.

Commercial Services

Intäkterna från Commercial Services utgörs av intäkter från Bilparkering & 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 reklamtyor. Intäkter från Bilparkering & Angöring redovisas i samband med att parkeringskunden nyttjar parkeringsplatsen. Reklamintäkterna utgörs av försäljning av reklamplatser och intäkterna redovisas under nyttjandeperioden. Fastighetsintäkter och Övriga Commercialprodukter utgörs av försäljning av energi- och telekom-tjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkterna 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 intäkterna 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.

Kundfordringar fördelat på avtalstillgångar och avtalsskulder från avtal med kunder:

	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Kundfordringar hänförligt till avtal med kunder	108	109
Avtalstillgångar	16	21
Avtalsskulder	35	48

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

	Koncernen	
	2019	2018
Intäkter redovisat under den rapportperiod som inkluderat i avtalets skuldsaldo i början av perioder	48	78
Intäkter redovisade under rapportperioden från uppfyllda prestationsåtaganden under tidigare perioder	—	—

Transaktionspris av avtalstillgångar fördelat till återstående prestationsåtagande med löptid över ett år

	Koncernen		
	2019	2019	2019
	Aviation business	Commercial services	Övrig nettoomsättning
Redovisats vid en enda tidpunkt	—	—	—
Redovisats successivt över löptiden längre än ett år	—	—	—

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 ABs fordringar på och skulder till koncernföretag hänvisas till not 31 Fordringar på koncernföretag och not 32 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. 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 eventalförpliktelser från Swedavia till ledande befattningshavare eller styrelse har förekommit.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Försäljning varor och tjänster				
Dotterbolag	—	—	135	121
Intressebolag och joint ventures	44	35	9	10
Summa försäljning varor och tjänster	44	35	144	131
Försäljning fast egendom eller andra tillgångar				
Dotterbolag	—	—	10	1
Intressebolag och joint ventures	13	3	13	3
Summa försäljning fast egendom eller andra tillgångar	13	3	24	4
Köp varor och tjänster				
Dotterbolag	—	—	341	333
Intressebolag och joint ventures	93	56	93	57
Summa köp varor och tjänster	93	56	434	390
Räntor, netto				
Dotterbolag	—	—	17	12
Summa räntor	—	—	17	12

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 276 MSEK (170) och inköp av varor och tjänster uppgår till 291 MSEK (266). Transaktioner med staten avseende skatter och sociala avgifter har undantagits.

NOT 6 Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Övriga rörelseintäkter				
Realisationsvinster	36	71	36	16
Övrigt	32	33	32	33
Summa	68	104	68	49

Realisationsvinster 2019 avser försäljning av dotterbolag – MSEK (55) försäljning av byggnad, 15 MSEK (-), försäljning av mark, 13 MSEK (3) samt övriga realisationsvinster om 8 MSEK (13).

NOT 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Ernst & Young				
Revisionsuppdrag	—	3	—	3
Övriga tjänster	0	0	0	0
KPMG				
Revisionsuppdrag	3	—	3	—
Övriga tjänster	0	0	0	0
Summa	3	3	3	3

Med revisionsuppdrag avses lagstadgad revision av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt revision och annan granskning utförd i enlighet med överenskommelse eller avtal. Detta inkluderar övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

Med 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 allokerats till KPMG.

NOT 8 Anställda och personalkostnader

	2019			2018		
	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %
Medelantalet anställda, Sverige						
Moderbolag	3 050	35	65	3 217	37	63
Dotterbolag	—	—	—	—	—	—
Koncernen	3 050	35	65	3 217	37	63

Fördelning ledande befattningshavare	2019-12-31		2018-12-31	
	Andel kvinnor	Andel män	Andel kvinnor	Andel män
Koncernen				
Styrelseledamöter, %	33	67	40	60
Övriga ledande befattningshavare inklusive vd, %	64	36	44	56

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Löner och ersättningar				
Styrelsen	2	2	2	2
Vd och ledande befattningshavare	27	29	27	29
Övriga anställda	1 364	1 335	1 364	1 335
Summa	1 393	1 366	1 393	1 366
Sociala kostnader	615	610	755	663
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	9	10	9	10
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	160	148	300	201
Övriga personalrelaterade kostnader	44	54	44	54
Summa personalkostnader	2 052	2 030	2 192	2 083

Ersättning till styrelse 2019, TSEK	Styrelse-arvoden	Revisions-utskott	Ersättnings-utskott	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande				
Åke Svensson	447	15	25	—
Styrelseledamöter				
Lars Backemar	223	—	—	—
Adine Grate Axén ¹⁾	73	7	—	—
Lottie Knutson	223	—	20	—
Lotta Mellström	—	—	—	—
Lars Mydland	223	—	—	—
Mikael Norman	223	37	—	—
Lottie Svedenstedt	223	—	20	—
Summa	1 635	59	65	—

¹⁾ Adine Grate Axén lämnade styrelsen i samband med årsstämman 2019

Ersättning till styrelse 2018, TSEK	Styrelse-arvoden	Revisions-utskott	Ersättnings-utskott	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande				
Åke Svensson	440	—	25	—
Styrelseledamöter				
Lars Backemar	220	—	—	—
Adine Grate Axén	220	20	—	—
Lottie Knutson ¹⁾	220	—	13	—
Lotta Mellström	—	—	—	—
Lars Mydland	220	—	—	—
Mikael Norman	220	35	—	—
Lottie Svedenstedt	220	—	20	—
Summa	1 760	55	58	—

¹⁾ Lottie Knutson valdes in i ersättningsutskottet vid konstituerande styrelsemöte den 26 april 2018.

Ersättningar till styrelsen utgår från de av årsstämmans fastställda arvoden. Styrelsearvode har fram till årsstämman 2018 utbetalts som antingen lön eller fakturering från styrelseledamots enskilda firma eller bolag. I de fall styrelsearvodet faktureras görs det med ett tillägg för ett belopp motsvarande de sociala avgifter som Swedavia AB därmed inte har att erlagga. Från årsstämman 2018 är det inte längre möjligt att fakturera styrelsearvode från eget bolag utan arvode utbetalas enbart som lön.

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 17 april 2019. Ingen pensionsersättning utgår till styrelsen. Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd i Regeringskansliet. Arbetstagarrepresentanter eller suppleanter erhåller ej styrelsearvode. Styrelsearvode utbetalas från årsstämman 2019 enbart som lön. Till styrelseledamöter i samtliga dotterbolag utgår inte styrelsearvode, eftersom samtliga ledamöter är anställda i bolag inom Swedaviakoncernen. Ersättning till ledamöter i ersättningsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 17 april 2019. I ersättningsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2019 styrelseordförande Åke Svensson som ordförande och styrelseledamöterna Lottie Knutson, Lotta Mellström och Lottie Svedenstedt som ledamöter, samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Ersättning till ledande befattningshavare ¹⁾ 2019, TSEK		Grundlön	Övriga förmåner ⁵⁾	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
Direktör Governance & compliance	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 ²⁾	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 ³⁾	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 ⁴⁾	Fr o m 2019-08-12 5 876	15	1 106	6 997	6 + 9
Summa		27 388	133	7 240	34 760	

¹⁾ Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad grundlön utgår ifrån fast månadslön, semestertillägg och eventuella avgångsvederlag. I pensionskostnad inkluderas effekt av lönevaxling samt premier till sjukförsäkring.

²⁾ 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.

³⁾ 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.

⁴⁾ 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 uppsägningsslönen och avgångsvederlag lämnas. Hela kostnaden inklusive arbetsgivaravgifter kostnadsfördes 2019.

⁵⁾ Avseende förmåner utgår dessa främst av förmån i form av parkering, kollektivtrafiksbidrag och sjukvårdsförsäkring.

Ersättning till ledande befattningshavare ¹⁾ 2018, TSEK		Grundlön	Övriga förmåner ⁷⁾	Pensionskostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
Vd och koncernchef	Jonas Abrahamsson	4 231	8	1 242	5 481	6 + 12
Teknisk direktör	Per Arenhage ²⁾	1 677	7	473	2 157	6 + –
Direktör Aviation Business	Elizabeth Axtelius ^{2) 5)}	1 067	8	214	1 288	5 + –
Strategidirektör	Lennart Bergbom	1 434	13	360	1 806	6 + 6
Direktör Stora Projekt	Johan Bill	Fr o m 2018-08-06 854	4	256	1 115	6 + 6
Chefsjurist	Anna Bovaller ²⁾	1 523	5	426	1 954	6 + –
Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	Mona Glans ³⁾	Fr o m 2018-02-01 1 343	1	344	1 688	6 + 6
Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	Peder Grunditz ⁴⁾	Fr o m 2018-03-01 1 854	11	546	2 411	6 + 6
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	Charlotte Ljunggren	1 902	2	552	2 456	6 + 6
Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser	Susanne Norman	1 499	2	379	1 880	6 + 6
Direktör Security & safety	Mats Paulsson	1 427	10	371	1 809	6 + 6
Finans- och Ekonomidirektör	Mats Påhlson	2 206	20	651	2 877	6 + 6
Marknads- och kommunikationsdirektör	Linda Sjödin	1 498	12	381	1 891	6 + 6
Direktör Operational Excellence	Kjell-Åke Westin ⁶⁾	Fr o m 2018-03-01 1 896	10	495	2 401	6 + 6
HR-direktör	Marie Wiksborg	1 764	0	483	2 247	6 + 6
Vice vd och chef Commercial & Real Estate	Karl Wistrand	2 538	10	707	3 256	6 + 9
Summa		28 713	123	7 881	36 717	

¹⁾ Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad grundlön utgår ifrån fast månadslön, semestertillägg, eventuella lönetillägg och avgångsvederlag. I pensionskostnad inkluderas effekt av lönevaxling samt premier till en extra sjukförsäkring.

²⁾ Anställningsavtalen innehåller inte någon bestämmelse om avgångsvederlag.

³⁾ Mona Glans tillträdde befattningen som Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport 2018-02-01.

⁴⁾ Peder Grunditz lämnade befattningen som flygplatsdirektör för Bromma Stockholm Airport under perioden 2018-02-01 t.o.m. 2018-02-28 och tillträdde befattningen som Flygplatsdirektör för Stockholm Arlanda Airport 2018-03-01.

⁵⁾ Elizabeth Axtelius rapporterar till vd men ingår inte i koncernledningen.

⁶⁾ Kjell-Åke Westin lämnade rollen som Flygplatsdirektör för Stockholm Arlanda Airport 2018-02-28 och tillträdde befattningen som Direktör Operational Excellence 2018-03-01

⁷⁾ Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering och kollektivtrafiksbidrag.

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 "Riktlinjer för ersättning och andra

anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande" beslutade den 22 december 2016. Dessa riktlinjer ska utmynna i en ersättning som är konkurrenskraftig, takbestämd, rimlig och ändamålsenlig. Principen är fast grundlön vilket innebär att några incitamentsprogram eller andra typer av rörliga lönedelar inte får förekomma för ledande befattningshavare.

Pensioner

Pension till vd avsätts med 30 procent av den fasta lönen till en premiebaserad pension. Pension till övriga ledande befattningshavare avsätts enligt den avgiftsbestämda ITP 1-planen, med undantag för Direktör Marknad & kommersiell utveckling, där det har avtalats om en premiebaserad pension till vilken avsättning görs motsvarande 30 procent av den fasta lönen. Ledande befattningshavare vars anställning övergick från LFV till Swedavia den 1 april 2010 omfattas även av en åldersrelaterad kollektivavtalsreglerad pensionstilläggstrappa till ITP 1. För några ledande befattningshavare vilka inte omfattas av

pensionstilläggstrappan till ITP 1 har det avtalats om en extra pensionsavsättning utöver den avgiftsbestämda pensionen enligt ITP 1-planen. Pensionsförmånerna skall dock inte överstiga statens vid var tid gällande riktlinje. Pensionsålder för vd och övriga ledande befattningshavare är 65 år.

Uppsägning och avgångsvederlag

Vid uppsägning från bolagets sida gäller de uppsägningstider samt avgångsvederlag som anges i tabellen. Avgångsvederlag motsvarar fast lön. Vid ny anställning, annat tillkommande avlönat uppdrag eller vid inkomst från näringsverksamhet ska uppsägningslön och avgångsvederlag reduceras med belopp motsvarande den nya inkomsten under den aktuella perioden. Avgångsvederlag är vare sig pensions- eller semesterlönegrundande. Vd och övriga ledande befattningshavare har en ömsesidig uppsägningstid om sex månader, med undantag av en person som har fyra månaders egen uppsägningstid. Under uppsägningstiden är samtliga ledande befattningshavare berättigade till gällande anställningsförmåner.

Övriga anställda

Anställda inom Swedaviakoncernen erhåller ersättning i form av fast grundlön, fast timlön, förmåner samt pensionsavsättning enligt kollektivavtal. För vissa åldersgrupper vars anställning övergick från LFV till Swedavia den 1 april 2010 gäller även av en åldersrelaterad kollektivavtalsreglerad pensionstilläggstrappa till ITP 1. Reklamsäljare har som komplement till fast grundlön även en rörlig provisionsbaserad lönedel, vilken är takbestämd.

NOT 9 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Avskrivningar				
Goodwill	—	—	25	25
Övriga immateriella anläggningstillgångar	63	52	63	52
Byggnader och mark	315	308	315	307
Förvaltningsfastigheter	19	4	—	—
Markanläggningar	239	217	239	217
Installationer, fordon och inventarier	562	450	444	440
Pågående nyanläggningar	49	—	49	—
Summa	1 249	1 031	1 135	1 041
Nedskrivningar				
Byggnader och mark	—	—	—	—
Markanläggningar	—	—	—	—
Installationer, fordon och inventarier	—	—	—	—
Pågående nyanläggningar	61	71	61	70
Summa	61	71	61	70
Totalt	1 309	1 103	1 196	1 111

NOT 10 Övriga rörelsekostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Övriga rörelsekostnader				
Kostnad för utrangering av anläggningstillgångar	21	14	21	14
Övrigt	2	2	2	2
Summa	23	16	23	16

NOT 11 Finansiella intäkter och kostnader

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures				
Årets andel i intresseföretags och joint ventures resultat	45	53	—	—
Realisationsvinst från avyttring intresseföretag	102	—	—	—
Summa	147	53	—	—

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Finansiella intäkter				
Ränteutgifter	4	2	21	13
Netto valutakursförändringar	2	2	2	1
Summa	6	3	23	15

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Finansiella kostnader				
Räntekostnader finansiella skulder	29	12	63	36
Räntederivat	36	54	36	54
Räntedel i årets pensionskostnad	21	21	—	—
Ränta hänförligt till leasingkulder	34	1	0	1
Övriga finansiella kostnader	8	7	9	6
Summa	127	96	107	97

Finansiella intäkter relateras till finansiella instrument redovisade till upplupet anskaffningsvärde. Finansiella kostnader hänförliga till räntekostnader från finansiella skulder, övriga finansiella kostnader relateras till upplupet anskaffningsvärde. Derivatinstrument relateras till verkligt värde via övrigt totalresultat.

Räntekostnader från finansiella skulder är hänförliga till skulder till kreditinstitut, företagsobligationer och företagscertifikat. Lånekostnader hänförliga till om- och nybyggnadsprojekt, uppgående till 37 MSEK (24), har aktiverats under året. Genomsnittlig ränta för 2019 är 1,1 procent (1,0). Föregående års värde har justerats.

NOT 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

	Moderbolaget	
	2019	2018
Bokslutsdispositioner		
Förändring avskrivningar över plan	-175	-85
Förändring av periodiseringsfond	160	49
Lämnade koncernbidrag	-101	-43
Erhållna koncernbidrag	149	123
Summa bokslutsdispositioner	33	44
Obeskattade reserver		
Akkumulerade avskrivningar över plan	2 050	1 875
Periodiseringsfonder	—	160
Summa obeskattade reserver	2 050	2 035

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

NOT 13 Skatt

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Aktuell skattekostnad (-) / skatteintäkt (+)				
Årets skattekostnad/skatteintäkt	-128	-136	-107	-122
	-128	-136	-107	-122
Uppskjuten skattekostnad (-) / skatteintäkt (+)				
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-25	10	13	5
Totalt redovisad skattekostnad	-153	-126	-93	-118

Koncernen	2019		2018	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		736		642
Skatt enligt gällande skattesats	21,4	-158	22,0	-141
Skatt avseende tidigare års taxering	-0,1	1	-0,2	1
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader	4,5	-33	4,2	-27
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter	-3,1	23	-1,9	12
Övrigt	-1,9	14	-4,7	30
Redovisad effektiv skatt	20,8	-153	19,6	-126

Moderbolaget	2019		2018	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		351		390
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	21,4	-75	22,0	-86
Skatt avseende tidigare års taxering	0,0	0	1,0	-4
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader	9,4	-33	6,9	-27
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter	-0,3	1	0,3	-1
Övrigt	-3,7	13	—	—
Redovisad effektiv skatt	26,6	-93	30,3	-118

I koncernen avser ej skattepliktiga intäkter 2019, 23 MSEK, samt föregående år, 12 MSEK främst realisationsvinster från avyttring av aktier och andelar. Posten övrigt 2018 i koncernen avser främst omvärdering av temporära skillnader av uppskjuten skatt i koncernen från 22,0 till 20,6 procent.

NOT 14 Immateriella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Immateriella anläggningstillgångar				
Goodwill	352	352	253	278
Övriga immateriella anläggningstillgångar	423	425	423	425
Summa	775	777	676	703

Goodwill	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	352	352	493	493
Vid årets slut	352	352	493	493
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	—	—	-216	-191
Årets avskrivning enligt plan	—	—	-25	-25
Vid årets slut	—	—	-241	-216
Redovisat värde vid årets slut	352	352	253	278

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. I koncernredovisningen uppgick goodwill till 377 MSEK, skillnaden beror på värdering av förmånsbestämda pensionsåtaganden i enlighet med IAS 19. Vid övergången till IFRS uppgick goodwillposten till 352 MSEK.

NOT 17 Markanläggningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	4 699	4 032	4 689	4 032
Årets omklassificeringar	329	675	329	665
Årets avyttringar och utrangeringar	-18	-8	-18	-8
Vid årets slut	5 010	4 699	4 999	4 689
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-1 381	-1 170	-1 381	-1 170
Återföring avskrivning på avyttringar	11	6	11	6
Årets avskrivning enligt plan	-239	-217	-239	-217
Vid årets slut	-1 609	-1 381	-1 609	-1 381
Akkumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	-4	-4	-4	-4
Återföring nedskrivning på avyttring	3	—	3	—
Årets nedskrivningar	—	—	—	—
Vid årets slut	-1	-4	-1	-4
Redovisat värde vid årets slut	3 399	3 314	3 390	3 304

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

NOT 18 Installationer, fordon och inventarier

	Koncernen ¹		Moderbolaget ¹	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	5 773	5 222	5 725	5 240
Årets omklassificeringar	709	733	570	672
Årets avyttringar och utrangeringar	-98	-182	-98	-187
Vid årets slut	6 384	5 773	6 198	5 725
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-2 998	-2 732	-3 022	-2 757
Återföring avskrivning på avyttringar	83	178	126	175
Årets avskrivning enligt plan	-459	-444	-444	-440
Vid årets slut	-3 374	-2 998	-3 338	-3 022
Akkumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	-1	—	-1	—
Återföring av nedskrivningar	0	—	0	—
Årets nedskrivningar	—	-1	—	-1
Vid årets slut	-1	-1	-1	-1
Redovisat värde vid årets slut	3 009	2 774	2 859	2 704

¹ Föregående års värden har justerats med anledning av övergång till IFRS 16 Leasing.

NOT 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Vid årets början	4 037	3 589	3 955	3 503
Årets förvärv	2 587	2 674	2 554	2 618
Årets avyttringar	-2	0	-10	-3
Årets omklassificeringar	-1 399	-2 157	-1 358	-2 093
Årets avskrivningar	-49	—	-49	—
Årets nedskrivningar	-61	-71	-61	-70
Redovisat värde vid årets slut	5 113	4 037	5 031	3 955

Pågående nyanläggningar utgörs till största del av investeringar inom infrastruktur och terminaler. Omklassificering till aktuellt tillgångsslag sker när tillgången tas i bruk. Nedskrivningarna 2019 och 2018 är främst hänförliga till IT- och verksamhetsutvecklingsprojekt. Av årets förvärv utgör 189 MSEK (170) aktiverat arbete för egen räkning.

NOT 20 Verkligt värde

I nedanstående tabell presenteras de tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde eller för vilka verkliga värden lämnas som upplysning. 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 2019-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Derivatinstrument (not 28) ¹⁾	—	96	—	96
Biologiska tillgångar (not 23) ²⁾	—	—	82	82
Långfristiga räntebärande skulder (not 28) ³⁾	—	7 551	—	7 551
Förvaltningsfastigheter (not 21) ³⁾	—	—	3 049	3 049
Summa	—	7 647	3 131	10 778

Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2018-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Derivatinstrument (not 28) ¹⁾	—	23	—	23
Biologiska tillgångar (not 23) ²⁾	—	—	80	80
Långfristiga räntebärande skulder (not 28) ³⁾	—	6 001	—	6 001
Förvaltningsfastigheter (not 21) ³⁾	—	—	2 233	2 233
Summa	—	6 024	2 313	8 337

¹⁾ Redovisade till verkligt värde via totalresultat i koncernens balansräkning.

²⁾ Redovisade till verkligt värde i koncernens balansräkning. Verkligt värde på biologiska tillgångar fastställs utifrån nivå 3, upplysningen för jämförelseåret har justerats.

³⁾ Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Beloppen ovan är verkliga värden för upplysningsändamål.

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 kontraktperioden.

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 kontraktperioden. Diskontering görs till riskfri ränta baserad på statsobligationer.

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.

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. I samband med årsbokslutet 2018 utfördes en extern värdering.

Långfristiga räntebärande skulder

I upplysningssyfte beräknas verkligt värde för långfristiga räntebärande skulder. 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 återstående löptid.

Förvaltningsfastigheter

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 2019 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.

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 37 MSEK (3) och direkta kostnader uppgår till 65 MSEK (47). För information om avskrivningsmetod och bedömd nyttjandeperiod se not 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper. För information om värderingsantaganden se not 20 Verkligt värde. Verkligt värde har ökat från 2 233 MSEK till 3 049 MSEK. Den positiva värdeutvecklingen beror på

investeringar gjorda främst inom Hotell 1 Landvetter AB, TreDoffice AB, samt Airport Hotel AB.

	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	730	675
Årets förvärv	552	472
Årets avyttringar	-32	0
Årets omklassificering	-10	-5
Omklassificering tillgångar som innehas för försäljning	-308	-413
Vid årets slut	931	730
Akkumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid årets början	-10	-5
Årets avskrivning enligt plan	-19	-4
Omklassificering tillgångar som innehas för försäljning	2	—
Vid årets slut	-28	-10
Akkumulerade nedskrivningar		
Vid årets början	-7	-6
Årets nedskrivning	—	-1
Vid årets slut	-7	-7
Redovisat värde vid årets slut	897	713
Verkligt värde (not 20)	3 049	2 233
Omklassificering tillgångar som innehas för försäljning	-1 200	-832
Verkligt värde (not 20, efter omklassificering)	1 849	1 401

NOT 22 Leasing

Effekten av övergången till IFRS 16 på koncernens leasingavtal beskrivs i not 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper. Den övergångsmetod som koncernen har valt att tillämpa vid övergången till IFRS 16 innebär att den jämförande informationen inte räknats om för att åter spegla de nya kraven.

Leasingavtal där Swedavia är leasetagare Upplysningar för 2019

Nyttjanderätts- tillgång	Inventarier					Totalt
	Byggnader	Mark	Maskiner	Fordon		
Avskrivningar under året	-82	-5	-4	0	-13	-104
Utgående balans 31 december 2019	1 200	55	8	0	21	1 284

Tillkommande nyttjanderättstillgångar ("Additions to right-of-use assets") under 2019 uppgick till 215 MSEK. 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.

Inga leasingavtal innehåller kovenanter eller andra begränsningar utöver säkerheten i den leasade tillgången.

Leasingskulder	2019
Kortfristiga leasingskulder	134
Långfristiga leasingskulder	1 187
Leasingskulder som ingår i rapporten över finansiell ställning	1 321

För löptidsanalys av leasingskulder, se not 47 Finansiella risker.

Koncernen	
Belopp redovisade i resultatet	2019
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	-104
Ränta på leasingskulder	-34
Variabla leasingavgifter som inte ingår i värderingen av leasingskulden	-10
Kostnader för korttidsleasing	-3
Kostnader för leasar av lågt värde, ej korttidsleasing av lågt värde	-2

Moderbolaget	
Belopp redovisade i rapporten över kassaflöden	2019
Summa kassaflöden hänförliga till leasingavtal	-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.

Moderbolaget	
Löptidsanalys av leasingskulder	2019
Icke uppsägningsbara leasingbetalningar uppgår till:	
Inom ett år	137
Mellan ett och fem år	472
Längre än fem år	1 009

Moderbolaget	
Kostnadsförda avgifter för operationella leasingavtal uppgår till:	2019
Minimileaseavgifter	121
Variabla avgifter	16
Totala leasingkostnader	137

Byggnader och mark

Swedavia leasar byggnader och mark avseende kontors- och driftverksamhet. Vanligtvis innehåller leasingavtalen förlängningsoptioner som Swedavia kan utnyttja upp till ett år innan utgången av den ej uppsägningsbara leasingperioden. När det är praktiskt möjligt försöker Swedavia att inkludera sådana optioner i nya leasingavtal eftersom det bidrar till operativ flexibilitet. Optionerna kan endast utnyttjas av Swedavia, inte av leasegivaren. Huruvida det är rimligt säkert att en förlängningsoption kommer att utnyttjas eller ej fastställs på leasingavtalets inledningsdatum. Swedavia omprövar huruvida det är rimligt säkert att en förlängningsoption kommer att utnyttjas eller ej om det sker en viktig händelse eller betydande förändringar i omständigheter som ligger inom Swedavias kontroll.

Leasingavtalen består av ej uppsägningsbara perioder om 2–20 år, med optioner för Swedavia att nyttja ytterligare perioder. Avtalen innehåller inget slutgiltigt slutdatum. Swedavia gör vid avtalsstart en individuell bedömning för varje avtal för att fastställa huruvida Swedavia är rimligt säker på att utnyttja en eller flera sådan förlängningsperioder.

Under året har leasingskulder/-tillgångarna ökat med — MSEK till följd av nyttjande av optioner som inte tidigare inkluderats i

leasingskulden. Betydande förändringar kan ske i framtiden ifall en omprövning av leasingperioden skulle inträffa avseende något av Swedavias betydande fastighetssavtal.

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

Övriga leasingavtal

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

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

Upplysningar för jämförelseåret

Upplysningar för jämförelseåret

Kostnadsförda minimileaseavgifter under 2018 summeras till 101 MSEK medan sammanlagda variabla avgifter som ingår i periodens resultat för Swedavia 2018 är 7 MSEK.

Framtida betalningar för icke uppsägningsbara operationella leasingavtal förfaller enligt följande:

	Koncernen	Moderbolaget
Förfall	2018	2018
Inom ett år	97	97
Mellan ett och fem år	327	327
Senare än fem år	894	894
Summa	1 318	1 318

Finansiell leasing

Den finansiella leasingen avser leasing av fordon med leasingperiod mellan tre och fem år. I posten installationer, fordon och inventarier ingår leasingobjekt som koncernen innehar enligt leasingavtal med följande belopp.

	Koncernen	Moderbolaget
Redovisade värden	2018-12-31	2018-12-31
Anskaffningsvärden – aktiverad finansiell leasing	87	87
Akkumulerade avskrivningar	-43	-43
Redovisat värde vid årets slut	44	44

Årets leasingavgifter uppgår till 12 MSEK i koncernen.

Framtida betalningar avseende tillgångar nyttjade enligt finansiella leasingavtal förfaller enligt följande:

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2018	2018	2018
Framtida leasingavgifter	Framtida minimi-leasingavgifter	Nuvärde av framtida minimi-leasingavgifter	Framtida minimi-leasingavgifter	Nuvärde av framtida minimi-leasingavgifter
Inom ett år	14	13	14	13
Mellan ett och fem år	21	21	21	21
Senare än fem år	—	—	—	—
Summa	35	35	35	35

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 677 MSEK (609).

Avtalade leasingavgifter avseende befintliga kontrakt förfaller till betalning enligt nedan:

	Koncernen	Moderbolaget
Förfall	2019	2019
Inom ett år	799	786
Mellan ett och två år	764	751
Mellan två och tre år	710	699
Mellan tre och fyra år	476	466
Mellan fyra och fem år	475	467
Senare än fem år	1 511	1 480
Summa	4 736	4 649

	Koncernen	Moderbolaget
Förfall	2018	2018
Inom ett år	803	800
Mellan ett och fem år	2 406	2 400
Senare än fem år	1 458	1 455
Summa	4 667	4 655

NOT 23 Biologiska tillgångar

	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	80	88
Förändring av verkligt värde	2	-7
Redovisat värde vid årets slut	82	80

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 2019. 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	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Andelar i koncernföretag	—	—	870	889
Andelar i intresseföretag och joint ventures	913	953	—	—
Andra långfristiga fordringar	217	217	217	217
Derivatfordran	7	22	—	—
Uppskjuten skattefordran	—	—	39	25
Summa	1 137	1 192	1 127	1 132

NOT 25 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början ¹⁾	217	181	217	181
Tillkommande fordringar	0	35	0	35
Redovisat värde vid årets slut	217	217	217	217

¹⁾ Föregående års värde har justerats

NOT 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	953	896
Årets förvärv	13	—
Resultatandel	45	57
Utdelning	—	—
Försäljning	—	—
Redovisat värde vid årets slut	913	953

Årets förvärv avser aktieägartillskott till Landvetter Logistik Center AB. Försäljning avser avyttring av andelar i Landvetter Logistik Center AB.

Specifikation av moderbolaget och koncernens innehav av andelar i intresseföretag och joint ventures 2019-12-31

Företag, org.nr, säte	Årets resultat, Swedavias andel	Antal andelar	Andel i %	Kapitalandelens värde i koncernen	Redovisat värde hos moderbolaget	Klassificering
Swedish Airport Infrastructure AB, 559012-5182, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	25 000	50,0	0	—	Joint venture
Swedish Airport Infrastructure KB, 969775-2609, Stockholms län, Stockholms kommun	45	1	49,9	913	—	Joint venture
Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	495	33,0	0	—	Intressebolag
Summa	45			913	—	

Balansräkning och resultaträkning i sammandrag för Swedish Airport Infrastructure KB-koncernen enligt Swedavia koncernens redovisningsprinciper:

MSEK	2019-12-31	2018-12-31
Förvaltningsfastigheter	4 844	4 636
Likvida medel	140	393
Övriga tillgångar	409	66
Långfristiga räntebärande skulder ¹⁾	3 040	3 040
Kortfristiga skulder ¹⁾	528	185
Eget kapital¹⁾	1 825	1 870
Koncernens bokförda värde på andelen¹⁾	913	935
MSEK	2019	2018
Intäkter	396	385
Avskrivningar	-145	-137
Övriga kostnader	-114	-87
Räntenetto	-43	-44
Resultat före skatt	94	117
Skatt ¹⁾	-4	-11
Årets resultat¹⁾	90	106
Övrigt totalresultat ¹⁾	1	7
Summa totalresultat¹⁾	91	113
Koncernens andel av årets totalresultat	45	57

¹⁾ Föregående års värde har justerats

Under 2019 erhöles 67 MSEK (-) i utdelning från Swedish Airport Infrastructure.

NOT 27 Andelar i koncernföretag

Moderbolagets andelar i koncernföretag	Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	1 035	1 035
Effekt av fusion ¹	-164	—
Vid årets slut	870	1 035
Akkumulerade nedskrivningar		
Vid årets början, hänförligt nedskrivning och fusion	-145	-145
Effekt av fusion ¹	145	—
Vid årets slut	—	-145
Redovisat värde vid årets slut	870	889

¹ Per 2019-02-12 har Arlanda Development Company AB och Bromma Stockholm Fastigheter AB fusionerats med moderbolaget, Swedavia AB

Specifikation av moderbolagets innehav av andelar i koncernföretag

Dotterföretag, org.nr, säte	Antal andelar	Andel i %	Redovisat värde	Redovisat värde
			2019-12-31	2018-12-31
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	—
Swedavia Airport Telecom AB, 556951-8193, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	0	—
Arlanda Development Company AB, 556653-6628, Stockholms län, Sigtuna kommun ¹	10 000	100	—	2
Bromma Stockholm Airport fastigheter AB, 556932-3537, Stockholms län, Stockholm kommun ¹	50 000	100	—	17
Redovisat värde vid årets slut			870	889

¹ Fusion har skett med moderbolaget Swedavia AB per 2019-02-12

NOT 28 Finansiella tillgångar och skulder

Koncernens finansiella tillgångar och skulder, med undantag för koncernens derivatinstrument, redovisas till anskaffningsvärde i balansräkningen. Koncernens derivatinstrument redovisas till verkligt värde i balansräkningen. 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.

För derivat har koncernen ISDA-avtal som möjliggör kvittning vid händelse av fallissemang. Per den 31 december 2019 finns inga väsentliga finansiella skulder eller tillgångar som skulle kvittas i händelse av fallissemang.

Finansiella tillgångar	Koncernen	Värdering enligt IFRS 9	Redovisat värde		Verkligt värde	
			2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Andra långfristiga fordringar		Upplupet anskaffningsvärde	217	217	217	217
Kundfordringar		Upplupet anskaffningsvärde	595	575	595	575
Fordringar hos intresseföretag		Upplupet anskaffningsvärde	13	20	13	20
Övriga fordringar		Upplupet anskaffningsvärde	190	64	190	64
Derivatinstrument ¹⁾		Verkligt värde	12	53	12	53
Likvida medel		Upplupet anskaffningsvärde	77	10	77	10
Summa			1 104	939	1 105	939
Finansiella skulder	Koncernen	Värdering enligt IFRS 9	Redovisat värde		Verkligt värde	
Långfristiga räntebärande skulder		Upplupet anskaffningsvärde	7 550	6 000	7 550	6 001
Kortfristiga räntebärande skulder		Upplupet anskaffningsvärde	1 020	2 364	1 020	2 367
Derivatinstrument ^{1) 2)}		Verkligt värde	108	76	108	76
Övriga långfristiga skulder		Upplupet anskaffningsvärde	150	23	150	23
Leverantörsskulder		Upplupet anskaffningsvärde	796	651	796	651
Övriga skulder		Upplupet anskaffningsvärde	9	55	9	55
Skulder till intresseföretag		Upplupet anskaffningsvärde	7	—	7	—
Upplupna räntekostnader		Upplupet anskaffningsvärde	14	14	14	14
Summa			9 655	9 183	9 656	9 188

¹⁾ Föregående års värde har justerats

²⁾ Derivatinstrumenten avser derivat som säkringsredovisas.

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 ³⁾	—	96	—
Långfristiga räntebärande skulder ⁴⁾	—	7 551	—
Summa	—	7 647	—

³⁾ Redovisade till verkligt värde i koncernens balansräkning.

⁴⁾ Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Beloppen ovan är verkliga värden för upplysningsändamål.

Ingen förändring av nivåer har skett 2019 jämfört med 2018.

Nettoresultat från ej säkringsredovisade poster	2019	2018
Finansiella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde ⁵⁾	—	—
Summa	—	—

⁵⁾ Underkategorin innehas för handel.

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 kontraktperioden.

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 kontraktperioden. Diskontering görs till riskfri ränta baserad på statsobligationer.

Räntebärande skulder

I upplysningssyfte beräknas ett verkligt värde för räntebärande skulder. 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 återstående löptid.

Övriga fordringar och skulder

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.

NOT 29 Material och förråd

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Förbrukningsmaterial	47	37	44	37
Gruslager	2	2	2	2
Bygg- och markförråd	2	3	2	3
Övriga lager	3	5	2	2
Summa	54	47	50	44

NOT 30 Kortfristiga fordringar

	Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31
Kundfordringar	576	553
Fordringar på koncernföretag	2 154	1 782
Fordringar på intresseföretag ¹⁾	5	11
Övriga fordringar	106	119
Skattefordringar	54	42
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	147	139
Summa	3 042	2 645

¹⁾ Föregående års värde har justerats

NOT 31 Fordringar på koncernföretag

	Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31
Swedavia Real Estate AB	604	433
Logistic City 1 AB	34	35
TreDoffice AB	355	448
Airport Hotel 2 AB	551	428
Swedavia Airport Telecom AB	84	76
Swedavia Energi AB	79	62
Cargo City 1 AB	49	51
Sky City Arlanda Holding AB	196	117
Övriga koncernföretag	200	132
Redovisat värde vid årets slut	2 154	1 782

Swedavias helägda koncernföretag finansieras genom en koncernkontostruktur.

NOT 32 Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures

I koncernen uppgår fordringar på intresseföretag och joint ventures till 13 MSEK (20) och avser till största del fordran på Altuna Hangar KB. Skulder till intresseföretag och joint ventures uppgår till 7 MSEK (0). I moderbolaget uppgår fordringar på intresseföretag och joint ventures till 5 MSEK (11) och skulder uppgår till 7 MSEK (0).

NOT 33 Övriga fordringar

	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Skattefordringar	40	61
Övriga fordringar	227	160
Summa	267	220

NOT 34 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Upplupna intäkter Aviation Business	7	10	7	10
Upplupna intäkter Retail, Food & Beverage, Parkering & Angöring	15	54	15	54
Upplupna energiintäkter	9	11	0	—
Förutbetalda material- och underhållskostnader	23	15	23	15
Förutbetalda driftstjänster	34	11	34	11
Förutbetalda fastighets- och hyreskostnader	29	7	27	7
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	18	46	42	41
Summa	135	154	147	139

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.

Säkringsreserver

Reserven för kassafliödessäkring består av orealiserade värdeförändringar av ränte-, el- och valutaderivat (netto uppskjuten skatt). Säkringsredovisning innebär att värdeförändringen har förts mot eget kapital i balansräkningen via övrigt totalresultat.

Hybridobligationer

Swedavia emitterade den 26 november 2019 icke-säkerställda hybridobligationer på totalt 1 000 MSEK. Hybridobligationerna har en evig löptid. Hybridobligationerna 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 räntebetalningar på obestämd tid såtillvida innehavarna av hybridobligationerna meddelas inom avtalad tid. Hybridobligationerna redovisas i eget kapital i koncern och i moderbolaget, och de är efterställda alla skulder.

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 ¹⁾	Stibor 3 M + 150 bp
Första möjlighet till inlösen	26 november 2024

¹⁾ Bolaget har ingen avtalsrättslig förpliktelse att betala ränta. Efter tidpunkten för första möjlighet till inlösen, stiger räntan med 500 punkter.

Enligt villkoren för hybridobligationen måste Swedavia betala uppskjuten ränta på hybridobligationen om Swedavia väljer att lämna utdelning till aktieägarna. Därutöver har Swedavia bland annat möjlighet, men ej skyldighet, att köpa tillbaka hybridobligationen om staten minskar sitt ägande i Swedavia. Om Swedavia väljer att inte köpa tillbaka hybridobligationen, givet att staten minskar sitt ägande i bolaget, ökar räntan med 500 punkter.

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).

Kapitalhantering

Koncernens finansiella mål	2019		2018	
	Utfall	Mål	Utfall	Mål
Avkastning på operativt kapital	4,6 %	6,0 %	4,6 %	6,0 %
Skuldsättningsgrad	1,1 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 koncernens 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 35 MSEK (44). Det fria egna kapitalet i moderbolaget uppgår till 6 000 MSEK (4 732) och består av överkursfond om 2 162 MSEK (2 162), hybridobligation om 1 000 MSEK (—), balanserade vinstmedel om 2 580 MSEK (2 298) och årets resultat om 258 MSEK (272).

Förslag till vinstdisposition

Till årsstämman förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Hybridobligation	1 000 000 000
Balanserade vinstmedel	2 580 555 650
Årets resultat	258 442 374
	6 000 352 563

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	6 000 352 563
	6 000 352 563

NOT 36 Avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Avsättningar för pensioner	874	765	1 197	1 113
Övriga avsättningar	329	302	327	295
Summa	1 203	1 067	1 524	1 408

NOT 37 Avsättningar för pensioner

Koncernen har både premie- och förmånsbestämda pensionsåtaganden.

Avgiftsbestämda pensionsåtaganden

Den avgiftsbestämda planen, ITP 1, tillämpas från och med bildandet av koncernen och tryggas genom inbetalning till försäkringsbolag eller förvaltningsfonder. En avgiftsbestämd pensionsplan är en pensionsplan enligt vilken ett företag betalar fasta avgifter till en separat juridisk enhet. Företaget har därefter inga rättsliga eller informella förpliktelser att betala ytterligare avgifter relaterat till den anställdes intjänade pensioner.

Förmånsbestämda pensionsåtaganden

Merparten av de förmånsbestämda pensionsåtaganden avser de statliga pensionsavtalen PA91 och PA03 som är övertagna från LFV i samband med delningen av verket. För dessa åtaganden sker inte något nyintjänande utan utfästelserna är lagda som fribrev. De försäkringstekniska grunderna för beräkning av kapitalvärdet är de av Finansinspektionen fastställda grunderna FFFS 2007:24 som bland annat innehåller förräntningsantaganden. De kvarstående förmånsbestämda planerna består huvudsakligen av kollektivavtalade pensionsåtaganden, samt pensionsåtaganden enligt de övergångsbestämmelser som fastställdes i samband med bolagiseringen av verksamhet som tidigare bedrevs av LFV. Företagets åtagande beräknas minst årligen av oberoende aktuarier. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna. Koncernen bär risken för att de utfästa ersättningarna utbetalas. Särskild löneskatt redovisas som en fordran eller skuld beroende om pensionskostnaden är lägre respektive högre än den pensionskostnad som fastställs i juridisk person och nuvärdesberäknas ej. Antastbara pensionsåtaganden skuldförs till 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). Ränthenivåantagandet för 2019 uppgår till 1,3 procent (2,5), en minskning hänförlig till rådande ränteläge.

Inflationen antas uppgå till 1,75 procent (2,00), där minskningen baseras på faktisk utveckling och marknadens förväntningar.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Aktuariella antaganden				
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelseerna: (vägda genomsnittsvärden)				
Diskonteringsränta	1,3 %	2,50 %	-1,40 %	-0,80 %
Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation)	1,75 %	2,00 %	1,75 %	2,00 %
Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelser				
Förpliktelse per 1 januari	833	802	1 113	1 099
Årets utbetalningar	-34	-32	-34	-32
Kostnad för tjänstgöring innevarande period	0	0	0	0
Räntekostnad	21	21	—	—
Aktuariella vinster (-)/förluster (+)	116	42	119	46
Förpliktelsen per den 31 december	937	833	1 197	1 113
Avgår löneskattfordran	-63	-68	—	—
Avsättningar för pensioner	874	765	1 197	1 113

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Kostnad redovisad i årets resultat				
Förmånsbestämda planer				
Kostnad för pensioner intjänade under året	0	0	0	0
Aktuariella vinster (-)/ förluster (+) ¹	—	—	119	45
Kostnad förmånsbestämda planer	3	3	5	5
Särskild löneskatt ¹	13	4	29	9
Räntekostnad	21	21	—	—
Kostnad förmånsbestämda planer	37	28	153	59
Kostnad avgiftsbestämda planer	120	117	120	117
Särskild löneskatt	29	28	29	28
Kostnad avgiftsbestämda planer	149	145	149	145
Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat	186	173	302	204

¹⁾ Föregående års värde har justerats

Kostnad redovisad i övrigt totalresultat	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Förmånsbestämda planer		
Omvärdering inklusive särskild löneskatt		
Aktuariella vinster (-)/ förluster (+) på ändrade finansiella antaganden	144	54
Skatt	-30	-11
Redovisat i övrigt totalresultat	114	43

Känslighetsanalys	Koncernen			
	2019		2018	
	Ökning	Minskning	Ökning	Minskning
Förändring av diskonteringsränta	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	-63	71	-54	61
Förändring av inflation	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	70	-63	60	54

Förpliktelsen fördelat på planernas medlemmar enligt följande	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Aktiva medlemmar	34	41
Fribrevsinnehavare	2 107	2 169
Pensionärer	641	601
Totalt antal förpliktelser	2 782	2 811

Durationen för pensionsskulden uppgick till 14 år (14).

Utbetalningar från pensionsskulden påverkar koncernens kassaflöde med:	2019-12-31	2018-12-31
Inom ett år	40	36
Mellan ett och fem år	157	154
Senare än fem år	939	1 015
Diskonterings effekt	-195	-366
Summa	941	839

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 tryggnad sker i egen balansräkning.

NOT 38 Övriga avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Återställningsreserv vid årets början	235	201	235	201
Årets avsättning	4	36	4	36
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-7	-2	-7	-2
Återställningsreserv vid årets slut	232	235	232	235
varav kortfristig del	75	72	—	—
Omstruktureringsreserv vid årets början	2	5	2	5
Årets avsättning	73	7	73	7
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-27	-10	-27	-10
Omstruktureringsreserv vid årets slut	47	2	47	2
varav kortfristig del	42	2	—	—
Övriga avsättningar vid årets början	66	71	58	55
Årets avsättning	6	6	6	6
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-20	-10	-15	-2
Outnyttjade avsättningar som återförts under året	—	-1	—	-1
Övriga avsättningar vid årets slut	50	66	48	58
varav kortfristig del	32	47	—	—
Summa avsättningar	329	302	327	295
varav totalt kortfristig del	150	121	—	—

Av avsättningarna bedöms 150 MSEK (121) som kortfristiga. Den kortfristiga delen utgörs av återställningsreserv 75 MSEK (72), omstruktureringsreserv 42 MSEK (2) och övriga avsättningar 32 MSEK (47). Definitionen av avsättningar återfinns i redovisningsprinciperna på sida 98.

NOT 39 Uppskjuten skatt

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
Summa	—	458

Koncernen 2018-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad goodwill	—	—
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	-8	—
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	—	6
Temporär skillnad finansiella instrument	-5	—
Temporär skillnad obeskattade reserver	—	425
Temporär skillnad pensioner	—	70
Nettoredovisning	13	-13
Summa	—	488

Moderbolaget 2019-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	37	—
Övriga temporära skillnader	2	—
Summa	39	—

Moderbolaget 2018-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	18	—
Övriga temporära skillnader ¹⁾	7	—
Summa	25	—

¹⁾ Föregående års värde har justerats

NOT 40 Räntebärande skulder

Långfristiga räntebärande skulder	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Skulder till kreditinstitut	2 700	1 700	2 700	1 700
Obligationslån	4 850	4 300	4 850	4 300
Skulder till leasingföretag	1 187	40	—	40
Övriga räntebärande skulder	—	25	—	—
Summa	8 737	6 064	7 550	6 040

Kortfristiga räntebärande skulder	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Skulder till kreditinstitut	—	7	—	7
Obligationslån	300	851	300	851
Företagscertifikat	720	1 506	720	1 506
Skulder till leasingföretag	134	13	—	13
Övriga räntebärande skulder	25	—	—	—
Summa	1 179	2 376	1 020	2 376

Förändringar i skulder hänförliga till finansierings- verksamheten	Koncernen			
	2018-12-31	Kassa- flöden	Nya leasing- avtal	2019-12-31
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
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten	8 440	117	1 358	9 916

Förändringar i skulder hänförliga till finansierings- verksamheten	Koncernen			
	2017-12-31	Kassa- flöden	Nya leasing- avtal	2018-12-31
Skulder till kreditinstitut	—	1 707	—	1 707
Obligationslån	5 082	68	—	5 150
Företagscertifikat	1 451	55	—	1 506
Leasingskulder	61	-9	—	53
Övriga skulder	25	0	—	25
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten	6 619	1 821	—	8 440

I moderbolaget uppgår kassaflöden till 1 823 MSEK (1 839) och icke kassaflödespåverkande förändringar till 1 358 MSEK (-).

NOT 41 Långfristiga och kortfristiga skulder

	Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31
Långfristiga skulder		
Skulder till kreditinstitut och obligationslån	7 550	6 000
Skulder till leasingföretag	—	40
Övriga långfristiga skulder	128	1
Summa	7 678	6 040
Kortfristiga skulder		
Skulder till kreditinstitut	0	7
Obligationslån	300	851
Företagscertifikat	720	1 506
Skulder till leasingföretag	—	13
Leverantörsskulder	732	608
Skulder till koncernföretag	309	234
Skulder till intresseföretag	7	—
Övriga skulder	83	193
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	680	705
Summa	2 830	4 117

NOT 42 Låneskulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Skulder till kreditinstitut	2 700	1 707	2 700	1 707
Obligationslån	5 150	5 150	5 150	5 150
Företagscertifikat	720	1 506	720	1 506
Summa	8 570	8 363	8 570	8 363

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 4 900 MSEK (4 900). I programmet ingår sedan december 2019 en grön obligation om en miljard kronor och med en löptid om fem år och tre månader. Utöver detta har Swedavia företagsobligationer uppgående till 250 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 720 MSEK (1 506). Per balansdagen fanns även en låneram med Nordiska investeringsbanken om 2 000 MSEK som möjliggör lån med löptider upp till och med tio år, där 1 700 MSEK (1 700) har utnyttjats. Under året tecknades en låneram med den tyska statligt ägda banken KfW-IPEX Bank om 2 000 MSEK som möjliggör lån med löptider upp till och med tio år, där 1 000 MSEK (—) har utnyttjats.

NOT 43 Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Beviljad kreditlimit	300	300	300	300
Outnyttjad del	-300	-293	-300	-293
Utnyttjat kreditbelopp	—	7	—	7

Swedavia har per den 31 december 2019 en checkräkningskredit på 300 MSEK varav – MSEK (7) var utnyttjade på balansdagen.

NOT 44 Övriga skulder

	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Aktuella skatteskulder	—	—
Övriga skulder	91	161
Summa	91	161

NOT 45 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Upplupna personalrelaterade kostnader	210	194	210	194
Upplupna räntor	14	14	12	13
Upplupna bygg- och fastighetskostnader	171	182	140	160
Förutbetalda aviationintäkter	10	19	10	19
Förutbetalda fastighetsintäkter	58	57	55	57
Förutbetalda intäkter Retail, Food & Beverage	68	64	68	64
Förutbetalda parkeringsintäkter	15	15	15	15
Förutbetalda reklamintäkter	10	14	10	14
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	183	192	158	170
Summa	741	750	680	705

NOT 46 Tillgångar som innehas för försäljning

Tillgångar som innehas för försäljning	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Förvaltningsfastigheter	719	413
Kundfordringar	47	29
Övriga fordringar	2	—
Summa	768	442

Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Övriga långfristiga lån	—	0
Leverantörsskulder	2	1
Övriga kortfristiga skulder	3	—
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	38	0
Summa	43	2

I december 2017 tecknade Swedavia avtal om att avyttra det bolag, Airport Hotel 2 AB, som äger fastigheten vid Stockholm Arlanda Airport där det nya hotellet Comfort Hotel Arlanda Airport har uppförts. Transaktionen genomfördes den 30 januari 2020 då hotellet togs i drift. Tillgångar som innehas för försäljning påförs inte avskrivningar sedan tidpunkten för omklassificeringen. Tillgångarna finansieras genom koncerninterna lån.

NOT 47 Finansiella risker

Koncernen är i sin verksamhet exponerad för ett antal olika finansiella risker som i sin tur har en påverkan på företagens 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 valutafluktuation, 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 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.

Ränterisker

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

Swedavia har per den 31 december 2019 en extern finansiering på 8 570 MSEK (8 363). För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med räntesäkringar genom ränteswappar samt upplåning till fast ränta. Per den 31 december 2019 har 80 procent (73) av den externa finansieringen fast ränta, vilket utgörs av lån med fast ränta och räntederivat. På balansdagen uppgår ränteswapparna till ett nominellt belopp om 3 500 MSEK (2 500) med ett verkligt värde om -109 MSEK (-76). Finansiering till fast ränta uppgår till 7 650 MSEK. Beaktat dessa säkringar skulle en ökning av en procentenhet öka Swedavias räntekostnader med 19,2 MSEK (22,5), vilket innebär att rörelseresultatet minskar med motsvarande belopp. Däremot skulle en minskning av räntenivån med en procentenhet minska Swedavias räntekostnader med 12,8 MSEK (1,8) 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 3,8 år (2,7).

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 elderivat samt även genom bilaterala avtal med producenter. Säkringsgraden korrelerar med tidshorisonten och säkringsperioden får ej överstiga tio år. Per balansdagen 31 december 2019 uppgår säkringsgraden till 78 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 säkringsens 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 säkringsinstrumentet 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 -72 MSEK (57).

Koncernen, 2019-12-31

Nominella belopp per riskkategori för säkringsinstrument – Förfallostruktur	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
Valutarisk (EUR)	324	70	—	—	—	—	393
Valutarisk (USD)	4	—	—	—	—	—	4
Valutarisk (NOK)	58	57	—	—	—	—	115
Ränterisk (räntederivat)	—	—	250	500	250	2 500	3 500
Råvaruprisrisk (EI - MWh)	271 720	70 080	43 800	26 280	—	—	411 880

Koncernen, 2019-12-31

Snittkurs för nominella belopp – Förfallostruktur	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år
Valutarisk (EUR)	10,7	10,7	—	—	—	—
Valutarisk (USD)	9,8	—	—	—	—	—
Valutarisk (NOK)	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ränterisk (fast ränta)	0,0%	0,0%	0,2%	0,8%	1,2%	1,1%
Råvaruprisrisk (EI - SEK/MWh)	294	261	353	355	0	0

Swedavia har per den 31 december 2019 en säkringsreserv som uppgår till –76 MSEK (–18). Säkringsreserven består enbart av pågående kassaflödessäkringar. Förändringen av säkringsreserv i eget kapital som avser valutarisk är främst relaterad till att säkringar har förfallit och att nya säkringar har påbörjats. Förändring som avser ränterisk är främst kopplad till att räntederivat har ökat i värde eftersom marknadsräntorna har gått upp och förändringen som avser råvaruprisrisk (ei) är relaterad till att elterminer har ett större värde eftersom elpriset har ökat. Förändringen i uppskjuten skatt är en residual relaterad till samtliga ovan nämnda kassaflödessäkringar och finansiella risker. Inga återföringar har skett under perioden.

Koncernen

Avstämning av riskkomponenter i eget kapital	2019-12-31	2018-12-31
Säkringsreserver vid årets ingång	–18	–63
Valutarisk	–3	1
Ränterisk	–33	20
Råvaruprisrisk (EI)	–38	38
Uppskjuten skatt	15	–13
Utgående Säkringsreserver	–76	–18

Ineffektivitetskällor i säkringsrelationerna för samtliga kassaflödessäkringar och finansiella risker hänförs till kassaflödesdatum, förfalldatum, kreditrisk och räntedagskonventioner. Ineffektivitet per 31 december 2019, redovisat via resultaträkningen uppgår till – MSEK (–).

Koncernen

Effekterna av säkringsredovisning för kassaflödessäkringar på företagets finansiella ställning och resultat

2019-12-31 2018-12-31

Valutarisk hänförlig till inköp

Säkringsinstrument

Nominellt belopp	512	42
Redovisat värde	–2	1
Varav finansiella tillgångar	0	1
Varav finansiella skulder	–3	–0
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument ¹⁾	–3	1

Säkrad risk

Förändring i verkligt värde för säkrad post ²⁾	3	–1
Reserv kassaflödessäkringar	–2	1

Säkringsresultat i övrigt totalresultat

–3 1

Ränterisk hänförlig till lån med rörlig ränta

Säkringsinstrument

Nominella belopp	3 500	2 500
Redovisat värde	–110	–76
Varav finansiella tillgångar	0	1
Varav finansiella skulder	–110	–77
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument ¹⁾	–33	20

Säkrad risk

Förändring i verkligt värde för säkrad post ²⁾	32	–25
Reserv kassaflödessäkringar	–110	–76

Säkringsresultat i övrigt totalresultat

–33 20

	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Råvaruprisrisk hänförlig till inköp av el		
Säkringsinstrument		
Nominellt belopp (MWh)	411 880	302 324
Redovisat värde	14	52
Varav finansiella tillgångar	15	52
Varav finansiella skulder	-1	-0
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument ¹⁾	-38	38
Säkrad risk		
Förändring i verkligt värde för säkrad post ²⁾	40	-39
Reserv kassaflödessakringar	14	52
Säkringsresultat i övrigt totalresultat	-38	38

¹⁾ förändring i verkligt värde för säkringsinstrument som används för redovisning av säkeringsineffektivitet för perioden

²⁾ förändring i verkligt värde för säkrad post som används för redovisning av säkringsineffektivitet för perioden

Nedanstående tabeller visar odiskonterade kassaflöden avseende de finansiella skulderna samt netto reglerade derivat till bokslutsdagens kurser. Rörlig ränta på lån och ränteswappar som är gällande per bokslutsdagen antas gälla för respektive instruments återstående löptid.

Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur

	Koncernen, 2019-12-31						Totalt
	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	
Obligationslån	372	1 475	2 057	288	1 143	3 892	9 229
Företagscertifikat	720	—	—	—	—	—	720
Skulder till leasingföretag	134	125	117	111	111	724	1 321
Leverantörsskulder	796	—	—	—	—	—	796
Övriga skulder	0	0	—	—	—	—	0
Derivatskulder	35	35	35	32	29	82	248
Summa	2 057	1 635	2 209	432	1 283	4 699	12 314

Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur

	Koncernen, 2018-12-31						Totalt
	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	
Obligationslån	895	589	1 337	2 032	263	1 950	7 068
Företagscertifikat	1 505	—	—	—	—	—	1 505
Skulder till leasingföretag	15	38	—	—	—	—	53
Leverantörsskulder	651	—	—	—	—	—	651
Övriga skulder	—	25	—	—	—	—	25
Derivatskulder	152	59	40	23	19	46	340
Summa	3 218	711	1 377	2 055	283	1 997	9 640

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 räntebindningstiden på lånen uppgår per den 31 december 2019 till 3,8 år (2,7) med en genomsnittlig ränta som uppgår till 1,1 procent (1,0). Likviditetsrisken minimeras genom att Swedavia har en diversifierad låneportfölj, vilket säkerställer kapitaltillgänglighet och flexibilitet. Enligt finanspolicy ska koncernen ha backupfaciliteter om 1 500 MSEK (1 500). Per balansdagen fanns utnyttjade lånelöften om 1 800 MSEK (1 800), varav checkräkningskredit om 300 MSEK (300), där — MSEK (7) var utnyttjad. Koncernen bedömer att det inte finns några risker förknippat med möjlighet till refinansiering.

Nyckeltal, finansiella risker	Koncernen	
	2019-12-31	2018-12-31
Genomsnittlig ränta, %	1,1	1,0
Räntebindningstid, år	3,8	2,7
Kapitalbindningstid, år	5,0	4,2

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. 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. Reservering för förväntade kreditförluster sker vid första redovisningstillfället. Swedavia har valt att använda segmentering enligt kundtyp på framåtriktad information samt historisk data. Metoden baseras på utveckling av landets prognostiserade BNP och dess effekt på kreditförluster i relation till historiska kreditförluster inom respektive kundkategori och intervall. Vid varje balansdag utvärderar bolaget om det finns objektiva indikationer på betalningsinställelse samt behov av nedskrivning redan vid första redovisningstillfället. Objektiva indikationer för nedskrivning kan vara avtalsbrott, som uteblivna eller försenade betalningar av räntor eller kapitalbelopp, betydande finansiella svårigheter för gäldenären eller försäkring av kreditvärdighet samt kreditriskexponering.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2018-12-31	2018-12-31
Åldersanalys				
Ej förfallna kundfordringar	515	522	497	500
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	68	50	67	49
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	11	4	10	4
Förfallna kundfordringar >90 dgr	1	-1	1	-1
Summa	595	575	576	553

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019	2018	2019	2018
Förväntade kreditförluster				
Förväntade kreditförluster vid årets början	6	3	6	2
Återförda förväntade kreditförluster	-3	-3	-3	-2
Konstaterade kreditförluster	-2	0	-2	0
Reservering för befarade förluster	1	6	1	6
Förväntade kreditförluster vid årets slut	3	6	3	6

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Reservering för förväntade kreditförluster				
Ej förfallna kundfordringar	0	1	0	1
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	0	0	0	0
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	0	1	0	1
Förfallna kundfordringar >90 dagar	2	3	2	3
Summa	3	6	3	6

NOT 48 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Ställda säkerheter	913	935	—	—

	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Eventalförpliktelser	10	73	10	73

Swedavias ställda säkerheter består av aktier och andelar i joint venturebolagen Swedish Airport Infrastructure KB och Swedish Airport Infrastructure AB. Redovisat värde uppgick till 913 MSEK (935).

Swedavias eventalförpliktelser bestod av pensionsåtaganden i företagsägda kapitalförsäkringar om 10 MSEK (6). Det borgensåtagande som redovisats avseende det tidigare samägda joint venture bolaget Landvetter Logistik Center AB med Bockasjö föreligger inte längre med anledning av avyttringen av andelen i intressebolaget under tredje kvartalet, — MSEK (67). Utöver de eventalförpliktelser som nämns ovan har Swedavia 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.

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.

NOT 49 Kassaflöde

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2019-12-31	2018-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet				
Resultat från andelar i intresseföretag/koncernföretag	-45	-53	—	—
Realisationsresultat försäljning av anläggningstillgångar	-28	-16	—	-16
Avskrivningar och nedskrivningar	1 227	1 041	1 236	1 050
Förändring pensionsavsättningar	109	35	84	13
Förändring övriga avsättningar	26	25	32	33
Övrigt	-85	-43	20	85
Summa	1 204	989	1 373	1 162
Betalda räntor och erhållen utdelning				
Erhållen utdelning	67	—	—	—
Erhållen ränta	6	3	23	15
Erlagd ränta	-127	-120	-107	-97

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 sida 134–135, Nyckeltal och sida 137, Definitioner.

Skuldsättningsgrad

Skuldsättningsgraden påverkas av pensionsskuldens utveckling. Pensionsskulden samt pensionsavsättning minskat med löneskattefordran, uppgick per den 31 december 2019 till 874 MSEK och per 31 december 2018 till 765 MSEK.

Avkastning på operativt kapital exklusive realisationsvinst, nedskrivningar, utrangeringar och omstrukturering

Vid beräkning av nyckeltalet per december 2019 har rörelseresultatet för rullande 12-månader justerats med omstrukturingskostnader om 81 MSEK, nedskrivningar och utrangeringar om 82 MSEK samt realisationsvinster om 130 MSEK. Rörelseresultatet 2018 för rullande 12-månader justerades med nedskrivningar och utrangeringar om 84 MSEK, samt tilläggsköpeskilling om 55 MSEK.

NOT 51 Händelser efter balansdagen

UTBROTT AV CORONAVIRUS

Efter årsskiftet följer Swedavia noggrant händelseutvecklingen kring det nya Coronaviruset, covid-19, och har löpande kontakt med berörda myndigheter, framförallt Folkhälsomyndigheten och smittskyddsläkare i berörd region. Fokus är alltid säkerhet och hälsa för medarbetare, resenärer och intressenter. Direktiv från ansvariga myndigheter följs av Swedavia. Under mars månad har händelseutvecklingen kring covid-19 viruset accelererat och inneburit en mycket stor påverkan på samhället såväl i Sverige som stora delar av världen. Detta har i sin tur påverkat flygbolagen negativt, dels i form av kraftiga restriktioner och i vissa fall även förbud för flygtrafik och dels i form av mycket kraftigt vikande efterfrågan på resor från både affärs- och privatresenärer. För Swedavia har utvecklingen medfört en mycket kraftig minskning av antalet flygrörelser och passagerare som innebär kraftigt minskade intäkter från flygplatsavgifter, bilparkering och angöring samt hyresintäkter från Retail, Food & Beverage. Osäkerheten i den fortsatta utvecklingen gör att Swedavia har svårt att förutsäga hur stor påverkan detta kommer att få resten av året. För att minska den negativa ekonomiska påverkan från de minskade intäkterna överväger Swedavia att genomföra korttidspermitteringar, kostnadsbesparingar samt översyn av investeringsportföljen. Det är i nuläget mycket svårt att förutsäga den fortsatta utvecklingen av efterfrågan på flygresor på kort sikt samt även hur detta eventuellt kan komma att påverka långtidsprognosen.

AVYTTRING HOTELLFASTIGHET

Den 30 januari 2020 avyttrades Airport Hotel 2 AB som äger hotellfastigheten till det nyöppnade Comfort Hotel på Stockholm Arlanda Airport. Köpare är Wenaasgruppen AS. Det underliggande fastighetsvärdet uppgick till 1 344 MSEK och den preliminära realisationsvinsten bedöms uppgå till 410 MSEK. Realisationsvinsten kommer att redovisas första kvartalet 2020.

NY STYRELSELEDAMOT

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

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 18 mars 2020

Åke Svensson
Styrelseordförande

Nina Linander
Styrelseledamot

Lars Backemar
Styrelseledamot

Lottie Knutson
Styrelseledamot

Lotta Mellström
Styrelseledamot

Lars Mydland
Styrelseledamot

Mikael Norman
Styrelseledamot

Lottie Svedenstedt
Styrelseledamot

Agne Lindbom
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Robert Olsson
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Jonas Abrahamsson
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 19 mars 2020
KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 29 april 2020.

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 2019 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 74–83 och hållbarhetsrapporten på sidorna 65–71. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 61–126 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 2019 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 2019 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 74–83 och hållbarhetsrapporten på sidorna 65–71. 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 revisionssed 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.

Övriga upplysningar

Revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för år 2018 har utförts av en annan revisor som lämnat en revisionsberättelse daterad den 19 mars 2019 med omodifierade uttalanden i Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen.

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 och 9 samt redovisningsprinciper på sidan 96 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av området

Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar uppgår i koncernen till 5 113 MSEK och i moderbolaget till 5 031 MSEK per 31 december 2019. Koncernen och moderbolaget driver ett stort antal investeringsprojekt på sina tio flygplatser, främst avseende Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport.

Redovisningen av pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar omfattar ett flertal bedömningar, bland annat om nedlagda kostnader såsom egen tid och lånekostnader är aktiverbara, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperioder och framtida nyttjandevärden, vilket gör att ändrade bedömningar kan resultera i betydande effekter på koncernens och moderföretagets resultat och finansiella ställning.

Hur området har beaktats i revisionen

I vår revision har vi byggt en förståelse för processer och interna kontroller för redovisning av pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar. Vidare har vi testat design och implementering av nyckelkontroller i samband med dessa investeringar.

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 2–60 samt 130–139. 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. Risker 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 tillhörande motåtgärder.

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 2019 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

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

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda 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 revisionssed 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 revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och försla-

get till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 74–83 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs uttalande RevU 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten på sidorna 65–71 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FAR:s rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

En hållbarhetsrapport har upprättats.

KPMG AB, Box 382, 101 27 Stockholm, utsågs till Swedavia ABs revisor av bolagsstämman den 17 april 2019. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 2019.

Stockholm den 19 mars 2020

KPMG AB

Tomas Gerhardsson

Auktoriserad revisor

GRI – Principer och avgränsning

Swedavia använder Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer sedan 2010 och rapporterar sitt hållbarhetsarbete 2019 enligt GRI Standards, nivå "core". I denna redovisning ingår även relevanta bransch-specifika indikatorer enligt GRI G4 Airport Operator Disclosures. Hållbarhetsinformationen i den sammanhållna rapporten för 2019 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.

GRI-Index

Standardupplysningar

GRI-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
Organisationens profil		
102-1	Organisationens namn	93
102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster	16, 17, 61
102-3	Huvudkontorets lokalisering	93
102-4	Länder där organisationen är verksam	5, 61
102-5	Ägarstruktur och företagsform	74
102-6	Marknader där organisationen är verksam	61
102-7	Organisationens storlek	4, 38, 85
102-8	Total personalstyrka	55, 103. Antalet anställda oavsett anställningsform 3 558. Tillsvidareanställda 2 538 varav 2 280 är heltid och 258 deltid. 35 procent tillsvidareanställda är kvinnor. Tidsbegränsade 283 varav 21 procent är kvinnor. Intermittent 737 varav 36 procent är kvinnor.
102-9	Organisationens leverantörskedja	27
102-10	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden vad gäller organisationens storlek, struktur, ägarförhållanden eller värdekedja	61–64
102-11	Tillämpning av försiktighetsprincipen	65–67
102-12	Externa principer som organisationen stödjer	8, 14–15, 35, 37, 39, 47, 50–51, 56
102-13	Medlemskap i organisationer	53–55, 56
AO:G4-7	Miljötillstånd och andra gällande regelverk	59, 69–70, 93
AO:G4-8	Upptagningsområde för frakt och resenärer	28, 38, 93
AO:G4-9	Direktdestinationer och övrig information om flygplatsernas storlek och mera	32–38. Antal anställda på flygplatserna är cirka 26 000. Antal flygbolagskunder är 108 inklusive linjefart & charter. Minimum transfertid är 15 minuter.

Standardupplysningar, forts.

GRI-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
Strategi		
102-14	Kommentar från ledningen	6–9
Etik och Integritet		
102-16	Värderingar, principer, standarder, uppförandekod och etisk policy	5, 65, 68
Styrning		
102-18	Bolagsstyrning	74–79
Intressenter och intressentdialog		
102-40	Intressentgrupper	19–21
102-41	Kollektivavtal	100 procent av Swedavias medarbetare
102-42	Identifiering och urval av intressenter	20–21
102-43	Metod för intressentdialog	20–21
102-44	Viktiga ämnen som lyfts av intressenter och hur organisationen har hanterat dessa	20–21
Information om redovisningen		
102-45	Bolag/Verksamhetsenheter som ingår i den finansiella redovisningen	93
102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll	130
102-47	Lista över väsentliga ämnen	20–21
102-48	Förändringar av information som lämnats i tidigare redovisningar.	20–21, 130, 134–135
102-49	Förändringar i rapporteringen	20, 130, 134–135
102-50	Redovisningsperiod	130
102-51	Datum för publicering av den senaste redovisningen	130
102-52	Redovisningscykel	130
102-53	Kontaktperson för frågor angående redovisningen	2
102-54	Tillämpningsnivå enligt GRI Standards	130
102-55	GRI-index	130–132
102-56	Extern granskning	130, 136

Väsentliga ämnesspecifika upplysningar

Indikatorer	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
Ekonomiskt resultat och avkastning		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 26, 28
Egen indikator	Avkastning på operativt kapital	4, 24–25, 134
Avgifternas konkurrenskraft		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 51, 134
Egen indikator	Jämförelseindex	51, 134
Attraktivt utbud av handel och tjänster		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 43
Egen indikator	Kommersiell intäkt per avresande resenärer	4, 62, 134

Väsentliga ämnesspecifika upplysningar, forts

Indikatorer	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
Kostnadseffektivitet		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 26, 134
Egen indikator	Driftkostnad per avresande resenär	4, 62, 134
Attraktivt utbud av flyglinjer och utrikesdestinationer		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 32–38, 134
Egen indikator	Antal resenärer	25, 32–38, 134
Egen indikator	Antal utrikesdestinationer	25, 32–38, 134
Egen indikator	Antal nya flyglinjer	32–38, 134
Kundnöjdhet		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 29, 134
Egen indikator	Kundnöjdhet resenär	24, 29, 32–38, 134
Kapacitet och flöden på flygplatser		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 29, 32–38, 134
Egen indikator	Punktlighet (%)	29, 32–38, 134
Egen indikator	Flygplatsorsakade förseningar	29, 32–38, 134
Digitalisering och automatisering		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 134
Egen indikator	Antal etablerade förmågor	12, 134
Flygets klimatpåverkan		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 56–59, 134
305-5	Minskat utsläpp av klimatgaser (GHG)	13–15, 25, 56–59, 69, 134 Endast fossil koldioxid ingår i nyckeltalet vilket ligger i linje med Swedavia 0 mål och Swedavias avgränsning enligt ACA Carbon Footprint.
Egen indikator	Energianvändning	58, 69, 134
Egen indikator	Andel förnybart flygbränsle tankat på svenska flygplatser	56–57, 69, 134
Hälsa och säkerhet för kunder		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 52, 134
Egen indikator	Antal haverier och allvarliga tillbud	25, 52, 134
Egen indikator	Antal allvarliga brister vid TS-kontroll	52, 134
Engagerade ledare och medarbetare		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 54–55
Egen indikator	Engagerade ledare och medarbetare	24, 54–55, 70–71, 134
Hälsa och säkerhet för medarbetare		
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20–21, 55, 70–71
Egen indikator	Antal rapporterade arbetsmiljöhändelser	55, 70

Korsreferenstabell

FN:s Global Compact

Swedavia stödjer sedan 2012 FN:s Global Compact och dess tio principer. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2019 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 2019.

FN:s Global Compact tio principer	Sidhänvisning och kommentarer
Mänskliga rättigheter	
1. Företag ska stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka	53–54, 70–71
2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter	53–54, 70–71
Arbetsvillkor	
3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar	54–55, 70–71
4. Företag ska verka för avskaffande av alla former av tvångsarbete	54
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	54–55, 70–71
Miljö	
7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem	56–59, 69
8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande	56–59, 69
9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik	56–59, 69
Korruption	
10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor	54, 65–68

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".

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.

AVGIFTERNAS KONKURRENSKRAFT

Swedavias konkurrenskraft uppskattas årligen med utgångspunkt i ett viktat genomsnitt av avgiftsnivån för typflygningar vid bolagets flygplatser jämfört med motsvarande flygningar vid konkurrerande och jämförbara flygplatser. Urvalet av jämförelseflygplatser och referenstrafik baseras på en intern bedömning som godkänts av Swedavias koncernledning. Utfallet redovisas i koncernledningens forum för avgiftsfrågor och beaktas inför beslutet om nästkommande års flygplatsavgifter. Jämförelsen inkluderar avgifter mot flygplatsanvändarna som finansierar verksamheten på flygplatserna, inklusive säkerhetskontroller och terminaltjänster. Avgifter för flygtrafiktjänster för flygning på sträcka, marktjänster, flygskatter och myndighetsavgifter inkluderas inte, och inte heller effekter av rabatter. Detta index valutajusteras ej och Swedavias uppmätta konkurrenskraft påverkas således av valutakursförändringar.

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 omstruktureringskostnader (i huvudsak hänförligt till personalomställning) samt reducerat med posten aktiverat arbete för egen räkning delat med antalet avresande resenärer för samma period. Ett mått som Swedavia betraktar som centralt för att följa utvecklingen av kostnadseffektiviteten.

EGNA UTSLÄPP AV FOSSILT KOLDIOXID OCH KOLDIOXIDAVTRYCK

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

porteringssystem 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 en index från Swedavias Medarbetarundersökning.

FLYGETS KLIMATPÅVERKAN

Swedavia redovisar indikatorn 305-5, utsläppsminskningar inom ramen för Swedavias nollmål avseende egna fossila koldioxidutsläpp, fördelade enligt Greenhouse Gas Protocol, scope 1, 2 och 3. Utsläppen redovisas i ton fossil koldioxid. Se nyckeltal Egna utsläpp av fossilt koldioxid och koldioxidavtryck. Swedavia mäter mängd förnybart flygbränsle som tankats på de svenska flygplatserna årligen.

FLYGLINJER

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

FÖRMÅGA (DIGITALISERING)

Grad av genomförd digital omställning mäts genom antal genomförda initiativ kopplat till utvalda digitaliseringsförmågor. Varje förmåga kräver två genomförda initiativ som stödjer etablering av förmågan. Under 2019 nådde Swedavia en ny förmåga – Indoor position. Totalt har Swedavia uppnått två förmågor – Data driven business development och Indoor position. Målet är fyra förmågor 2020.

GENOMSNISSLIGT OPERATIVT KAPITAL

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

HAVERIER OCH ALLVARLIGA TILLBUD

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

HÄLSA OCH SÄKERHET FÖR KUNDER

För att säkerställa hälsa och säkerhet för bolagets kunder registrerar Swedavia handlingar 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 investerings-takten 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.

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.

KUNDNÖJDHET

Kundnöjdhet mäts genom Swedavias medverkan i ASQ Programme, en internationell resenärsundersökning som Airport Council International (ACI) administrerar. Undersökningen mäter avresande resenärers attityder till och upplevelse av flygplatsen. Swedavias årsresultat är sammanvägt utifrån flygplatsernas resultat viktat utifrån resenärantal. För Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Stockholm Arlanda Airport avses perioden helår 2019. För de regionala flygplatserna avses perioden kvartal 4, 2018 till kvartal 1, 2019.

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 anmäling av försening.

RESENÄR

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

RESULTAT PER AKTIE

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

RÄNTEBINDNINGSTID

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

RÄNTEBÄRANDE SKULDER

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

RÖRELSEMARGINAL*

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

RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST*

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

RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST 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 kapitalstruktur mål 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 (*).

Revisors rapport från översiktlig granskning av Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning

Till Swedavia AB, org. nr 556797-0818

INLEDNING

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Swedavia AB att översiktligt granska Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning för år 2019. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning till de områden som hänvisas till i GRI index på sidorna 130–132 i detta dokument.

STYRELSENS OCH FÖRETAGSLEDNINGENS ANSVAR FÖR HÅLLBARHETSREDOVISNINGEN

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen i enlighet med tillämpliga kriterier, vilka framgår på sidan 130 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 misstag.

REVISORNS ANSVAR

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning.

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. En översiktlig granskning 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 revisions-sed 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 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 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning utgår från de av styrelsen och företagsledningen 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 vårt uttalande 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 företagsledningen angivna kriterierna.

Stockholm den 19 mars 2020

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Torbjörn Westman
Specialistmedlem i FAR

Definitioner

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 150 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 OCH ISO 50001

ISO 14000 och 50001 är samlingsnamnet för de internationellt accepterade standarder som handlar om miljöledning och energiledning.

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.

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

Gröna obligationer

Som en av de första flygplatsoperatörerna i världen gav Swedavia i december 2019 ut sin första gröna obligation i syfte att finansiera projekt och satsningar inom klimatomställning och hållbarhet. Swedavia är en etablerad aktör på kapitalmarknaden sedan 2013 och med gröna obligationer tas nu ett viktigt steg i att integrera hållbarhetsdimensionen även i finansieringsverksamheten.

Grön finansiering

Swedavias uppdrag är att säkerställa den tillgänglighet som Sverige behöver i dag och som behövs i framtiden. Det är ett arbete som ska göras på ett så hållbart sätt som möjligt. Swedavia ska kontinuerligt minska sitt eget klimatavtryck och bidra till en minskning av hela flygbranschens klimatpåverkan. Samtliga Swedavias flygplatser är klimatcertifierade på den högsta nivån i Airport Carbon Accreditation (ACA) och alla tio flygplatser ska ha noll fossila koldioxidutsläpp från egen verksamhet vid utgången av 2020. Swedavia arbetar också aktivt för att främja övergången till bioflygbränsle och har som mål att 5 procent av allt bränsle som tankas på flygplatserna ska vara fossilfritt 2025. Sedan 2016 köper Swedavia bioflygbränsle motsvarande bolagets tjänsteflygresor, cirka 450 ton bränsle årligen.

Swedavias hållbarhetsarbete skapar möjligheten att introducera hållbarhetsdimensionen även i finansieringsverksamheten. Därmed kan Swedavia erbjuda kapitalmarknaden möjligheten att investera i projekt, samtidigt som finansieringsbasen breddas.

Swedavias ramverk för gröna obligationer

I oktober 2019 lanserade Swedavia ett grönt ramverk kopplat till bolagets existerande Medium Term Note-program (MTN-program) för att möjliggöra finansiering via gröna obligationer. 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 och Förebygga och begränsa föroreningar.

Second opinion på grönt ramverk för gröna obligationer

Swedavias ramverk för gröna obligationer har genomgått en oberoende extern granskning av Centret för internationell klimatforskning Cicero, som även har utfärdat en Second opinion för Swedavias ramverk 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", vilket också blir Ciceros övergripande gradering av ramverket.

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.



Ett av de miljöprojekt som finansierats med gröna obligationer är den nya BREEAM-certifierade kontorsbyggnaden Sky City Office One på Stockholm Arlanda Airport.

Cicero ger det gröna ramverkets lednings- och styrningsstruktur betyget "Excellent".

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

Identifierade investeringar inom ramverket

Swedavias totala investeringar godkända att finansieras med gröna obligationer uppgick vid årsskiftet 2019/2020 till 2 611 Mkr. Av dessa utgjordes 1 024 av befintliga anläggningar och 1 587 Mkr i pågående projekt. Av dessa investeringar har gröna tillgångar om 1 000 MSEK

Arlandas akvifär fixar inomhusklimatet – och spar energi

Akvifären pumpar upp kallt vatten på sommaren vilket kylvärmer terminalerna på Stockholm Arlanda Airport. Det uppvärmda vattnet skickas sedan tillbaka till akvifären för att vintertid pumpas upp och värma terminalen. Systemet innebär en besparing på cirka 19 GWh och omkring 7 000 ton CO₂. Den enda energin som krävs är den som går åt för att driva pumparna.

7 000
– ton CO₂ per år, så mycket sparas tack vare akvifären.

lagts till Swedavias gröna portfölj. Denna portfölj utgör de investeringar till vilka emissionslikviden allokteras.

Swedavia utvecklar flygplatser för framtidens flygresande och har ett omfattande investeringsprogram. Bland annat ska Stockholm Arlanda Airport utvecklas till Nordens ledande flygplats och vara en internationell förebild inom hållbarhet. Representanter från Swedavias olika affärs- och verksamhetsområden ansvarar för att identifiera möjliga miljöinvesteringar, dessa utvärderas sedan av en kommitté bestående av VD, CFO, hållbarhetschef, Treasurer och chef för Swedavias investeringsportfölj. Kommittén ansvarar för att de projekt som klassificeras som gröna lever upp till de krav som är satta i Swedavias ramverk för gröna obligationer.

Emitterad obligation i december 2019

Swedavias första gröna obligation uppgick till 1 000 MSEK och kapitalet används till att finansiera bolagets gröna byggnader och omställning för att klara målet om fossilfri verksamhet vid slutet av 2020. Investeringarna innefattar bland annat utbyte av fordonsflotta, omställning av värme-kyla försörjning och fastigheter i form av kontorshuset Sky City Office One på Arlanda och Terminal syd på Göteborg Landvetter Airport. Båda fastigheter har nått BREEAM nivå Excellent i preliminärt certifieringsbetyg. Andelen av emissionslikviden som gått till refinansiering uppgår till 45 procent.

Swedavia har ett särskilt konto för transaktioner som hänförs till emission av gröna obligationer. I de fall godkänt investeringsbelopp understiger utestående volym gröna obligationer är Swedavia förbunden att tillföra motsvarande belopp på detta konto. Vid utgången av året översteg godkänt investeringsbelopp utestående gröna obligationer och saldot på det dedikerade kontot för gröna obligationer var därför noll.

Detta utgör inte en rapportering i enlighet med ramverket. En impact report kommer att upprättas under 2020 i enlighet med Swedavias ramverk för gröna obligationer.

GODKÄNDA INVESTERINGAR OCH ALLOKERING PER KATEGORI

MSEK	Investeringar	Utbett belopp	Allokering (%)
Gröna byggnader	450	450	45%
Hotell Scandic Landvetter	100	100	
Sky City Office One Arlanda	150	150	
Terminal syd Landvetter	150	150	
VIP-Arlanda	50	50	
Förnybar energi	130	130	13%
Akvifär Arlanda	15	15	
Produktionsanläggning värme Arlanda	100	100	
Produktionsanläggning kyla Arlanda	15	15	
Hållbara transporter	370	370	37%
Utbyte fordonsflotta	360	360	
Laddstationer	10	10	
Energieffektivisering	50	50	5%
Förebygga och begränsa föroreningar	–	–	–
Totalt belopp	1 000	1 000	100%

PRODUKTION

Swedavia i samarbete med Newsroom AB
Omslagsbild: Felix Odell

Foto: Daniel Asplund, Brendan Austin, Emma Behrendtz, Orlando Boström, Daniel Bromander, CM, Maskot, Tim Meier, Maria Moustakakis, Felix Odell, Kalle Sanner, Stellan Stephanson,
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

Koordinater: 59°39'14.06"N

17°56'21.51"O

www.swedavia.se



**Swedavia
Airports**