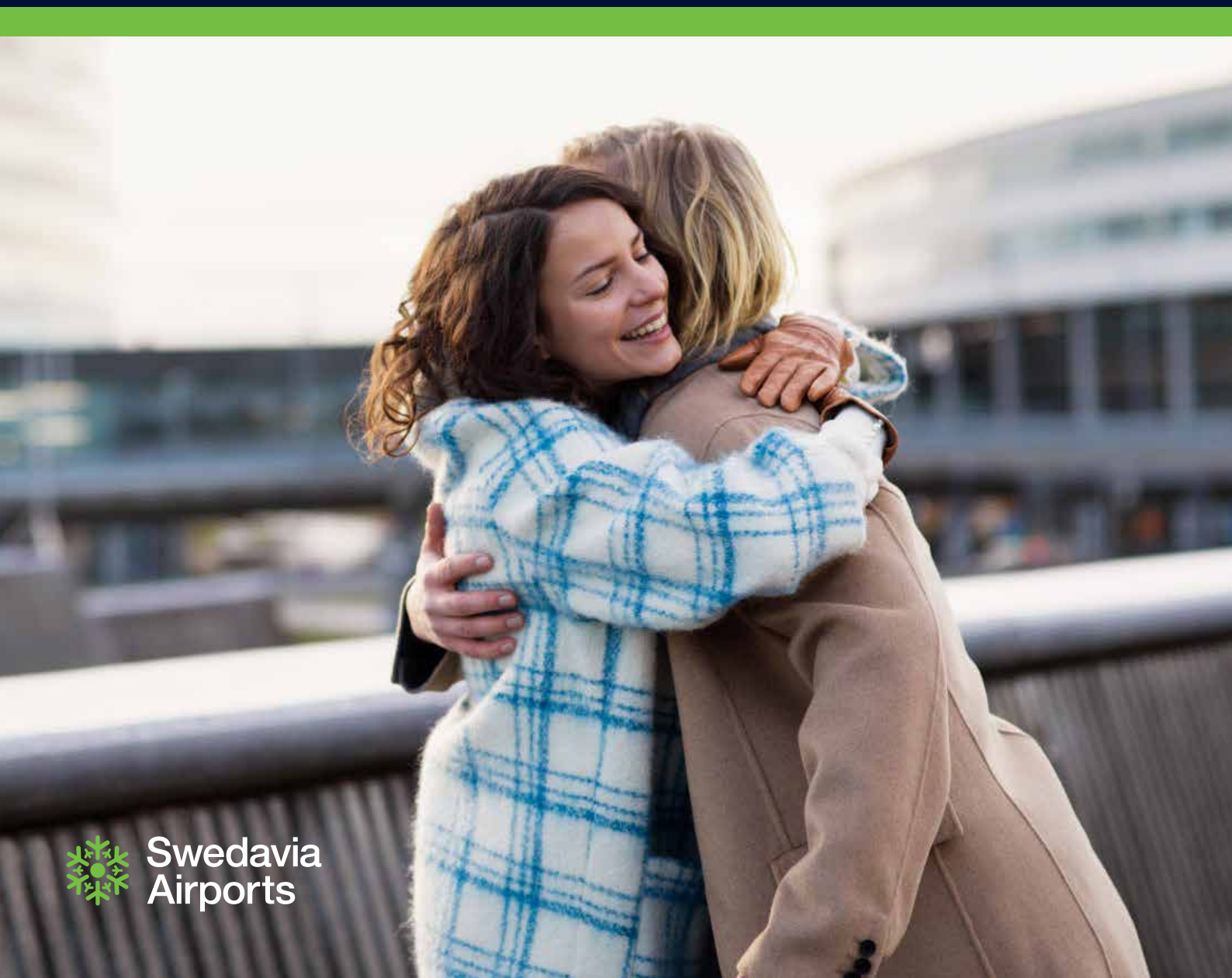


# Års- och hållbarhetsredovisning 2018



Swedavia  
Airports

## Verksamhetsbeskrivning

Året i korthet	4
Detta är Swedavia	5
Kommentar från styrelseordförande	6
Vd-ord	8
Så skapar Swedavia värde	12
Flygmarknaden	15
Flygets klimatomställning	18
Väsentlighetsanalys	20
Swedavias mål	24
Swedavias strategier	26
Verksamhet	28
– Flygplatsverksamhet	34
– Fastighetsverksamhet	46

## Hållbarhet

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

## Årsredovisning 2018

Förvaltningsberättelse och hållbarhetsrapport	62
Bolagsstyrningsrapport	74
Koncernens räkenskaper	84
Moderbolagets räkenskaper	89
Noter	93
Årsredovisningens undertecknande	124
Revisionsberättelse	125
Bestyrkanderapport	128
GRI-index	129
Nyckeltal och definitioner	134

Detta är Swedavias års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2018. 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 redovisar enligt GRI:s, 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. Redovisningen utgör även Swedavias rapportering (Communication on Progress, COP) till FN:s Global Compact. Senaste publiceringsdatum för års- och hållbarhetsredovisningen var den 29 mars 2018.

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

### Kontaktperson:

David Karlsson, kommunikationsstrateg  
Tel. +46 (0) 10 109 00 00 • [david.p.karlsson@swedavia.se](mailto:david.p.karlsson@swedavia.se)

## Swedavias övergripande mål

85 %

nöjda  
resenärer 2025

75 %

engagerade  
ledare och  
medarbetare  
2025

6 %

avkastning på  
operativt kapital  
årigen

0 ton

utsläpp av  
fossil koldioxid från  
egen verksamhet  
2020







## 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 långsiktig hållbar tillväxt.



# Året i korthet

## Koncernen i siffror

### Koncernen

MSEK, om ej annat anges	2018	2017	2016	2015
Nettoomsättning	5 922	5 745	5 546	5 416
Rörelseresultat	682	651	966	1 755
Rörelsemarginal, % <sup>1)</sup>	11,5	11,3	17,4	32,4
Årets resultat	517	407	717	1 410
Avkastning på operativt kapital, % <sup>2)</sup>	4,6	5,1	8,5	14,6
Skuldsättningsgrad, ggr <sup>2)</sup>	1,1	1,0	0,7	0,6
Investeringar	3 195	3 866	2 138	1 120
Utdelning	- <sup>3)</sup>	122	143	232
Medelantal anställda	3 217	3 074	2 949	2 787
Antal passagerare, miljoner	42,0	41,9	39,5	37,6
Driftkostnader per avresande passagerare, SEK <sup>4)</sup>	205,4	197,3	197,3	195,2
Kommersiella intäkter per avresande passagerare, SEK	75,2	75,7	75,5	76,1
Nöjda resenärer, %	74	75	77	76
Engagerade ledare och medarbetare, % <sup>5)</sup>	65	67	64	na
Fossila koldioxidutsläpp, ton	1 305	1 896	2 723	3 066

För nyckeltal och definitioner se sida 134–135.

<sup>1)</sup> Rörelsemarginal exklusive engångsposter uppgick 2018 till 12,0 procent, 2017 till 14,1 procent, 2016 till 13,1 procent och för 2015 till 15,4 procent.

<sup>2)</sup> Från och med 2017 nettoredovisas pensionsavsättning och tillhörande löneskattefordran. Jämförelseåren har justerats.

<sup>3)</sup> Till årsstämman föreslagna utdelning.

<sup>4)</sup> Från och med 2017 tas hänsyn till posten aktiverat arbete för egen räkning, jämförelseåren har omräknats. För 2016–2017 beräknas nyckeltalet utifrån rörelsesegmentet Flygplatsverksamhet och för 2015 utifrån Swedavia AB.

<sup>5)</sup> Swedavia bytte mätmetod 2016.

5 922

MSEK i  
nettoomsättning

42

miljoner  
passagerare

3 195

MSEK i  
investeringar

## Utveckling under 2018

► Under helåret hade Swedavias flygplatser 42,0 miljoner (41,9) passagerare, vilket är en ökning med 0,2 procent

► Nettoomsättningen ökade till 5 922 MSEK (5 745)

► Rörelseresultatet uppgick till 682 MSEK (651). Det påverkades negativt med 84 MSEK (160) hänförligt till nedskrivningar

och utrangeringar. Rörelseresultatet 2018 påverkades positivt av tilläggsköpeskillning om 55 MSEK hänförligt till avyttring av Säve flygplats. Exklusive dessa jämförelsestörande poster uppgick rörelseresultatet till 711 MSEK (811)

► Koncernens investeringar uppgick till 3 195 MSEK (3 866). Investeringstakten

inom utvecklingsprogrammen är fortsatt hög

► Styrelsen föreslår att Swedavia AB för räkenskapsåret 2018 balanserar vinstmedlen i ny räkning

# Swedavia utvecklar framtidens klimatsmarta 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.

#### Internationell förebild

Swedavia är världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. År 2020 har Swedavia som målsättning att inga fossila koldioxidutsläpp ska komma från den egna verksamheten. Redan vid årsskiftet 2018/2019 var Visby och Luleå Airport i mål och under 2019 beräknas även Åre Östersund Airport nå målsättningen. Ronneby nådde målet 2017. Därutöver bidrar Swedavia till ett fossilfritt flyg genom att ta en pådrivande roll i den storskaliga omställningen till biobränsle, med målsättningen att uppnå ett fossilfritt svenskt flyg till 2045.



# Swedavia är betydelsefullt för Sverige



**Swedavia har ett** viktigt och engagerande uppdrag. Att skapa förutsättningar för att knyta samman Sverige – och för att knyta samman Sverige med världen. I utvecklingen av framtidens flygplatser är styrelsens främsta uppgift att säkerställa att driften av Swedavias verksamhet sker med långsiktig lönsamhet och med ett hållbarhetsfokus som inbegriper såväl operativa och ekonomiska som miljömässiga och sociala aspekter. På längre sikt handlar det om att möta framtida samhällsbehov och skapa tillgänglighet och goda förutsättningar för Sverige i årtionden framöver.

Grunden i Swedavias uppdrag är just att möta flygbolagens och de resandes behov av tillgänglighet.

## Investeringar i kapacitetshöjande åtgärder

Sedan Swedavia bildades år 2010 har resenärsstillväxten uppgått till omkring fem procent per år. Likaså har fraktvolymer ökat som ett resultat av växande handel. Även om resenärsstillväxttakten avtagit under 2018 har det över tid byggts upp ett behov av kapacitetshöjningar på flygplatserna och bolaget är nu i en fas där omfattande investeringar krävs.

Vi planerar för framtidens resande på mycket lång sikt, utan att med säkerhet veta hur flygtrafiken kommer att utvecklas. Vi säkerställer att nuvarande investeringar genomförs med hänsyn till framtida investeringsbehov och planerar för olika scenarier både avseende kommande framsteg i teknikutveckling och i utvecklingen av samhällets samlade

transportinfrastruktur. Detta gör vi bland annat genom långsiktiga så kallade masterplaner, där planeringshorisonten är flera decennier.

Swedavia arbetar för att öka kapaciteten på alla tio flygplatser genom omfattande infrastrukturprojekt och processutveckling. Utvecklingsprojekten innebär utmaningar att, trots omfattande byggnationer på och i anslutning till flygplatserna, upprätthålla en hög service-nivå och kundnöjdhet.

## Säkerhet högsta prioritet

Swedavias första och högsta prioritet är säkerhet. Det gäller såväl flygsäkerhet som luftfartsskydd och arbetsmiljö, för kunder likväl som för partners och medarbetare. En hög säkerhetsnivå är en grundförutsättning för att verksamheten ska kunna drivas på ett framgångsrikt och långsiktigt sätt. Jonas Abrahamsson, Swedavias vd och koncernchef, har lyft detta viktiga arbete ytterligare och det gör vi även på styrelsenivå. Varje styrelsemöte inleds med en genomgång av säkerhetsläget ur ett arbetsmiljöperspektiv och hur eventuella incidenter hanterats för att i framtiden kunna undvikas.

## En hållbar verksamhet och bransch

Hållbarhet är mer än säkerhet. Swedavia är idag världsledande när det gäller klimatsmarta flygplatser. Vi förbättrar ständigt vår verksamhet och verkar samtidigt för minskade utsläpp av fossil koldioxid och ökad användning av bio-bränsle inom flyget.

När Swedavia satte målet att inga utsläpp av fossil koldioxid ska ske från den egna verksamheten efter år 2020 ställdes siktet högt. Nu när målet är inom räckhåll siktar vi ännu högre. Nästa steg i Swedavias klimatarbete är att lyfta blicken från flygplatserna till hela flygbranschens klimatomställning. Därför har vi formulerat målet att fem procent av flygbränslet som tankas på svenska flygplatser ska vara förnybart år 2025. Detta mål kan endast nås genom djupgående samarbeten med aktörer både i och utanför branschen men det är viktigt att nå då det ligger i linje med det som krävs för att nå flygbranschens mål om ett fossilfritt inrikesflyg till 2030. Fly-

gets klimatomställning kräver effektiva styrmedel som möjliggör minskade utsläpp från en ökad flygtrafik.

## Styrelsearbetet 2018

Under året har vi haft en regelbunden dialog med vår ägare avseende bolagets verksamhet och långsiktiga utveckling. Styrelsearbetet har till stor del präglats av det omstruktureringsprogram som initierades under året och som har till syfte att skapa bättre kostnadseffektivitet och ett långsiktigt ekonomiskt hållbart Swedavia. En viktig del i detta är att säkerställa ett effektivt genomförande av de många stora utvecklingsprojekt som nu bedrivs på Swedavias flygplatser.

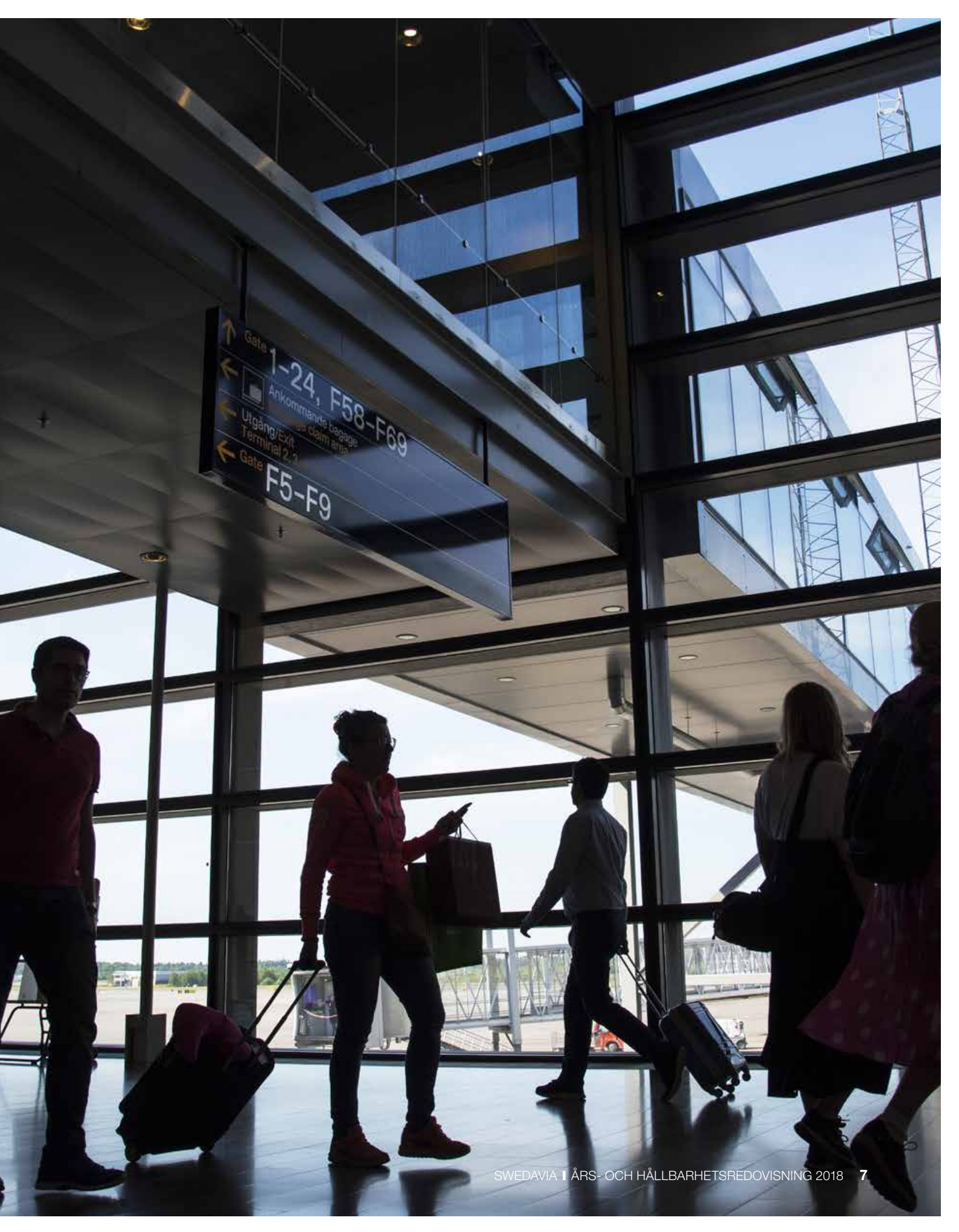
De närmaste åren ska vi genomföra investeringar för omkring fyra miljarder kronor varje år i dessa utvecklingsprojekt. Eftersom Swedavia finansierar sin egen infrastrukturutveckling ställer det tuffa krav på både lönsamhet och genomförandeförmåga.

## Ett bolag med kraft att utvecklas

Jag bedömer att Swedavia står väl rustat inför åren som kommer. Bolaget har en stabil verksamhet, bra kassaflöde, goda finansieringsmöjligheter och en långsiktig ägare. Vi finns också på en globalt växande marknad. Men för att hållbart finansiera investeringarna, upprätthålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter och samtidigt möta ägarnas mål för avkastning, skuldsättningsgrad och utdelning, krävs ett fortsatt fokuserat arbete. Det ser jag fram emot att driva tillsammans med styrelse, vd och ledning.

Å styrelsens vägnar vill jag tacka Swedavias alla ledare, medarbetare, kunder och samarbetspartners för deras engagerade arbete under året. Jag vill också välkomna alla resenärer till våra flygplatser – det är för att möjliggöra för er att mötas och för att skapa tillgänglighet för Sverige som vi utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige.

Åke Svensson  
Styrelseordförande



# Swedavia driver omställningen mot ett fossilfritt svenskt flyg

Swedavia gör det möjligt för människor att mötas. Det är själva syftet med vår verksamhet och det är vi stolta över. Under 2018 har vi framgångsrikt fortsatt att stärka tillgängligheten genom nya flyglinjer, medan passagerartillväxten på våra flygplatser mattats av. Under årets sista kvartal noterade vi för första gången på många år till och med en nedgång. Samtidigt har vi haft en stark framdrift i våra utvecklingsprogram och i vårt arbete med att skapa förutsättningar för flygets klimatomställning.

**42 miljoner passagerare** reste till eller från Swedavias flygplatser under 2018, vilket är en viss ökning jämfört med 2017. Utrikesresandet ökade med drygt två procent, medan inrikesresandet minskade med drygt tre procent. Globalt uppvisar flygresandet en stark tillväxt som bland annat drivs av globaliseringen, en växande medelklass och människors vilja att möta nya kulturer.

För ett exportberoende och geografiskt vidsträckt land som Sverige, avlägset beläget i norra Europa, spelar flyget en viktig roll. Det är min övertygelse att flyget är helt avgörande för vår ekonomiska utveckling och vårt lands fortsatta konkurrenskraft. Men det är också min övertygelse att flyget måste ställa om och bli hållbart för att kunna vara en del av framtidens transporter.

## Ökad tillgänglighet

Goda flygförbindelser skapar bättre förutsättningar att konkurrera om möten och evenemang, attraherar besökare från nya marknader och kulturer och bidrar till affärs- och arbetstillfällen, både i samhället och på våra flygplatser. Att på detta sätt stärka tillgängligheten för Sverige är därför ett av Swedavias viktigaste uppdrag och vi har under 2018





lyckats väl i detta avseende med drygt 40 nya flyglinjer etablerade.

Under året har vi bland annat invigt ett antal nya interkontinentala direktlinjer. Direktlinjer förbättrar förbindelserna till marknader som är avgörande för det svenska näringslivet, främjar besöksnäringen och attraherar kapital och kunskap till regionen. En av dessa är Qatar Airways etablering av en flyglinje från Göteborg Landvetter Airport till Doha. Med Doha som flygplatsnav kan västsvenska affärsresenärer och privatpersoner resa vidare till flygbolagets 160 destinationer i Asien och Afrika. Den nya direktlinjen innebär också stor fraktpotential för exportföretag.

### Nordens ledande flygplats

Vårt mål är att Stockholm Arlanda Airport ska vara Nordens ledande flygplats. För att nå dit måste vi vara konkurrenskraftiga samt ha stöd från politik och näringsliv. Ett viktigt samarbetsforum som regeringen tog initiativ till under 2017 var Arlandarådet som fortsatt sitt arbete under 2018. Det är ett rådgivande organ som tillvaratar bredare frågor och intressen när Arlanda utvecklas och som skapar förutsättningar för en bredare samsyn om vad som krävs för att nå målsättningen. Initiativet skickar också en tydlig signal om Stockholm Arlanda Airports betydelse för Sverige som framgångsrikt exportland och som ett attraktivt land för investeringar, turism och företagsetableringar. Ett starkt Arlanda är också en grundförutsättning för en bra tillgänglighet i övriga delar av Sverige, både inom landet och till resten av världen.

### Investeringar och kapacitetsförbättringar

I syfte att säkerställa ökad tillgänglighet genomför Swedavia omfattande utvecklingsprogram på flygplatserna. Under åren 2018-2021 investerar vi 16 miljarder kronor i satsningar på infrastruktur, digital teknik och i bättre flöden. Det

motsvarar investeringar på 10 miljoner kronor om dagen. Målet är att öka såväl effektivitet som kapacitet för att möta dagens efterfrågan på flygresor och flygplatstjänster samtidigt som vi bygger för framtidens flygresande.

Under året har vi bland annat invigt en utbyggd avgångshall på Bromma Stockholm Airport. Vi har också sålt en hotellfastighet i anslutning till Göteborg Landvetter Airport – för vilken en hoteleoperator kontrakterats – och fortsatt expansionen av flygplatsens terminalbyggnad. På Visby Airport har vi gjort viktiga kapacitetsförbättringar i vår terminal och på Stockholm Arlanda Airport har arbetet fortsatt med ett nytt hotell och kontorskomplexet Office One, samtidigt som ett nytt driftområde och en ny VIP-anläggning har färdigställts. Vi arbetar löpande för att bidra till etableringar av verksamheter som stärker flygplatserna som kommunikationsnav.

De omfattande utvecklingsprogrammen innebär också att vi behövt vidareutveckla vår egen förmåga att leda och driva denna typ av komplexa byggprojekt, bland annat genom att bygga upp en starkare genomförandeorganisation som varit på plats sedan inledningen av 2018.

### Innovation för bättre kundupplevelse

Swedavias verksamhet kretsar ytterst kring våra kunder – flygbolag, resenärer och hyresgäster. På en flygplats är resenären i centrum. Det innebär att Swedavia behöver samarbeta med och förstå de behov som våra flygbolagskunder och hyresgäster har, för att i förlängningen utveckla resenärsupplevelsen. Under året har vi genomfört ett antal satsningar för att mer systematiskt arbeta med innovationsprojekt. Detta för att bättre möjliggöra idégenerering och utveckling av innovativa lösningar i vår organisation tillsammans med partners och start-up-företag.

På Stockholm Arlanda Airport har vi installerat ett kömatningssystem som i

realtid ger resenärer uppgifter om beräknad kötid till säkerhetskontrollen och samtidigt förser Swedavia med data och statistik för analys. Detta för att vi fortsatt ska kunna optimera flöden och förbättra resenärsupplevelsen. Vi är också först i Skandinavien med lanseringen av en AI-baserad chatbot – Swea – som dygnet runt svarar på frågor om flyg, ankomsttid för bagage, aktuella väntetider i säkerhetskontrollerna och utbudet på flygplatserna.

En annan innovation som jag är stolt över är vår smarta start- och landningsbana på Bromma Stockholm Airport. Representanter från några av världens mest utvecklade flygplatser har kommit för att inspireras och titta på det system med 57 sensorer vi har monterat på banan och som indikerar när plogning och användning av halkbekämpningsmedel ska ske. Detta för framförallt med sig positiva miljöeffekter genom minskad kemikalieanvändning och minskad bränsleförbrukning för de fordon som används för att hålla banan i skick. Till exempel använde vi under februari drygt 48 procent mindre halkbekämpningsmedel på banan än under en jämförbar månad året innan.

### Rätt förutsättningar för ett hållbart flyg

Under året tilltog samhällsdiskussionen om klimatet och också kring flygets klimatpåverkan. Att minska klimatpåverkan är flygbranschens främsta utmaning. Flyget har blivit 70 procent bränslereffektivare de senaste 40 åren, men eftersom flygresandet fortsätter att öka globalt så måste också insatserna för en fullskalig klimatomställning inom flyget intensifieras.

Swedavia arbetar aktivt för att påskynda utvecklingen för ett hållbart flyg. Under året har vi beslutat om ett nytt strategiskt mål: att fem procent av flygbränslet som tankas på svenska flygplatser senast år 2025 ska vara förnybart. Det motsvarar takten som krävs för att

”Vårt bolag befinner sig i en fas av intensiv utveckling. Vi gör det för att kunna möta våra kunders behov och vi gör det tillsammans med alla medarbetare och våra samarbetspartners.”

åstadkomma ett fossilfritt inrikesflyg till 2030, vilket är ett viktigt mål i flygbranschens färdplan mot fossilfrihet. Målet innebär en ambitionshöjning i Swedavias klimatarbete. Vi har sedan tidigare ett mål om noll utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten till 2020, ett mål som var mycket tufft när vi satte det men som vi är fast beslutna att nå. Vi köper också årligen in biobränsle motsvarande den mängd som förbrukas vid företagets egna tjänsteresor med flyg. Det gör vi för att visa att det redan idag går att flyga hållbart och för att inspirera andra företag och myndigheter att göra detsamma.

I april 2018 infördes en svensk flygskatt. Effekterna av skatten är ännu inte helt klarlagda men sannolikt har den inneburit en dämpning av resandet. Tyvärr bidrar den inte heller till flygets klimatomställning. På kort sikt är det biobränslen som kan göra mest för att reducera flygets klimatpåverkan. För att genomföra en storskalig övergång till bioflygbränslen krävs långsiktiga och väl fungerande styrmedel. Som ett alternativ till flygskatten skulle jag därför välkomna ett förslag om reduktionsplikt. En reduktionsplikt skulle påbörja den nödvändiga transformationen mot ett hållbart flyg, minska flygets klimatpåverkan samtidigt som den skulle stimulera svensk, storskalig produktion av biobränsle. Med restprodukter från vår skog som råvara har vi fantastiska möjligheter till biobränsleproduktion och till att skapa en ny industri där Sverige kan ta en ledande position.

#### Tillsammans

Swedavia har under året initierat ett transformationsprogram i syfte att hantera kostnadsutmaningar och skapa för-

utsättningar för en långsiktigt lönsam och hållbar verksamhet. Vi ska inte bara forma framtidens flygplatser utan också forma framtidens Swedavia.

Vårt bolag befinner sig i en fas av intensiv utveckling. Vi gör det för att kunna möta våra kunders behov och vi gör det tillsammans med alla medarbetare och våra samarbetspartners. I utvecklingsfasen är det kanske ännu viktigare än annars att fokusera på det som måste vara grunden i all verksamhet – att den är säker och att den fysiska och psykosociala arbetsmiljön på våra flygplatser är så bra som den bara kan vara. Detta arbete är alltid prioriterat på Swedavia och det kommer det att vara också under 2019.

Att driva vår verksamhet utifrån ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbarhetsperspektiv är grundförutsättningar för allt vi gör och nödvändigt för långsiktig lönsamhet. Under 2019 ser jag fram emot att, tillsammans med alla engagerade och kompetenta medarbetare, fortsätta driva och utveckla våra flygplatser och genom vår verksamhet vara en tillväxtmotor för Sverige. Ett hållbart Sverige är en förutsättning för långsiktig konkurrenskraft. På samma sätt är ett konkurrenskraftigt Sverige en förutsättning för att på allvar och varaktigt kunna driva hållbarhetsfrågorna vidare med den kraft som behövs. Framtidens transporter måste vara hållbara och flyget är en självklar del av framtidens transporter. Tillsammans gör vi det möjligt för kommande generationer att dra nytta av de möjligheter flyget för med sig och på så sätt skapas långsiktig konkurrenskraft och välbefinnande för Sverige.

Jonas Abrahamsson  
*Verkställande direktör och koncernchef*





# Swedavia bidrar till ökad tillgänglighet för Sverige och landets regioner

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

**Som statligt ägt** bolag ska Swedavia vara ett föredöme inom hållbar utveckling. Det betyder att vi särskilt måste förstå och ta i beaktande den påverkan som beslut och aktiviteter får i vår värdekedja och för våra intressenter.

## Värde för intressenterna

Genom att Swedavia möjliggör för människor att mötas skapas affärsmöjligheter, arbetstillfällen, ökat kultur- och kunskapsutbyte, ökad mångfald och ökade skatteintäkter. Det ger positiva effekter för hela samhället – lokalt, regionalt och nationellt, för organisationer och företag, likväl som för enskilda individer.

För ägaren, den svenska staten, skapar Swedavia ett ekonomiskt värde genom att driva en affärsmässig flygplatsverksamhet som ger avkastning på investerat kapital och tillgänglighet till hela landet.

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.

Genom Swedavias möjliggörande av personliga möten och bidrag till ökad tillgänglighet skapas värde för många och tillväxt för Sverige.

## Swedavias affärsmodell

För att Swedavia ska skapa värde krävs i huvudsak fyra olika typer av insatser. Dessa är kapital för att utveckla och finansiera verksamheten, varor och tjänster från leverantörer och partners, arbetskraft och kompetens från medarbetare samt starka relationer och goda samarbeten med bolagets samtliga intressenter.

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. Swedavia erbjuder en säker och effektiv infrastruktur, funktionella lokaler, attraktiva miljöer samt hållbara och personliga flygplatstjänster, upplevelser och transporter. Tillsammans med partners erbjuder Swedavia möjligheten att resa till attraktiva destinationer, inom och utanför Sveriges gränser.

Avgörande i detta arbete är en effektiv operativ verksamhet och infrastruktur, attraktiva kommersiella erbjudanden och

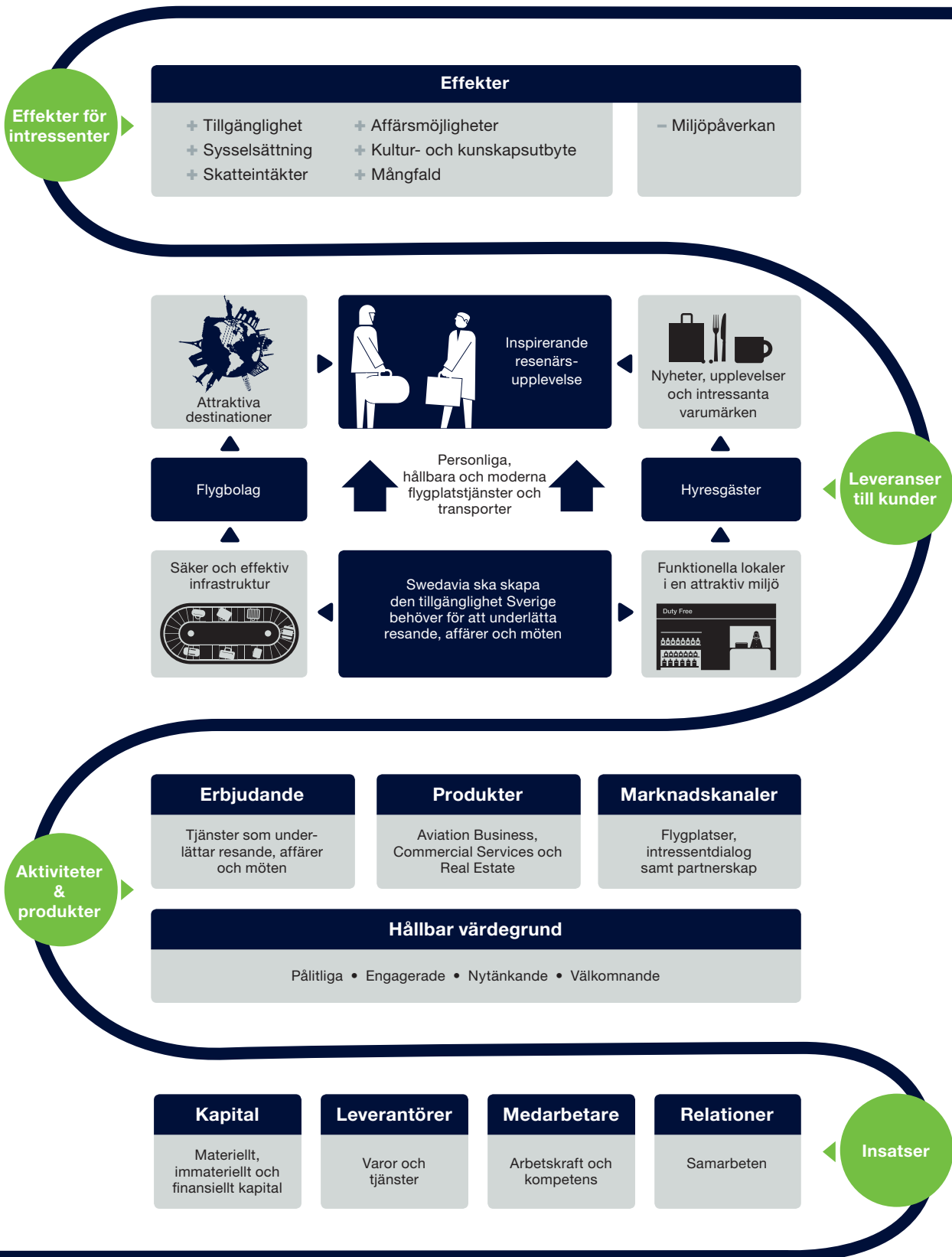
ett starkt ramverk för styrning och uppföljning.

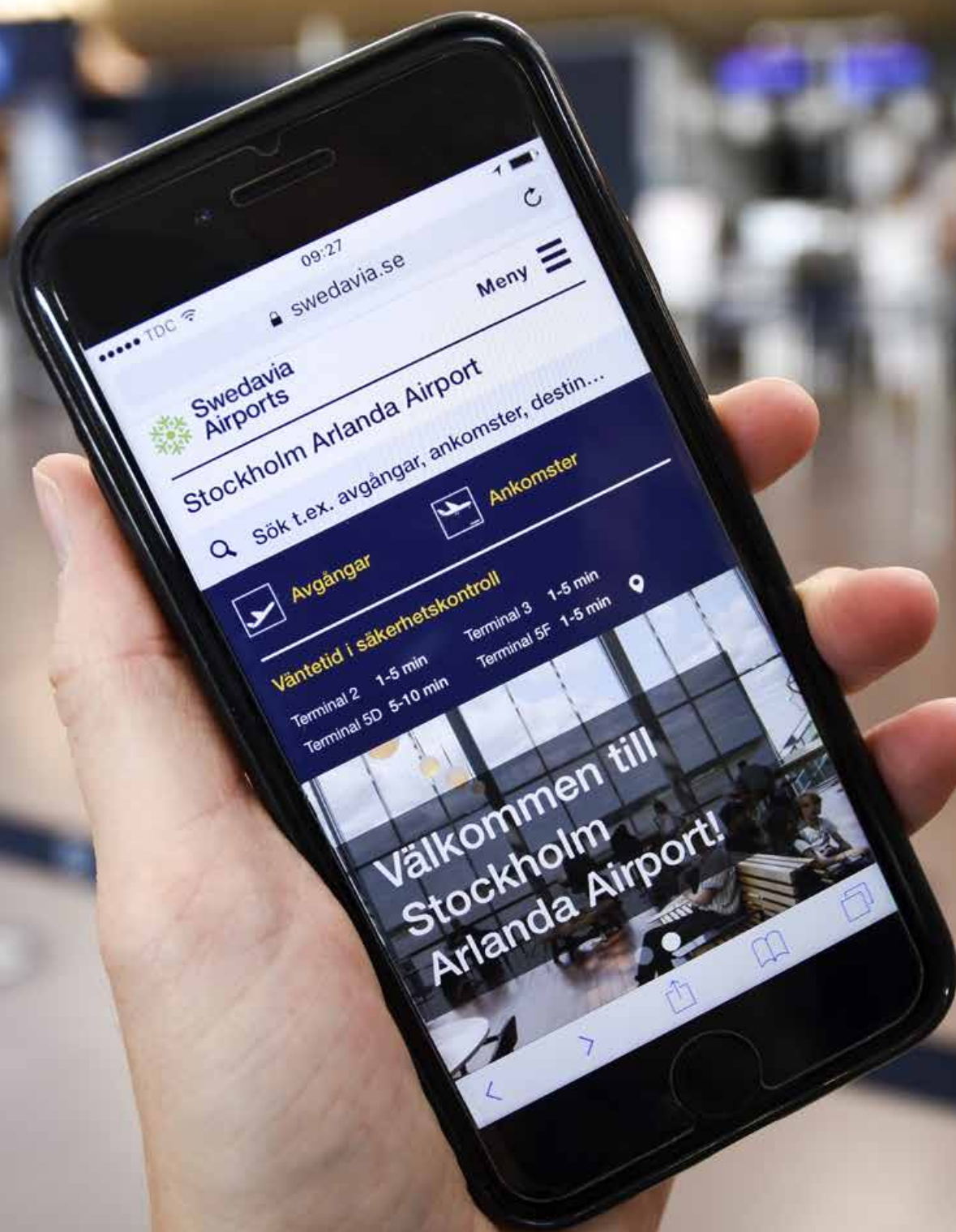
Det, och Swedavias samarbete med strategiska affärspartners, är en förutsättning för att få nöjda kunder i form av resenärer, flygbolag och hyresgäster, som ytterst är nödvändiga för en långsiktig lönsamhet.

”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









# Nya förutsättningar och möjligheter på en föränderlig marknad

För att på bästa sätt kunna skapa maximalt värde för Swedavias intressenter krävs god förståelse för marknaden och de förändringar som påverkar kundbehov, regelverk och arbetssätt.

**Flygbranschens främsta utmaningar** är att minska klimatpåverkan, utvecklas i takt med digitaliseringen och ständigt förbättra säkerheten, dels med hänsyn tagen till effekter av geopolitiska konflikter så som terrorism och dels mot olika former av IT-brottslighet. Samtidigt ska branschen kunna hantera ett ökat antal resenärer och en fluktuerande marknad där lågprisbolagen tar ny mark och där flygbolagen snabbt anpassar sina affärsmodeller för att möta nya behov. Flygbranschen står även inför ett antal ekonomiska utmaningar såsom förändringar i konjunkturen, fluktuerande oljepriser, överetablering och konsolidering av europeiska flygbolag.

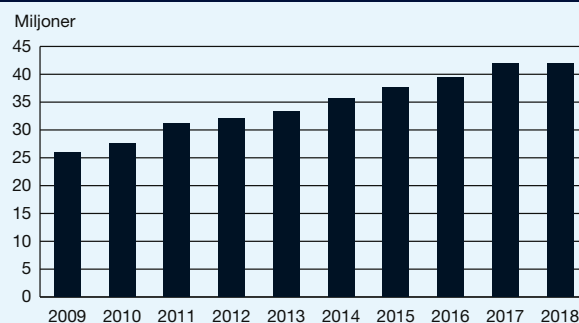
Swedavia följer utvecklingen noga och presenterar nedan ett antal trender och utmaningar som bedöms som särskilt viktiga för bolaget.

## Ökat antal resenärer kräver ökad kapacitet

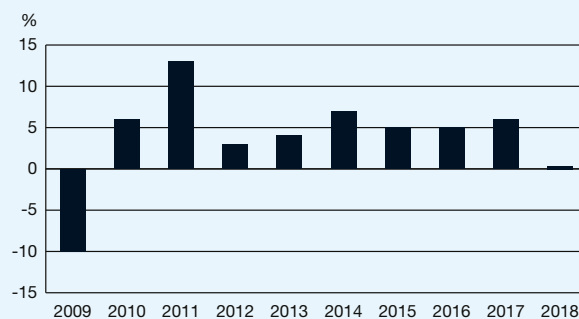
Befolkningstillväxten har ökat exponentiellt under det senaste århundradet och till 2050 förväntas jorden befolkas av närmare tio miljarder människor. Det ökade välbefindandet, sett ur ett globalt perspektiv, har skapat förutsättningar för fler att resa och driver en ökning i resandet. Vidare har globaliseringen medfört ökad tillgång till information och utbyte av erfarenheter som driver fram en vilja att ge sig ut och resa. Att besöka nya platser och bekantskaper – i arbetet eller privat – eller att resa för att hälsa på släkt och vänner är en del av vardagen. Den globala ekonomin, med ökad internationell handel, är och har varit en avgörande faktor för att göra detta möjligt.

Trots en avtagande tillväxttakt av resenärer vid Swedavias flygplatser under 2018, främst i form av vikande inrikes arbetsmarknadspendling, väntas antalet flygresenärer öka under överskådlig framtid. Det är framför allt privatresandet som väntas öka och i svenskens fall går flyget främst till destinationer inom Europa. Från andra håll i världen står de snabbt växande tillväxtmarknaderna, som Kina och Indien, för merparten av det kraftiga tillskottet. Allt fler av resenärerna hittar också till Sverige. Det ställer inte bara krav på service, att kunna ta emot och förmedla information till utländska resenärer, utan också på flygplatsernas kapacitet. Större ombyggnationer sker vid många storflygplatser för att kunna tillmötesgå den ökade efterfrågan och säkerställa konkurrenskraft.

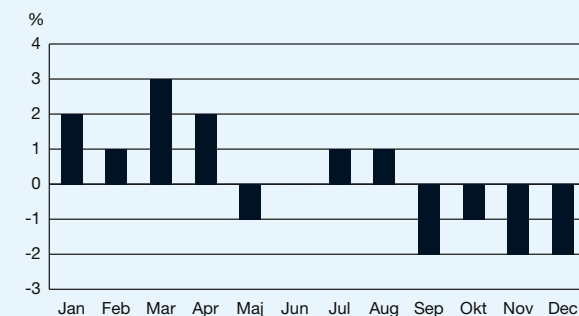
## ANTAL PASSAGERARE PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER



## PASSAGERARUTVECKLING PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER



## PASSAGERARUTVECKLING PER MÅNAD 2018 PÅ SWEDAVIAS FLYGPLATSER



### Klimatdiskussion, flygskatt och färdplan

Under året tilltog samhällsdiskussionen om klimatet och om flygets negativa klimatpåverkan. En av de stora utmaningarna för flygbranschen framöver är att minska klimatpåverkan samtidigt som resandet fortsätter att öka.

I april 2018 infördes en svensk flygskatt, som enligt vissa anses vara en konkret åtgärd för att åstadkomma minskat flygande och därigenom minskade utsläpp, medan andra anser att den är verkningslös eller direkt skadlig. Flygbranschens ståndpunkt är att det är utsläppen som ska minska, inte resandet med alla dess samhällsvinster. Flygskatten är nationell och innebär en ökad kostnad på flygbiljetten som varierar beroende på destination. Ju längre resa, desto dyrare för resenären. Debatten om flygskatten splittrade fortsatt de politiska partierna inför valet 2018.

Flygbranschen arbetar aktivt med klimatfrågan och överlämnade i april sin färdplan för ett fossilfritt flyg till regeringen. Flygbranschens färdplan, framtagen inom ramarna för regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige, innehåller konkreta åtgärder om hur först inrikesflyget kan bli fossilfritt till 2030 och därefter utrikesflyget till 2045. En storskalig omställning till biobränslen är en av de viktigaste lösningarna som framfördes. Färdplanen innehåller även åtgärder kring bland annat energieffektivisering och elektrifiering, vilket involverar flygplatserna.

### Digitalisering och automatisering

Digitaliseringen medför en rad utmaningar och möjligheter, så även för flygbranschen. Digital uppkoppling är idag en förutsättning för att kunna kommunicera och samverka, samt för att kunna ta del av information och samhällstjänster. Det medför förväntningar på tillgänglighet och på hur snabbt företagen levererar produkter och tjänster.

Information ska vara lättillgänglig och enkel att förstå. Det enorma informationsflödet gör resenären både medveten och informationstrött, vilket kan göra det svårare för företag att nå ut med sina budskap.

Digitala lösningar och den fysiska butiken utgör en helhet som kan stärka varandra och det finns stora möjligheter för företag som kan anpassa sina erbjudanden till kunderna. Köpet blir situationsberoende och smarta koncept, kringtjänster och bemötande får större betydelse. Det personliga mötet är fortfarande viktigt, där snabb och effektiv service förväntas. Resenären förväntar sig också att tiden på flygplatsen på ett effektivt sätt kan användas till att uträtta ärenden, arbete eller till att koppla av. Med begränsad tid ska det vara lätt att navigera på flygplatsen och omkringliggande områden.

Digitalisering och automatisering är en prioriterad väsentlighet för Swedavia. Bolaget arbetar med det genom ett antal olika initiativ.

### Användningen av data

Tillgängligheten och utvecklingen av artificiell intelligens går snabbt framåt och kommer att ersätta flera av funktionerna på flygplatsen. Robotar kommer kunna visa resenärerna vägen till rätt gate, ta hand om bagage och läsa av elektroniska biljetter. Identifieringsmetoder genom biometri kommer att öka och göra det möjligt att identifiera en person snabbt och säkert.

Automatiserade datorsystem kommer, genom artificiell intelligens, att ersätta eller stötta arbeten som tidigare utförts av människor. Den nya tekniken möjliggör för företag att samla in stora mängder data. Baserat på datan kan erbjudanden och lösningar skraddarsys till resenärerna. För att det ska fungera krävs att konsumenten är medveten om datalagringen och att informationen hanteras på ett legitimt sätt. Verifierings- och godkännandemetoder kommer att spela en avgörande roll.

### Osäkerhet

Flygbranschen påverkas även i hög utsträckning av det geopolitiska läget, där spänningar under senare år har intensifierats. Terrorattacker och terrorhot är en realitet i Europa och enligt SÄPO har man identifierat flygplatser som en av flera strategiska funktioner som är särskilt intressanta kopplat till terror. Terrorhot kan på kort sikt få viss påverkan på vilka resmål resenärerna väljer. Väpnade konflikter får mer betydande konsekvenser, framför allt om de pågått under en längre tid. Flygmönstren ändras och besöksnäring och näringsliv i det utsatta landet påverkas negativt.

Extremväder blir vanligare och kan påverka flygplatserna och flygplanen både direkt och indirekt. Direkt påverkan genom utslagna kommunikationssystem eller indirekt genom förseningar. Flygbranschen arbetar med både kommunikationsstrategier och lokala anpassningar av flygplatser för att hantera och förebygga negativa effekter av denna typ av händelser.

### Samverkan

Flygbolag och flygplatsoperatörer behöver samverka på både kort och lång sikt för att möta resenärerna, även om de har olika förutsättningar för att göra det. Flygbolagen behöver snabbt kunna anpassa sig efter hur resmönster och fraktflöden förändras. Flygplatsoperatörerna behöver säkerställa kapacitet i form av infrastruktur, liksom konkurrenskraftiga avgifter. När information, tack vare ny teknik, ökad digitalisering och automatisering, kan delas i realtid mellan branschens aktörer ger det positiva effekter inom flera områden. Mer effektiva in- och utflygningar, nya processer som ger kortare väntetider vid både gate och rullbana skapar konkreta vinster, både ekonomiskt i form av lägre bränsleförbrukning och miljömässigt i form av minskade utsläpp.

Det ökande resandet ställer även krav på kapacitetsanpassningar på flygplatser och destinationer. Vid ut- och ombyggnationer är en god samverkan mellan flygplats och flygbolag viktig för att resenären, trots viss påverkan på dennes resa, ska få en smidig och trevlig reseupplevelse.



## Verksamhet som bidrar till en hållbar utveckling

Förutom trender finns det också internationella standarder och mål som Swedavia tar hänsyn till och bidrar till. Bolaget ställer sig bakom och bedriver sin verksamhet i enlighet med de tio principerna för ansvarsfullt företagande i FN:s Global Compact. Dessa principer baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, ILO:s grundläggande konventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet, Rio-deklarationen, samt FN:s konvention mot korruption. Hösten 2015 antogs FN:s nya mål för hållbar utveckling, Agenda 2030. Det är totalt 17 mål för långsiktigt hållbar ekonomisk, social och miljömässig utveckling. Målen är universella, vilket innebär att de inkluderar alla länder och aktörer och för att de ska uppfyllas måste alla delar av samhället bidra. Näringslivet har en viktig roll att spela för att nå största möjliga utvecklingsnytta.

# GLOBALA MÅLEN FÖR HÅLLBAR UTVECKLING

FN:s hållbarhetsmål kopplar väl till Swedavias hållbarhetsperspektiv. De mål som är mest relevanta för bolaget och där bolaget, genom sin verksamhet, främst kan bidra till positiv utveckling är:



**9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur**  
Att bygga upp en motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering och innovation.



**10. Minskad ojämlikhet**  
Att verka för att minska ojämlikheten inom och mellan länder.



**11. Hållbara städer och samhällen**  
Att verka för att städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.



**13. Bekämpa klimatförändringen**  
Att vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringen och dess konsekvenser.



# Vägen till minskad klimatpåverkan från flyget

Sverige är ett exportberoende land med stora avstånd. Flyget gör det möjligt att bo och verka i hela Sverige och är en förutsättning för svensk konkurrenskraft. Ökat resande kräver fortsatta klimatåtgärder för att minska utsläppen. Detta hanterar branschen genom en gemensam färdplan och Swedavia genom att målmedvetet och konsekvent agera för att nå de ambitiösa mål som satts upp.

**Effektiva och välfungerande** flygförbindelser är en nyckelfaktor för att företag ska kunna verka och växa. En väl fungerande flygtrafik gynnar sysselsättning och regional utveckling i hela landet. Utländska besökare blir allt viktigare för svensk tillväxt och sysselsättning. Besökare som anländer till svenska flygplatser spenderar cirka 80 miljarder kronor årligen i Sverige. Dessutom bidrar besöksnäringen till över två procent av Sveriges BNP och skapar drygt 100 000 arbetstillfällen.

## Förbindelserna med omvärlden är avgörande

Tillgången till ett väl utbyggt flygnet är avgörande för Sveriges ekonomiska tillväxt, för att få influenser från omvärlden och för Sveriges möjlighet att påverka omvärlden. Sverige är ett av Europas mest exportberoende länder och har gjort ett förhållandevis stort intryck på omvärlden. Svensk design, industriproduktion, musik, mode och innovation har satt Sverige på kartan. En stor del av Sveriges ekonomiska välbefinnande beror på att Sverige handlar och gör affärer med hela världen. Även besöksnäringen står för en betydande del av exporten. Den så kallade omvända exporten omsatte under året 134 miljarder kronor. Det hade aldrig varit möjligt utan flyget.

## Minskade utsläpp genom innovation

Samtidigt som flyget fyller en viktig funktion är det angeläget att minska dess utsläpp av växthusgaser. Flyget står för 5,3 procent av koldioxidutsläppen i Sverige. Globalt är motsvarande siffra 2 procent. Utrikesflyget i Sverige står för 4,4 procent och inrikesflyget för 0,9 procent.

Flygindustrin jobbar intensivt med att sänka utsläppen. Branschaktörer investerar stora belopp i ny teknik och en modern flygplansflotta för att minska utsläppen. Den nya generationens flygplan ger en minskad bränsleförbrukning med cirka 20 procent per passagerarkilometer jämfört med de flyg-

plan som byts ut. Utvecklingen inom elektrifiering och hybridlösningar accelererar snabbare än vad många tidigare förutspått. Både nya och etablerade flygplanstillverkare utvecklar nu elektrifierade flygplan och i Norge finns det förhoppningar om att elflyg ska finnas i kommersiell trafik redan 2025. I juni 2018 flög det första elflygplanet över Stockholm – från Bromma Stockholm Airport.

Utsläppen per passagerarkilometer har minskat under flera decennier men för en snabbare utveckling krävs fler åtgärder. Under året presenterade Fossilfritt Sverige tillsammans med flygbranschen en färdplan för hur inrikesflyget ska kunna vara fossilfritt redan 2030, och hur allt flyg som startar vid svenska flygplatser ska vara fossilfritt 2045, i linje med regeringens klimatmål.

## Förnybara flygbränslen en nyckel

En storskalig omställning till biobränslen är på kortare sikt en av de viktigaste lösningarna för flyget. Biobränsle kan minska utsläppen med 80 procent och fungerar redan med dagens flygmotorer. En utmaning är att det inte tillverkas tillräckligt mycket biobränsle och branschen kan inte på egen hand åstadkomma en storskalig bränsleproduktion. Detta måste göras med stöd av politiken och i samverkan mellan bland annat köpare och producenter.

En sådan omställning kräver dock att politiken och branschen gemensamt tar fram effektiva och långsiktiga styrmedel. Swedavia bedömer att en reduktionsplikt skulle vara ett sådant styrmedel. Rätt utformad skulle den minska flygets klimatpåverkan och samtidigt stimulera svensk, storskalig produktion av biobränslen. Regeringens utredning för styrmedel för hållbara biobränslen inom flyget, ledd av Maria Wetterstrand, har föreslagit att en reduktionsplikt införs från och med 2021.

# 0

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

2020

# 5%

**2025:** Andelen förnybart flygbränsle ska uppgå till fem procent.

2025

## Swedavias bidrag

Swedavia arbetar aktivt för att påskynda utvecklingen för ett hållbart flyg. Under året har bolaget beslutat om ett nytt miljömål; att fem procent av flygbränslet som tankas på svenska flygplatser senast år 2025 ska vara förnybart. En femprocentig inblandning 2025 motsvarar takten som krävs för att åstadkomma ett fossilfritt inrikesflyg till 2030, vilket är ett viktigt mål i branschens färdplan mot fossilfrihet. Miljömålet utgör ett logiskt nästa steg och en fortsättning till Swedavias mål om noll utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten år 2020, ett mål som bolaget förväntas nå.

Med det nya målet vill Swedavia påskynda utvecklingen genom att vidga fokus från flygplatserna till branschens klimatomställning.

Målet kan endast nås genom djupgående samarbeten. Swedavia kommer att samverka med och driva på flygbranschens aktörer samt utmana politiker att skapa ändamålsenliga styrmedel och regelverk. Swedavia kommer under 2019 att ta initiativ till en gemensam offentlig upphandling av förnybart flygbränsle, tillsammans med andra aktörer, för avtal 2020.

Swedavia är övertygade om att det går att minska flygets klimatpåverkan och skapa förutsättningar för ett fortsatt hållbart flygresande. Det är en förutsättning för Sveriges fortsatta konkurrenskraft.



## Det gör branschen

Under de senaste åren har flera aktörer i flygbranschen lanserat initiativ för att möjliggöra en klimatomställning för flyget. Under 2018 tecknade Preem och SAS en avsiktsförklaring om att ingå ett samarbete som ska resultera i betydande biobränsleleveranser från och med 2023. Målsättningen är att SAS till år 2030 ska kunna ersätta dagens bränslevolymer för inrikesflyget med biobränsle. Flygbolagen SAS och BRA samarbetar också med Kalmar kommun, Kalmar Öland Airport och Air BP för att säkerställa att motsvarande 5 procent av flygbränslet på sträckan Kalmar-Stockholm utgörs av förnybara biobränslen.

Flygbolaget BRA har tagit initiativ för att bidra till klimatomställningen och erbjuder numera sina kunder möjligheten att välja biobränsle mot en fast extra kostnad. De klimatkompenserar även för samtliga flygningar.

Flygbolaget KLM driver, tillsammans med Södra, Corporate Biofuel Program. Ett initiativ som består i att företaget får möjlighet att flyga med bioflygbränsle genom att betala kostnadsskillnaden mellan fossila och fossilfria bränslen för resan.

Forskningsinstitutet Rise har etablerat innovationsklustret Fossilfria Flygtransporter 2045. Målsättningen är att skapa nya samlarbetskonserter och bana väg för en omställning av denna del av flyget.

Utvecklingen av hybrid- och elflygplan går snabbt framåt och både etablerade och nya flygplanstillverkare utvecklar elektrifierade flygplansmodeller som i några fall förväntas vara i trafik redan under första halvan av 2020-talet. Norska Avinor hoppas att de första kommersiella rutterna som trafikeras av elflyg i Norge ska kunna starta redan 2025.

Konsortiet ELISE (Elektrisk lufttransport i Sverige) bildades i december 2018 med målet att få fram ett kommersiellt elflygplan till 2025. Konsortiet samlar bland annat flygindustri, myndigheter och akademi. Swedavia följer noggrant utvecklingen inom elektrifierat flyg för att på sikt också kunna tillhandahålla en infrastruktur som är anpassad för denna typ av flygplan.

Initiativ likt dessa har potential att markant minska flygets belastning på klimatet och driva på utvecklingen mot en långsiktigt hållbar flygbransch.



**2030:** Inrikesflyget ska vara fossilfritt.

2030



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

2045

# Värdeskapande genom dialog och styrning av väsentligheter

Swedavia skapar värde genom att uppfylla förväntningarna hos sina intressenter – de grupper som påverkar eller påverkas av bolagets verksamhet. För att kunna identifiera de mest prioriterade områdena genomför Swedavia årligen ett antal intressentdialoger.

**För att utveckla** framtidens flygplatser och skapa hållbar tillväxt krävs en löpande och god dialog med Swedavias intressenter. Bolagets huvudsakliga intressenter 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.

För att förstå och kartlägga vilka väsentligheter, det vill säga värdeskapande faktorer, som är viktigast för intressenterna och därmed för Swedavias verksamhet, för bolaget en kontinuerlig intressentdialog och genomför väsentlighetsanalyser. Målet med dessa utifrån och in-analyser är att säkerställa att Swedavia alltid är medvetet om hur intressenterna ser på dess verksamhet och erbjudande. Under året har Swedavia exempelvis genomfört en ny segmentering av flygbolagskunderna i syfte att säkerställa att bolaget möter de olika gruppernas krav och förväntningar vad gäller erbjudanden, produkter och servicenivåer.

## Väsentlighetsanalys

Väsentlighetsanalysen används som underlag för Swedavias strategiska hållbarhetsplan. I den finns bolagets mål och strategier beskrivna. Hållbarhetsplanens övergripande mål bryts årsvis ned i Swedavias affärsplan. Under 2018 har Swedavia genomfört en mindre uppdatering av tidigare väsentlighetsanalys. Vid analysen utgick arbetet från identifierade väsentligheter, varav ett antal bedömdes som de högst prioriterade och därför har legat till grund för strategiarbetet och för den plan för genomförande som praktiskt beskriver vad som ska göras. Uppdateringen resulterade i att "Flygets klimatpåverkan" har tillkommit som prioriterad väsentlighet. Denna ersätter väsentligheterna "Vara en pådrivande aktör för att minska utsläpp av växthusgaser från flyget" samt "Minska utsläpp till luft från egen verksamhet". Genom denna uppdatering betonas också vikten av att hela värdekedjan tar ett gemensamt grepp om klimatfrågan.

## Styrning och måluppföljning

I denna redovisning presenteras Swedavias högst prioriterade väsentligheter grupperade inom fyra områden – kund, miljöhänsyn, ekonomi och socialt ansvar. Övriga omhändertas vid behov genom den löpande affärsplaneringen. Styrningen sker genom policyer som är grundläggande styrdokument inom bolaget och definierar på en övergripande nivå hur Swedavia ska hantera och omhänderta mål och strategier.

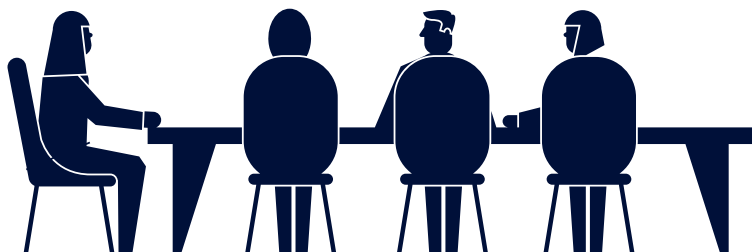
Väsentligheterna ligger till grund för Swedavias långsiktiga strategiska plan, med mål och strategier. Dessa bryts årligen ner i organisationens verksamhetsplaner. Den strategiska inriktningen genomsyrar därmed styrningen hela vägen från långsiktiga planer till varje medarbetares dagliga arbete.

Varje strategiskt mål har tillhörande styrande dokument och ansvarsförhållanden. Utfallet mäts och följs upp kvartalsvis i koncernledning och styrelse.

Dessutom stöder Swedavias Code of Conduct och ledningssystem inom kvalitet, flygsäkerhet, miljö och energi arbetet med flera av våra mest väsentliga frågor. Genom dessa olika verktyg integreras väsentligheterna i den ordinarie planeringen och uppföljningen i bolaget.

## Modell för hållbar utveckling

Swedavias styrning och kommunikation utgår på alla nivåer från hållbar utveckling, med kunden i fokus. För att ge Swedavia legitimitet att växa och utvecklas krävs arbete i den kundnära verksamheten och alla tre hållbarhetsdimensionerna – social utveckling, ekonomi och miljöhänsyn. Swedavias modell för hållbar utveckling är grunden i verksamheten. Den illustrerar hur bolaget tar hänsyn till kunden samt alla hållbarhetsdimensioner, vilka verkställs genom Swedavias fem strategier, i syfte att uppnå bolagets målsättningar.



Alla Swedavias prioriterade väsentligheter har målsatts och har tillhörande styrande dokument och ansvarsförhållanden.



# Swedavias väsentlighetsanalys



# Prioriterade väsentligheter

Swedavia har valt att gruppera de prioriterade väsentligheterna inom fyra områden – kund, miljöhänsyn, ekonomi och socialt ansvar.

Kund			
			
Kundnöjdhet	Digitalisering och automatisering	Kapacitet och flöden på flygplatser	Utbud av flyglinjer och destinationer
<p>Swedavia erbjuder kunderna en kombination av infrastruktur och tjänster. Ett tydligt kundfokus är en förutsättning för en långsiktigt hållbar verksamhet. Därför utgör kunden kärnan i Swedavias modell för hållbar utveckling. Swedavia mäter kontinuerligt kundnöjdheten.</p> <p>Resenärer värderar frågor som rör atmosfär, bemötande, smidighet, renlighet och attraktiva kommersiella erbjudanden högt. För flygbolag är konkurrenskraftiga avgifter, effektiva processer och väl fungerande infrastruktur väsentligt. För hyresgäster är lokaler, service och hyror särskilt viktigt.</p>	<p>Ny teknik ger möjligheter till effektivisering och automatisering av verksamheter och processer. Kunderna förutsätter att bolaget arbetar med dessa frågor. Swedavia utvecklar sin affär och sin affärsmässighet genom att digitalisera och automatisera processer och flöden. Man bygger därmed en operativ och kommersiell kapacitet som möter kundernas efterfrågan över tid.</p>	<p>Swedavia ska ha tillräcklig kapacitet för att möta framtida behov av flygresor och bidra till Sveriges utveckling. 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.</p>	<p>God tillgänglighet är viktigt för Swedavias kunder och övriga intressenter. Flygbolagskunderna är en förutsättning för verksamheten och gör att bolaget kan uppfylla sitt uppdrag. Påverkan sker i flygverksamheten, där Swedavia ska tillhandahålla bra tjänster till rätt pris, bearbeta marknaden och samverka med partners för att säkerställa tillgänglighet och destinationsutbud.</p>



## Miljöhänsyn



### Flygets klimatpåverkan

Swedavia ska vara en internationell förebild inom alla aspekter av hållbart företagande, inte minst ur ett miljöperspektiv. Som flygplatssoperatör svarar Swedavia för en liten andel av flygbranschens totala miljöpåverkan. Swedavias miljöpåverkan sker främst i form av utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten. Andra betydande miljöaspekter är utsläpp till vatten av organiskt material och metaller, kemikalieanvändning, avfallsgenerering, PFAS, energianvändning samt buller från flygtrafiken.

Swedavia kan bidra till minskad miljöpåverkan genom att ställa krav på leverantörer vid byggprocesser samt vid upphandlingar av till exempel energi, drivmedel och fordon. Genom att arbeta för en övergång till bioflygbränsle och bidra till branschrelaterad forskning och utveckling kan bolaget också bidra till en hållbar utveckling inom flygbranschen i stort.

## Ekonomi



### Utbud av handel och tjänster, Avgifternas konkurrenskraft, Ekonomiskt resultat och avkastning, Kostnadseffektivitet

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

Swedavia strävar efter resultat och avkastning 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 skapar Swedavia förutsättningar för att vara det föredöme inom hållbart företagande som intressenterna förväntar sig.

## Socialt ansvar



### Engagerade ledare och medarbetare

Swedavia eftersträvar en engagerande företagskultur som bygger på tydliga etiska riktlinjer och där medarbetare ges möjlighet att utvecklas i en inkluderande miljö. Swedavia ser olikheter som en tillgång och arbetar aktivt med inkludering för att uppnå mångfald, då mångfald bidrar till ökad innovation, kundinsikt och lönsamhet. En sådan kultur är basen för engagerade ledare och medarbetare och därmed nödvändig för Swedavias utveckling.

### Hälsa och säkerhet för medarbetare

Swedavia ska erbjuda en trygg och säker arbetsplats samt förutsättningar att utföra sina uppgifter och nå sina mål. För att skapa en hälsosam psykosocial arbetsmiljö är Swedavias proaktiva och systematiska arbetsmiljöarbete ett prioriterat område. Påverkan sker genom alla medarbetare och konsulter som verkar inom bolaget.

### Hälsa och säkerhet för kunder

Inom Swedavia har flygsäkerheten högsta prioritet och påverkar all verksamhet. En hög säkerhetsnivå bidrar till trygga resenärer och en positiv reseupplevelse. Swedavias säkerhetsarbete bedrivs inom såväl luftfartsskydd som flygsäkerhet.



# Swedavias hållbarhetsmål

Swedavia strävar efter att vara en internationell förebild inom hållbarhet. Därtill ska vi erbjuda en smidig och inspirerande reseupplevelse, tillhandahålla Skandinavians viktigaste mötesplatser samt vara en tillväxtmotor för Sverige. För att nå dit har övergripande mål definierats.

Med utgångspunkt i affärsinriktning och väsentlighetsanalys följer Swedavia en uppsättning mål som ska vara uppfyllda senast år 2025. Ytterst är samtliga målområden varandras förutsättning. Långsiktig och stabil lönsamhet lägger grunden för hållbar utveckling och vice versa. Swedavias mål för verksamheten och de aktiviteter som genomförs för att de ska uppnås påverkar varandra i hög grad.

Engagerade ledare och medarbetare är en grundförutsättning för att få nöjda resenärer. Genom att nå målet om engagerade medarbetare kan Swedavia säkerställa god och hög kvalitet i tjänster och erbjudanden vilket bidrar till hög kundnöjdhet. Nöjda kunder 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.

5 %

Andelen förnybart flygbränsle ska uppgå till fem procent år 2025

0 ton

År 2020 ska inga utsläpp av fossil koldioxid ske från Swedavias egen verksamhet



Under året har Swedavia beslutat om ett nytt hållbarhetsmål; att fem procent av flygbränslet som tankas på svenska flygplatser senast år 2025 ska vara förnybart. Swedavia har sedan tidigare ett mål om noll utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten till 2020.

## Engagerade ledare och medarbetare (%)

Swedavia eftersträvar en inkluderande företagskultur som bygger på tydliga etiska riktlinjer och värderingar. I det arbetet och i Swedavias utveckling är engagerade ledare och medarbetare avgörande. Måloppfyllnaden mäts från och med 2019 vartannat år och uppgick 2018 till 65 procent.

## Kundnöjdhet resenär (%)

Målet för nöjda resenärer 2025 är satt till 85 procent. Kundnöjdheten uppgick 2018 till 74 procent. De omfattande ut- och ombyggnationer som inletts för att öka kapaciteten vid många av Swedavias flygplatser bedöms tillfälligt påverka kundnöjdheten negativt. Swedavias uppfattning är emellertid att satsningarna på ökad kapacitet och effektivitet samt arbetet med att utveckla flygplatsupplevelserna på sikt kommer leda till att det långsiktiga målet nås.

## Avkastning på operativt kapital (%)

Swedavias ägare har, förutom ett långsiktigt avkastningsmål på sex procent årligen, fastställt ett kapitalstruktur mål om en skuldsättningsgrad motsvarande 0,7–1,5 gånger och ett utdelningsmål motsvarande 30–50 procent av årets resultat.

Ägaren har därtill fastställt fem så kallade uppdragsmål/indikatorer. Syftet med dessa är att säkerställa att Swedavia, i enlighet med sitt uppdrag, bidrar till att regeringens mål för transporter och infrastruktur uppnås. Det innebär att Swedavia ska bidra till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Avkastning på operativt kapital uppgick 2018 till 4,6 procent.

## Egna utsläpp av fossil koldioxid (ton)

Swedavia ska vara ett internationellt föredöme inom alla aspekter av hållbart företagande, inte minst när det gäller utsläpp från den egna verksamheten. Swedavia har därför satt som mål att det inte ska förekomma några utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten år 2020. Egna utsläpp av fossil koldioxid uppgick 2018 till 1 305 ton.

## Ökad andel förnybart flygbränsle (%)

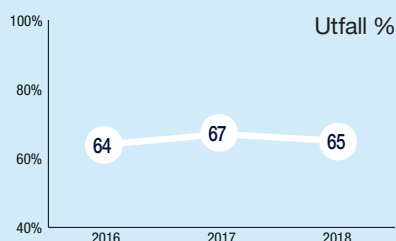
Swedavias mål reviderades i juni 2018 inför kommande affärsplanepå period. I samband med det tillkom målet om att Swedavia från och med 2019 ska verka för att andelen förnybart bränsle som tankas på svenska flygplatser ska uppgå till fem procent år 2025. Andelen uppgick 2018 till 0,4 procent.

Swedavias  
hållbarhetsmål

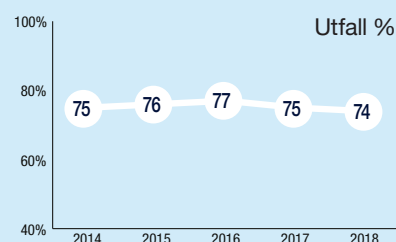
## Utfall 2014–2018

## Indikatorer för ägaren

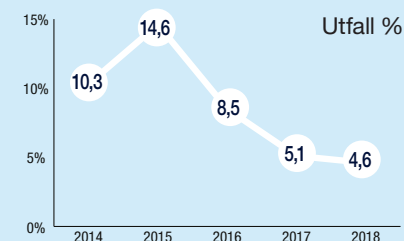
## ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE\*

75 %  
(2025)\* 2016 bytte Swedavia mätetal  
för ledare och medarbetare.

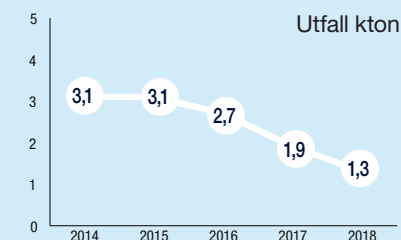
## NÖJDA RESENÄRER

85 %  
(2025)

## AVKASTNING PÅ OPERATIVT KAPITAL

6 %  
(årligen)

## FOSSILA KOLDIOXIDUTSLÄPP\*\*

0 ton  
(2020)\*\* Det övergripande miljö-  
målet på 0 ton fossila  
koldioxidutsläpp gäller från  
egen verksamhet.

## UPPDRAGSMÅL/INDIKATORER

## Nöjda resenärer

74 % (75 %)

Antal passagerare inrikes/utrikes  
13,5 milj/28,5 milj (14,0 milj/27,9 milj)Antal utrikesdestinationer  
324 (313)Koldioxidavtryck, ton\*\*\*  
528 000 (524 000)\*\*\*\*Antal haverier och allvarliga tillbud  
Haverier 1 (3)  
Allvarliga tillbud 2 (0)\*\*\* Uppdragsmålet avseende koldioxidavtryck  
omfattas inte av revisorns översiktliga  
granskningsrapport.\*\*\*\* 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\*

30–50 %

\*Avser utdelningsandel enligt årsstämma 2018.  
Inför årsstämman 2019 har ett förslag till ny  
utdelningspolicy tagits fram.

# Swedavias strategier för hållbar utveckling

Med kunden i fokus och utifrån verksamhetens långsiktiga arbete för hållbar utveckling har Swedavia formulerat fem strategier som konkretiserar bolagets fokusområden fram till 2025. Strategierna möjliggör för bolaget att nå verksamhetsmålen.

**Swedavias strategier ska** tillsammans bidra till uppfyllelse av bolagets samtliga mål. En viktig faktor för ett framgångsrikt genomförande är att strategierna ger förutsättningar för ett tvärfunktionellt samarbete i hela koncernen.

## Kommersiell excellens

Genom Swedavias verksamhet möjliggörs etablering av attraktiva flyglinjer. Vi skapar ett innovativt kunderbjudande inom handel, tjänster och fastigheter. Grunden till detta är att förstärka kundernas nuvarande och framtida behov samt att säkerställa att Swedavia har förmågan att erbjuda och leverera produkter och tjänster som är konkurrenskraftiga och skapar värde för kunden och för Swedavia. Swedavia utvärderar kontinuerligt kärnverksamheten, ser över affärsmodeller samt utvecklar affären genom innovation och digitalisering.

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 framdrift och framgång till Swedavias kunder.

## Operativ excellens

Swedavia arbetar för att leverera en effektiv, flexibel och automatiserad infrastruktur. Det innebär att Swedavia levererar tjänster och produkter som motsvarar kundernas förväntningar genom att optimera användningen av tillgänglig infrastruktur och resurser, att automatisera processer och flöden samt att anamma digitalisering och innovativa lösningar. Det betyder att Swedavia arbetar på ett effektivt och kostnadsmedvetet sätt och att bolaget ständigt förbättrar och utvecklar leverans och kostnadseffektivitet. Det betyder också att Swedavia har tydligt definierade produkter, tjänster och processer, operativt och kommersiellt.

Ett strategiskt arbete för operativ excellens är viktigt, men också utmanande när flera av Swedavias flygplatser har begränsningar i sin kapacitet, samtidigt som man driver stora utvecklingsprojekt för att förstärka just denna kapacitet.

Swedavia arbetar för att förbättra flöden och processer, att öka kostnadseffektiviteten samt att säkerställa en optimerad och tydlig styrmodell.

## Ökad kapacitet

Swedavia förstärker både den operativa och kommersiella kapaciteten genom att utveckla framtidens flygplatser, för att kunna möta både dagens och framtidens kundbehov. Ökad kapacitet innebär att Swedavia i den egna verksamheten samt

genom partners och entreprenörer säkerställer resurser och kompetens att genomföra pågående och kommande utvecklingsprogram i tid, inom budget och utan arbetsplatsolyckor.

## Engagerande kultur

Swedavia skapar möjligheter för medarbetare att växa och utvecklas i en inkluderande miljö. Det är grunden för att alla medarbetare tillsammans ska kunna arbeta mot och uppnå Swedavias gemensamma mål. Det innebär att medarbetarna erbjuds utvecklande möjligheter och rättigheter. Samtidigt ska de ta ansvar, uppfylla skyldigheter och agera utifrån våra värderingar. Engagerande kultur innebär att Swedavia aktivt arbetar med inkludering för att uppnå mångfald. Det bidrar till högre prestation, kreativitet och innovation och förståelse för Swedavias kunder. Swedavia strävar efter att vara en attraktiv arbetsgivare som kan attrahera, utveckla och behålla de bästa medarbetarna. Det är en förutsättning för vår långsiktiga framgång.

Engagerande kultur handlar om att säkerställa tillgång till kompetens på kort och lång sikt, att skapa en inkluderande, involverande och utvecklande kultur, stärka förutsättningarna för innovation samt att bygga stolthet för Swedavia och för bolagets hållbarhetsarbete.

## Ansvar för samhälle och människa

Swedavia arbetar proaktivt för säkerhet, miljö och hälsa för kunder, medarbetare och samhälle. Det innebär att säkerhet är grundläggande i allt Swedavia gör, att bolaget använder resurser och energi på ett ansvarsfullt och effektivt sätt samt att Swedavia prioriterar fysisk och psykosocial arbetsmiljö. Swedavia går längre än det formella ansvaret kräver vilket utgör en grund för bolagets ambition att vara en internationell förebild på hållbarhetsområdet.

För att ta socialt och miljömässigt ansvar arbetar Swedavia bland annat med att höja säkerhetsklimatet och tryggheten på flygplatserna, att stärka det proaktiva och systematiska arbetsmiljöarbetet, att vara pådrivande i flygbranschens övergång till förnybart flygbränsle samt att övergå till klimatsmarta energilösningar. Swedavia har också identifierat och genomför initiativ som handlar om att säkerställa och utveckla bolagets affäretik och att vidareutveckla risk- och krishantering samt kontinuitetsplanering.



### Syfte

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas

### Vision

Vi utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige

### Affärsidé

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

### Måluppsättning



### Strategier

Kommersiell  
excellens

Operativ  
excellens

Ökad  
kapacitet

Engagerande  
kultur

Ansvar för  
samhälle och  
människa



## Verksamhet

Swedavias affär kretsar ytterst kring kunderna, som utgörs av resenärer, flygbolag och hyresgäster.

Swedavia har två rörelsesegment – Flygplatsverksamhet och Real Estate. Inom segmentet Flygplatsverksamhet äger, driver och utvecklar Swedavia de tio flygplatserna. Inom segmentet Real Estate äger, utvecklar och förvaltar Swedavia byggnader och markfastigheter i anslutning till Swedavias flygplatser, som inte är direkt relaterade till flygplatsverksamheten.





# Med kunden i fokus

Flygplatsens affär kretsar ytterst kring resenären. Resenären är huvudaktören i den verksamhet som flygplatsoperatören, flygbolagen, leverantörer och hyresgäster bedriver på Swedavias flygplatser.

**Swedavias kunder kan** delas in i tre grupper – alla lika viktiga för Swedavias affär. Utöver resenärerna är flygbolag och hyresgäster Swedavias huvudsakliga kunder. De respektive kundgrupperna har varierande drivkrafter och behov vilket påverkar hur Swedavia organiserar och bedriver verksamheten.

Swedavia har två rörelsesegment. Inom segmentet Flygplatsverksamhet äger, driver och utvecklar Swedavia de tio flygplatserna. Inom segmentet Real Estate äger, utvecklar och förvaltar vi fastigheter och exploaterbar mark på och omkring koncernens flygplatser.

## Flygplatsverksamheten




Flygplatsverksamheten består av två verksamhetsområden: Aviation Business och Commercial Services. Aviation Business omfattar en stor del av den logistik som resenären möter på flygplatsen, från säkerhetskontrollen till passagerarservice, marktjänster, terminal- och undervägstjänster och start- och landningstjänster. Det innefattar också destinations- och linjeutveckling, som är en central del i Swedavias uppdrag att förbättra tillgängligheten.

Commercial Services svarar för det kommersiella erbjudandet på flygplatserna som exempelvis består i uthyrning av loka-

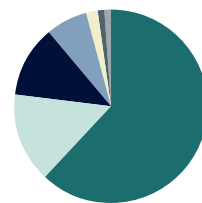
ler till butiker och restauranger och flygplatsens bilparkering. Målet med denna del av verksamheten är, utöver att skapa värde för Swedavia, att skapa en mer attraktiv miljö på flygplatserna för alla kunder och ett attraktivt erbjudande inom retail, food and beverage (RFB).

## Real Estate

Inom Swedavias fastighetsverksamhet ägs, utvecklas och förvaltas, genom dotterbolaget Swedavia Real Estate AB, mark på och omkring bolagets flygplatser som inte är direkt relaterad till flygplatsverksamheten. Rörelsesegmentet ansvarar för fastighetsprojekt som utvecklar flygplatsernas attraktivitet och genererar intäkter som kan investeras i infrastrukturprojekt och beståndet av befintliga fastigheter. Målet med fastighetsverksamheten är att långsiktigt utveckla ett erbjudande som uppfyller kundens förväntningar om tillgänglighet, bekvämlighet och effektivitet. Då efterfrågan på flygplatsnära etableringar blir allt högre växer Real Estate-segmentets betydelse för flygplatsens attraktivitet och konkurrenskraft.

Swedavias rörelsesegment		
<b>Flygplatsverksamhet</b> Äger, driver och utvecklar Swedavias flygplatser i hela Sverige		<b>Real Estate</b> Äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser
 <b>Aviation Business</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Passagerartjänster</li> <li>Start- och landningstjänster</li> <li>Säkerhetskontroll</li> <li>Terminal- och undervägstjänster</li> <li>Assistanstjänster, PRM*</li> <li>Infrastruktur för marktjänster**</li> <li>Marktjänster</li> </ul> <p>* Personer med funktionsvariationer            **Marktjänster: bland annat bagagehantering och tankning</p>	 <b>Commercial Services</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uthyrning av lokaler för handel, restauranger, kontor, lager och logistik</li> <li>Bilparkering &amp; Angöring</li> <li>Tjänster inom reklam, data med mera</li> </ul>	 <b>Fastighetsverksamhet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Framtagande av fastighetsutvecklingsprojekt för hotell, kontor, logistik, handel med mera</li> <li>Förvaltning och uppdatering av fastighetsinformation</li> <li>Tjänster inom byggprojektstyrning</li> <li>Utveckling av samägda fastighetsbolag</li> </ul>

Intäkter, % av nettoomsättningen



- 62 % Aviation Business
- 15 % Bilparkering & Angöring
- 12 % Retail, Food & Beverage
- 7 % Fastighetsintäkter
- 2 % Reklam
- 1 % Övrig Commercial Services
- 1 % Övrig nettoomsättning



## Punktlighet som mål

För att mäta kapaciteten använder Swedavia och andra flygplatsoperatörer punktlighet som indikator. Punktlighet definieras vanligen med att ett flygplan är "off block", det vill säga kan rulla ut från gate inom 15 minuter från utsatt avgångstid. Att avgångar och ankomster sker i tid är något som har högt värde för kunden. Swedavias har punktlighetsmål för samtliga flygplatser och ett övergripande, aggregerat mål. Under 2018 sänktes det övergripande punktlighetsmålet för Swedavias flygplatser från 90 till 85 procent. Rådande omständigheter såsom kapacitetsbrist och trångt luftrum låg till grund för justeringen.

2018 nådde Swedavias flygplatser en samlad punktlighet för in- och utrikes om

76,3 procent, jämfört med 79,6 procent 2017. Detta främst som en följd av kapacitetsbristen på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport samt det trånga luftrummet över Europa som skapar störningar och förseningar i trafiken.

För utrikesavgångarna uppgick punktligheten till 72,6 procent, jämfört med 77 procent 2017. Punktligheten är generellt sett högre för inrikesavgångar. 2018 hade Swedavia en punktlighet på 81,3 procent för inrikesavgångarna, jämfört med 85,4 för 2017. Skillnaden gentemot utrikesavgångarna har flera förklaringar. En är att Swedavia oftast driver såväl avgångs- som ankomstflygplats och har lättare att påverka trafiken, en annan är att det oftast är mindre flygplanstyper som

går i trafik och att det antal passagerare och bagage som ska hanteras därmed också blir mindre än för utrikesavgångar.

Andelen förseningar förorsakade av flygplatserna ökade från 1,51 procent 2017 till 2,90 för 2018. Även dessa beror främst på trångt luftrum och kapacitetsbrist på flygplatserna.

	2018	2017
Inrikes	81,3 %	85,4 %
Utrikes	72,6 %	77,0 %
<b>Totalt</b>	<b>76,3 %</b>	<b>79,6 %</b>



# Masterplaner för framtidens flygplatser

Genom masterplaner stakar Swedavia ut den långsiktiga inriktningen för flygplatsernas utveckling och säkerställer att kortsiktiga beslut och investeringar ligger i linje med flygplatsernas långsiktiga behov och utveckling.



Stockholm Arlanda Airport

**Sedan 2016 arbetar** Swedavia med masterplaner. Det är långsiktiga visionära utvecklingsplaner för Swedavias flygplatser, både för flygplatsrelaterade och kommersiella verksamheter, för fastighetsutveckling på flygplatserna och i deras närområden. En masterplan är ett vägledande dokument som beskriver var och hur olika verksamheter på Swedavias flygplatser kan utvecklas på mycket lång sikt. Tidshorizonten för planerna är så lång som 50 år.

Swedavias så kallade Master Planning-funktion ska i tätt samarbete med flygplatserna och Swedavia Real Estate säkerställa en långsiktig och hållbar planering och en Swedaviemensam struktur för plandokument.

## Beslut och investeringar i linje med långsiktiga behov

Masterplaner utgör ett stöd för både Swedavia och andra aktörer som bedriver verksamhet på eller i närheten av flyg-

platserna. Med masterplanen som verktyg säkerställer Swedavia att kortsiktiga beslut och investeringar ligger i linje med flygplatsens långsiktiga behov och utveckling. I planerna identifieras verksamhetens framtida behov och visar på hur flygplatserna kan möta dessa, med fokus på fastigheters utformning och passagerarvolym. Planerna innehåller inte bindande åtaganden från Swedavia utan är en del av en planeringsprocess som successivt detaljeras genom fördjupade utredningar och samverkan med andra aktörer. Masterplanerna är väl förankrade och visar en tydlig och avvägd inriktning för flygplatserna utifrån nuvarande kunskap, nyckeltal och framtidsutsikter.

Masterplaner fastställs av Swedavias styrelse och idag arbetar nio av Swedavias tio flygplatser enligt denna struktur. Under 2018 fastställdes Malmö Airports masterplan. Dessutom fattades ett vägvalsbeslut för Stockholm Arlanda





Göteborg Landvetter Airport



Kiruna Airport



Malmö Airport

Airports masterplan. I vägvalsfasen identifieras ett antal utvecklingsalternativ och beslutet fastslår vilket av dessa som förordas och därmed utreds vidare i kommande masterplanarbete. För Arlanda innebär vägvalsbeslutet att en expansion av terminalerna 2 och 3 samt en ny pir väster om bana tre förordas. Detta alternativ har också utgjort underlag till Arlandarådets färdplan.

Swedavia befinner sig i en betydande investeringsfas med omfattande utvecklingsprogram för flera flygplatser samt de flygplatsstäder som växer fram i anslutning till flera flygplatser. I detta är masterplanerna ett mycket viktigt planeringsverktyg.

### Långsiktigt tidsperspektiv

# 50 år

Så långt är tidsperspektivet i Swedavias planering för framtidens flygplatser. Med en 50-årig tidshorisont i masterplanerna ligger Swedavia i framkant jämfört med övrig infrastrukturplanering i Sverige men även i förhållande till masterplaner för många andra internationella flygplatser.

# Verksamheten på Swedavias tio flygplatser

## Stockholm Arlanda Airport



### STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

Swedavias mål är att Stockholm Arlanda Airport ska bli Nordens ledande flygplats och erbjuda de allra smidigaste och mest inspirerade reseupplevelserna. I regeringens nationella flygstrategi konstateras att det är centralt att utveckla Arlandas roll som storflygplats och nav. Samtidigt ska flygplatsen behålla sin ställning som en internationell förebild inom hållbarhet. Antalet resenärer som reste via Arlanda under 2018 uppgick till 26,8 miljoner jämfört med 2017 då antalet resenärer uppgick till 26,6 miljoner. Den positiva delen av resenärsutvecklingen kan kopplas till utrikesflyget vars verksamhet ökat med 2 procent medan inrikesflyget minskat med 3 procent. Minskningen i inrikesflyget beror främst på minskat affärsresande.

Arlanda trafikeras av totalt 328 flyglinjer. Under året har nya flyglinjer till och från Arlanda etablerats, bland annat förekommer nu direkttrafik till New Delhi och flera nya destinationer i USA. Flygbolaget China Eastern Airlines flyger sedan den 16

juni den första direktlinjen mellan Stockholm och Shanghai. Den förväntas betyda mycket för svenskt näringsliv och bidra till att göra Sverige och Stockholm till ett mer attraktivt resmål för kinesiska turister.

Norwegian har under året etablerat linjer till Krabi och Orlando och SAS har öppnat en linje till Oulu i Finland, vilket stärker tillgängligheten i närområdet.

Tillväxten i antal resenärer innebär en stor utmaning för Swedavia och dess samarbetspartners. För att erbjuda resenärer bästa möjliga reseupplevelse krävs att flödena genom flygplatsen går smidigt. Det kommer tillfälligt att försvåras av det flertal utvecklingsprojekt som inletts och som kommer att göra anspråk på utrymme på flygplatsen. För att hantera detta arbetar Swedavias i större utsträckning med förberedande kommunikation och skyltning till resenärerna för att påverka förväntansbilden och på så sätt skapa trygghet i samband med resan, som i sin tur leder till nöjdare kunder.

## Utvecklingsprogram

Stockholm Arlanda Airport har som ambition att vara Sveriges port mot världen och världens port mot Norden. Swedavia genomför ett omfattande utvecklingsprogram som syftar till att utveckla flygplatsen för att år 2040 kunna ta emot närmare 40 miljoner resenärer. Under perioden 2016-2025 avser Swedavia att genomföra investeringar för 29,1 miljarder kronor på Arlanda. Det inkluderar Swedavias utvecklingsprogram liksom masterplanen för Arlanda.

För att kunna öka kapaciteten i linje med prognosen kommer en större terminalyta att behövas. Därför har arbetet med att bygga ut Terminal 5 med ytterligare en pir påbörjats. Under sommarmånaderna uppgick andelen avgångar on-remote, det vill säga att resenärer bussas till och från gaten till flygplanets uppställningsplats, till tio procent. Den nya piren beräknas kunna invigas år 2024.

Terminal 5 byggs om för att förbättra resenärsflödet och Terminal 4 vidareutvecklas för att fortsatt uppnå hög effektivitet i inrikestrafiken. På sikt kommer även Terminal 2 byggas ut med en eller två pিরer för att kunna möta resenärsstillväxten.

Under året har en ny VIP-anläggning invigts på Arlanda. Det är en fristående byggnad i närhet till terminal 2. Därtill har ett driftområde, det vill säga ett område för operativ verksamhet, flyttats och byggts ut på en ny plats.

## Kundnöjdhet och punktlighet

Smidiga och effektiva flöden, ett vänligt bemötande och en välkommande atmosfär är de faktorer som främst påverkar reseupplevelsen. Swedavia strävar efter att erbjuda en effektiv sammanhållen trafik med smidig transfer och kortast möjliga väntetid för ett sömlöst reseerbjudande.

Kundnöjdheten på Arlanda uppgick år 2018 till 74 procent jämfört med 75 procent 2017. Kundnöjdhet och punktlighet har påverkats av kapacitetsutmaningarna och effekterna av dem, som till exempel ökad remotehantering.

I takt med att Arlanda växer för att möta den ökade resenärsstillväxten behöver fler resor ske on-remote. Det är fullt naturligt på en flygplats av Arlandas storlek och en förutsättning för flygplatsens kapacitetsökning. Omställningen till fler resor on-remote kan till viss del ha påverkat kundupplevelsen negativt, då det för resenärer kan upplevas som en ny företeelse på Arlanda. Till följd av detta arbetar Swedavia intensivt med att göra denna form av resande så smidig som möjlig för resenärerna samt för att minimera att punktligheten påverkas negativt.

Punktligheten uppgick år 2018 till 72,4 procent jämfört med 76,6 procent 2017. Swedavia räknar med att kundnöjdhet och punktlighet åter kommer utvecklas positivt då kapacitetsutmaningarna hanteras.

Under sommaren behövde start- och landningsbana 1 på Arlanda tillfälligt stängas för underhållsarbeten. Trafiken upprätthölls på de övriga två landningsbanorna men avstängningen medförde en viss negativ påverkan på kundnöjdheten och punktligheten.

## Samarbeten och intressentrelationer

Totalt arbetar cirka 19 800 personer i den dagliga verksamheten på Arlanda. 1 124 av dessa är anställda av Swedavia. 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 viktiga.

Flygplatsens säkerhetsverksamhet som sysselsätter 1 000 personer är en av flera verksamheter som bedrivs av underleverantörer, flygtrafikledningen är en annan. Under året har Swedavia tillsammans med leverantörer automatiserat processen vid säkerhetskontrollen samt infört en digital lösning som gör att köbildningen kan följas i realtid och ge resenären en prognos 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 satt som mål att 95 procent av resenärerna på Arlanda inte ska stå i kö mer än fem minuter, vilket ställer krav på både Swedavia och bolagets leverantörer.

Flygbolagen planerar för en fortsatt tillväxt i resandet och har hög förväntan på det pågående utvecklingsprogrammet. Programmet spelar en viktig roll i Swedavias plan för att fortsatt kunna leverera en bra produkt till flygbolagen.

Ett fortsatt nära samarbete med kommunerna Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna och Knivsta är viktigt då Swedavia är en stor arbetsgivare. Inom några årtionden beräknas de gemensamma satsningarna inom Airport City Stockholm fördubbla antalet arbetstillfällen till cirka 50 000. 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 Arlanda och av den internationella tillgängligheten i Sverige och Stockholmsregionen, är Arlandarådet och Connect Sweden, som båda samlar en rad viktiga aktörer med syftet att stärka Stockholm Arlanda Airport.

## Remote Tower Services

2017 tecknade Swedavia ett avtal med LfV, leverantör av flygtrafik-tjänster, som innebär att flygtrafikledning på distans ska etableras vid fyra av Swedavias flygplatser: Kiruna Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport och Malmö Airport.

Med fjärrstyrd trafikledning möjliggörs ett levande Sverige, med tillgång till flygplatser även på orter där trafikintensiteten är låg.

En gemensam kontrollcentral, RTC, för flygtrafikledning på distans kommer att ligga vid Stockholm Arlanda Airport, i anslutning till LfVs övriga verksamheter.

Arbetet med att införa tekniken har fortsatt under 2018. Bland annat har inmätningar och utplaceringar av Remote Tower System-master utförts på de blivande RTS-flygplatserna, samtidigt som ett omfattande flygsäkerhetsarbete ska säkerställa att systemen lever upp till de höga krav som ställs.

Under 2019 fortsätter arbetet, med ambitionen att tekniken ska kunna tas i bruk under 2020.





## GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT

Flygplatsen har ett unikt läge i Skandinavien, mittemellan Oslo, Köpenhamn och Stockholm, och är västra Sveriges internationella flygplats. En fortsatt positiv passagerarutveckling har under 2018 präglat verksamheten på Göteborg Landvetter Airport, även om tillväxttakten varit lägre än under de närmast föregående åren. Flygplatsen slog återigen nytt resenårsrekord och tog emot närmare sju miljoner resenärer.

Utrikesresandet har ökat vilket främst beror på trafikökningar från Lufthansagruppern, Wizz Air och Ryanair. Flygplatsen har även välkomnat nya flygbolagskunder som easyJet, som tagit över en stor andel av Air Berlins tidigare trafik, Aeroflot och Qatar Airways. Nedgången i inrikesflyg orsakas främst av minskat affärsresande.

Etableringar av flyglinjer har fortsatt under 2018. Under året började Wizz Air flyga till både Wrocław och Bukarest, Aeroflot har startat en linje till Moskva och SAS startade en linje till Berlin. Qatar Airways började under 2018 flyga från Göteborg till Doha, vilket öppnar upp nya vägar för att nå destinationer österut. För de många globala företagen i Västsverige erbjuder den nya direktlinjen en snabbare resväg till affärspartners i Asien och Afrika. För exporterande företag innebär det stor potential att kunna flyga en ökad mängd fraktgodis mellan Göteborg och Asien.

Sammanlagt flyger bolag från Landvetter till mer än 100 destinationer. Lågkostnadsflygbolagen är mycket expansiva på flygplatsen och ställer tillsammans med nätverksbolagen höga krav på effektivitet och välfungerande processer för att kunna göra snabba turn-arounds på flygplatsen, det vill säga vända trafik så snabbt som möjligt. De utgör en pådrivande kraft i utvecklingsarbetena som flygplatsen genomför och står inför.

### Utvecklingsprogram

Göteborg Landvetter Airport går igenom flygplatsens mest expansiva fas sedan starten för 40 år sedan. Under perioden 2016-2025 avser Swedavia genomföra investeringar för 3,5 miljarder kronor i utbyggnader och förbättringsprocesser på Landvetter. Flygplatsen byggs ut i både norr och söder för att hantera den rådande kapacitetsbristen. Målet är att år 2025 kunna ta emot upp till åtta miljoner resenärer – en miljon fler än idag.

I södra delen av flygplatsen byggs tre brygganslutna gater som ska komplettera de befintliga åtta. Gaterna byggs flexibelt för att kunna användas både för resenärer från Schengenområdet och för resenärer som reser till och från destinationer utanför Schengenområdet. De nya gaterna kommer innebära en stor effektivitetsförbättring för den operativa verksamheten på flygplatsen och således en bättre resenärsupplevelse. Idag bussas 46 procent av resenärerna till flygplanens uppställningsplatser.

I takt med att flygplatsen blir en allt viktigare knutpunkt i regionen blir dess läge mer attraktivt. Kring flygplatsen intensifieras arbetet med Airport City Göteborg. Över två miljoner kvadratmeter mark utvecklas för att nyttjas till bland annat logistikverksamhet, kommersiella ytor, hotell och kontorsfaciliteter. Inom 15 år beräknas antalet personer som arbetar i området öka från dagens 4 000 till 14 000. En järnvägsanslutning förbereds till flygplatsen för att hantera den ökade trafiken till området. En sex

mil lång ny järnväg kommer löpa mellan Borås och Göteborg via Mölndal och Göteborg Landvetter Airport. Trafikverket planerar för en byggstart 2025-2027.

### Kundnöjdhet och punktlighet

Kundnöjdheten på Göteborg Landvetter Airport uppgick under 2018 till 77 procent, vilket är samma resultat som för 2017. Det är en stor utmaning att bedriva utvecklingsprojekt medan flygplatsen fortsatt är i full drift. Den yttersta prioriteten i alla utvecklingsprojekt är att inte kompromissa med säkerheten. Utöver det verkar Swedavia för att flödena på flygplatsen kan fungera utan att kundens reseupplevelse påverkas. Exempel på åtgärder flygplatsen har vidtagit för att minska risken för köbildning är att med hjälp av self service-diskar i incheckning och boarding effektivisera processen för resenärerna. De två mest bidragande faktorerna till kundnöjdhet är att flygplatspersonalen är välkommande och att det inte kompromissas med renhållningen av lokalerna.

Den negativa trenden vad gäller punktlighet har fortsatt under 2018 till följd av kapacitetsbrist och att lufrummet över Europa blir allt trängre. 2018 uppgick punktligheten till 76,5 procent jämfört med 78,9 procent föregående år. En ökad andel inkommande förseningar har inneburit en utmaning med att säkerställa att utgående flighter avgår enligt tidtabell.

### Samarbeten och intressentrelationer

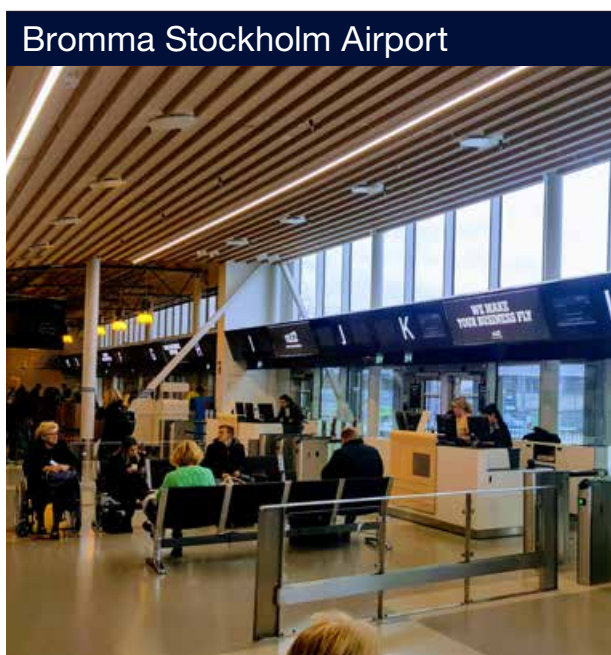
På Göteborg Landvetter Airport arbetar cirka 3 600 personer fördelat på ett hundratal företag. Av dessa är 813 anställda av Swedavia. För att upprätthålla största möjliga säkerhet i alla led i flygplatsens verksamhet samarbetar de olika leverantörerna i hög utsträckning. Strategiska och operativa samarbeten mellan Swedavia och flygbolagen är kritiska eftersom verksamheterna är starkt beroende av varandra. Att upprätta kommunikationskanaler med de olika leverantörerna och Swedavia för bästa möjliga samspel mellan verksamheterna är en förutsättning och framgångsfaktor.

Andra viktiga samarbetspartners i regionen är Flygrådet, med representanter från politik och myndigheter i regionen, samarbetsprojektet Go:Connect, och Go:Cargo tillsammans med, bland andra, Göteborgs hamn, Västsvenska Handelskammaren, Business Region Göteborg och Boråsregionen.

## System för kömätning

För att underlätta och förbättra reseupplevelsen har Swedavia under 2018 introducerat en ny funktion som visar beräknad väntetid i säkerhetskontrollen. På flygplatsens hemsida, i Swedavias app och på monitorer vid säkerhetskontrollerna kan resenären i realtid se hur lång väntetiden i säkerhetskontrollen är. På sikt kommer resenären även kunna få information om den förväntade väntetiden redan dagarna innan avresa. Sammanlagt har närmare 36 miljoner resenärer på Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Bromma Stockholm Airport fått en bättre start på sin resa tack vare kömätningssystemet.

Swedavia drar även nytta av data och statistik som kommer ur systemet för att bättre optimera flöden och effektivisera processerna på flygplatserna.



## BROMMA STOCKHOLM AIRPORT

Bromma Stockholm Airport är Stockholms närmaste flygplats. Avståndet till centrala Stockholm är knappt 10 kilometer. Det ger flygplatsen unika förutsättningar och det snabbaste reseerbjudandet till och från Stockholm. Bromma är Sveriges tredje största flygplats.

Bromma Stockholm Airport är framförallt en viktig inrikesflygplats. Idag trafikeras 17 destinationer från Bromma varav 14 är inrikesdestinationer. Malmö, Göteborg och Umeå är de tre destinationer som flest resenärer reser till och från via Bromma. Flygplatsen används främst av affärsresenärer men det sker även en tillväxt i privatresor, även om den inte är lika påtaglig på Bromma som på Swedavias andra flygplatser. Tillväxten i privatflyg, General Aviation, och framförallt i business jet-segmentet är god.

Under 2018 har resenärsutvecklingen minskat. Nedgången i inrikesflyg orsakas främst av att affärsresorna minskat. Utrikesresandet har ökat med 7 procent jämfört med 2017 vilket främst beror på Finnair som ökat trafiken till och från Helsingfors.

### Utvecklingsprogram

Flygplatsen genomgår sedan flera år en utvecklingsfas. Under perioden 2016-2025 avser Swedavia genomföra investeringar för 1,6 miljarder kronor i utbyggnader och andra förbättringar på Bromma Stockholm Airport. Majoriteten av investeringarna är nu genomförda.

Under 2018 har arbetet med att modernisera och kapacitetsanpassa flygplatsen fortlöpt. Det har påverkat kundupplevelsen samtidigt som en del etapper i arbetet slutförts under året vilket lett till förbättrad kapacitet.

Bromma Stockholm Airport har idag ett arrendeavtal som löper ut 2038. Givet denna tidshorisont måste alla investeringar i verksamheten betäckas extra noggrant. Samtidigt har

Bromma inte renoverats i sin helhet sedan 1950-talet. Behovet av moderniseringar och kapacitetsanpassningar har därför varit stort.

Då stora delar av flygplatsen är byggnadsminnesmärkt behöver flygplatsen utvecklas varsamt. I det pågående investeringsprogrammet ingår åtgärder för såväl förbättrad terminalkapacitet som förbättrad säkerhet och minskat buller för att möta de krav som Transportstyrelsen satt för den certifiering enligt referenskod 3C som flygplatsen erhöll 2013.

Terminalen byggs om för att anpassas till dagens behov och ombyggnationen sker i faser för att full verksamhet ska kunna upprätthållas. Den nya ankomsthallen invigdes 2017 och under 2018 öppnade den nya avgångshallen, konstruerad som en utbyggnad till den befintliga. Renoveringen av den äldre delen av avgångshallen har därefter inletts. Efter ombyggnaden kommer Bromma ha totalt 13 gater, jämfört med tidigare åtta.

En stor del av utvecklingsarbetet handlar om angöringen till flygplatsen. Det närliggande handelsområdet Bromma Blocks växer och därför även trafiken till området. Swedavia behöver säkerställa smidiga transporter till flygplatsen för att resenärer ska komma hela vägen fram till flygplatsen och i tid, för att undvika förseningar. Vid flygplatsen förbereds nu för en anslutning till Tvärbanan. Anläggningsarbetet kommer att intensifieras under 2019 och beräknas vara färdigställt 2023. Därutöver kommer parkeringsmöjligheter att ses över och ny infrastruktur för taxi, bussar, hyrbilar och cyklar upprättas. Förhoppningen är att smidiga flöden ska göra Brommas läge än mer attraktivt för resenären.

## Smart landningsbana på Bromma

Bromma är ofta testflygplats för innovation och nya lösningar, då storleken är lagom för testprojekt i kombination med en betydande mängd resenärer. Under året har Bromma Stockholm Airport installerat ett så kallat RWIS-system (Runway Weather Information System). 57 sensorer har monterats på landningsbanan och en väderstation samlar in information om det underhåll banan behöver.

Det nya systemet bidrar exempelvis till att snöröjningsledningarna får en tryggare arbetssituation och indikerar när plogning och användning av halkbekämpningsmedel behövs. Under februari 2018 användes drygt 48 procent mindre halkbekämpningsmedel på landningsbanan än under en jämförbar månad året innan. Minskad användning av kemikalier minskar flygplatsens miljöpåverkan och utsläppen av kemikalier till flygplatsens närmiljö. Även användningen av diesel minskar då fordonen på flygplatsen används mindre, liksom buller och störningar vilket är av stor betydelse då Bromma Stockholm Airport ligger nära inpå bebyggelse. Nu undersöks förutsättningarna för att implementera systemet även på andra Swedaviaflygplatser.

### Kundnöjdhet och punktlighet

Kundnöjdheten på Bromma uppgick 2018 till 60 procent, jämfört med föregående års uppmätta kundnöjdhet om 61 procent. Kapacitetsbristen och de pågående utvecklingsprojekten påverkade kundnöjdheten negativt under ombyggnationen.

Bromma har en hög punktlighet. Under 2018 uppgick den till 87,1 jämfört med 2017 då den uppgick till 86,7 procent. Punktligheten och kundnöjdheten har potential att bli ännu bättre



efter att utvecklingsprojekten och moderniseringarna färdigställts.

### Samarbeten och intressentrelationer

På Bromma Stockholm Airport arbetar cirka 1 200 personer. Av dessa är 250 anställda av Swedavia. Brommas närhet till Stockholm och tät bebyggelse i närområdet gör att miljökraven som flygplatsen ska uppfylla är extra hårda. Det finns särskilda krav på de flygplan som får trafikera flygplatsen, inte minst avseende bullernivåer.

Swedavia genomför årligen utredningar av, och vid behov åtgärder, för att reducera bullernivåer i omkringliggande fastigheter.

Flygbolaget BRA är det största flygbolaget på flygplatsen och genomför 90 procent av alla flygningar på Bromma. Det är av yttersta vikt för verksamheten att Swedavia och BRA, precis som andra flygbolagskunder, partners och leverantörer, arbetar för att nå samsyn kring och hur kunderbidandets ska utvecklas.

### SJU REGIONALA FLYGPLATSER

Swedavias sju regionala flygplatser bildar tillsammans med de tre största flygplatserna ett infrastrukturnät som täcker Sverige från Kiruna i norr till Malmö i söder. Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport, Ronneby Airport och Malmö Airport skapar tillsammans den tillgänglighet som Swedavia har i uppdrag att upprätthålla och bidrar till utveckling och tillväxt i hela landet. De regionala flygplatserna fyller samtidigt en viktig roll i utrikesflyget genom att de skapar en förbindelse via vilken resenärer färdas till och från de stora flygplatserna som utrikestrafiken trafikerar. Dessutom erbjuder flera av de regionala flygplatserna även direktlinjer utrikes.

Under 2018 har resenärsutvecklingen mattats av främst beroende av minskning i inrikes affärsresande. Resandet kopplat till besöksnäringen är dock oförändrat och flera flygplatser har upplevt flera besökare. Exempelvis har easyJets fortsatta expansion på Åre Östersund Airport bidragit till ett ökat inkommande resande till regionen. På Malmö Airport fortsatte Wizz Air och Ryanair att öka utrikestrafiken och flygplatsen är idag ett komplement till flygplatsen i Köpenhamn och erbjuder snabba smidiga flöden med ett brett utbud till Östeuropa.

Flera av de regionala flygplatserna saknar i dagsläget reguljär utrikestrafik och erbjuder endast utrikes chartertrafik som också mött en vikande utveckling. Chartern påverkades negativt av den varma sommaren. Åre Östersunds linje till London med easyJet liksom Wizz Airs linjer från Malmö Airport till flera destinationer i Central- och Östeuropa är fortsatt populära och vältrafikerade reguljärlinjer. EasyJet utvidgade under året också Englandstrafiken med en ny linje till Bristol från Åre Östersund.

Utrikestrafiken står för 20 procent av flygresorna från de regionala flygplatserna och Malmö Airport svarar i sin tur ensam för 80 procent av denna trafik.

### Utvecklingsprojekt

Under perioden 2016-2025 avser Swedavia genomföra investeringar för 1,8 miljarder i de regionala flygplatsernas utbyggnader och förbättringsprocesser. Projekten syftar till att skapa förutsättningar att bibehålla kapacitet och att göra verksam-

heten flexibel och anpassningsbar när antalet resenärer fluktuerar över tid.

En utmaning för de regionala flygplatserna är att fortsätta utveckla sin effektivitet. 2016 inleddes projektet Basic Airport 2.0 som syftar till att skapa operativa lösningar för resenärs- och flygoperativa processer. Projektet omfattar också en plan för systematiskt arbete med ständiga förbättringar, som syftar till att på daglig basis mäta och identifiera flaskhalsar i verksamheterna så att löpande förbättringar kan genomföras för att skapa operativ excellens, ökad kostnadseffektivitet och precision. Under 2018 har Luleå, Umeå, Ronneby och Malmö Airport implementerat metodiken och resterande flygplatser har påbörjat planeringen för införande. De regionala flygplatserna kommer från 2019 att styras helt processororienterat, för att kunna möta förändringar i efterfrågan och kapacitet.

### Kundnöjdhet och punktlighet

Kundnöjdhet på de regionala flygplatserna ligger i flera fall över målsättningen och ökar som en följd av ett utpräglat kundfokus och med ett allt mer processororienterat arbetssätt. Integrerade tjänster gör att medarbetarna möter resenären genom hela flödet och kunden får ett mer välkommande bemötande. Den samlade siffran för kundnöjdheten 2018 uppgick till 79 procent jämfört med 80 procent 2017. För att upprätthålla en hög kundnöjdhet är kommunikation avgörande. Punktligheten är en utmaning även för de regionala flygplatserna. Den vanligaste orsaken till förseningar är sent inkommande flyg. Införandet av ett gemensamt operativt system planeras för att koordinera flygtider och ankomst- och avgångstider gemensamt för hela Swedavias nätverk. Den sammantagna punktligheten uppgick 2018 till 81,7 procent jämfört med 85,1 procent 2017.

### Samarbeten och intressentrelationer

De flygbolag som trafikerar de regionala flygplatserna inrikes är främst BRA, Norwegian och SAS. På Malmö Airport är Wizz Air största flygbolaget. Swedavias målsättning är att varje flygplats ska trafikeras av minst två operatörer inrikes. Detta då flygplatsernas verksamhet gynnas av att flera operatörer bedriver konkurrerade verksamhet. Det är även viktigt att kontinuerligt följa trafikläget i nära samarbete med flygbolagen för att minimera risken för de mindre flygplatserna och deras kunderbidande om en operatör drar in flyglinjer.

De regionala flygplatserna har kommit långt i klimatarbetet. Redan 2017 uppfyllde Ronneby Airport Swedavias mål om att bolagets egen verksamhet på flygplatserna ska vara fossilfri. 2018 följde Visby Airport och Luleå Airport efter. Under 2019 förväntas Åre Östersund Airport uppnå samma mål.



# Swedavias flygplatser 2018

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




### Stockholm Arlanda Airport



Banlängd <b>3 301, 2 500 och 2 500 m</b>	Antal passagerare <b>26,8 miljoner</b>	Populäraste destinationer <b>London, Köpenhamn, Oslo</b>
Starter och landningar <b>240 115</b>	Linjer <b>279 utrikes 49 inrikes</b>	

### Ronneby Airport



Banlängd <b>2 231 m</b>	Antal passagerare <b>223 984</b>	Populäraste destination <b>Stockholm</b>
Starter och landningar <b>4 198</b>	Linjer <b>2 inrikes</b>	

### Umeå Airport



Banlängd <b>2 400 m</b>	Antal passagerare <b>1,0 miljon</b>	Populäraste destinationer <b>Stockholm, Helsingfors, Gran Canaria</b>
Starter och landningar <b>7 414</b>	Linjer <b>10 utrikes 14 inrikes</b>	

### Visby Airport



Banlängd <b>2 000 och 1 100 m</b>	Antal passagerare <b>467 857</b>	Populäraste destinationer <b>Stockholm, Göteborg, Malmö</b>
Starter och landningar <b>9 962</b>	Linjer <b>6 utrikes 14 inrikes</b>	

### Göteborg Landvetter Airport



Banlängd  
**3 300 m**  
Starter och  
landningar  
**69 477**

Antal passagerare  
**6,8 miljoner**  
Linjer  
**164 utrikes**  
**19 inrikes**

Populäraste  
destinationer  
**Stockholm,**  
**London,**  
**Frankfurt**

### Bromma Stockholm Airport



Banlängd  
**1 668 m**  
Starter och  
landningar  
**49 513**

Antal passagerare  
**2,5 miljoner**  
Linjer  
**3 utrikes**  
**14 inrikes**

Populäraste  
destinationer  
**Malmö,**  
**Göteborg,**  
**Visby**

### Åre Östersund Airport



Banlängd  
**2 500 m**  
Starter och  
landningar  
**7 614**

Antal passagerare  
**511 986**  
Linjer  
**8 utrikes**  
**6 inrikes**

Populäraste  
destinationer  
**Stockholm,**  
**London,**  
**Gran Canaria**

### Kiruna Airport



Banlängd  
**2 502 m**  
Starter och  
landningar  
**2 938**

Antal passagerare  
**276 516**  
Linjer  
**2 utrikes**  
**4 inrikes**

Populäraste  
destinationer  
**Stockholm,**  
**Umeå,**  
**London**

### Luleå Airport



Banlängd  
**3 350 m**  
Starter och  
landningar  
**11 748**

Antal passagerare  
**1,2 miljoner**  
Linjer  
**14 utrikes**  
**6 inrikes**

Populäraste  
destinationer  
**Stockholm,**  
**Göteborg,**  
**Gran Canaria**

### Malmö Airport



Banlängd  
**2 800 och**  
**797 m**  
Starter och  
landningar  
**26 437**

Antal passagerare  
**2,1 miljoner**  
Linjer  
**54 utrikes**  
**14 inrikes**

Populäraste  
destinationer  
**Stockholm,**  
**Gdansk,**  
**Skopje**

# Destinations- och linjeutveckling är avgörande för tillgängligheten

Verksamhetsområdet Aviation Business omfattar tjänster inriktade på flygverksamheten. Destinations- och linjeutvecklingen arbetar för att göra Sverige mer tillgängligt. Start- och landningstjänster, marktjänster, flygplansparkering för flygbolag samt olika typer av passagerartjänster gör att flygplatserna kan ge sina kunder ett attraktivt helhetserbjudande.

**En väl fungerande** flygplats erbjuder sina kunder nödvändiga och väl utformade tjänster för att möjliggöra resande. Ett stort utbud av attraktiva destinationer attraherar resenärer till och från Sverige. Omvänt är ett bra erbjudande och en attraktiv destination viktigt för att flygbolagen ska vilja bedriva sin verksamhet vid Swedavias flygplatser.

Destinations- och linjeutveckling är en central del i Swedavias uppdrag att utveckla tillgängligheten. Sverige och Stockholm är en allt populärare destination för utländska besökare. God flygtillgänglighet är en förutsättning för besöksnäringen och för att attrahera utländska företags investeringar i Sverige och för de svenska exportföretagen. Swedavias flygplatser är både tillväxtmotorer i regionerna och för Sverige, samt viktiga mötesplatser i sig själva.

Flera flygbolag expanderar på Swedavias flygplatser. Under 2018 har över 20 nya direktflyglinjer etablerats vid Swedavias flygplatser och ytterligare 17 direktflyglinjer till säsongdestinationer. Sex nya flygbolag flyger sedan 2018 till och från Swedavias flygplatser.

## Ökad resenärstillväxt i Europa

Det finns ett samband mellan antalet direktlinjer till och från en flygplats, flygplatsens kapacitet och tillväxten i resande. Ju fler direktlinjer som finns och ju högre kapaciteten är, desto bättre är förutsättningarna för resenärstillväxt.

Idag växer efterfrågan på resor snabbt men kapaciteten har inte hunnit byggas ut i takt med tillväxten. Resultatet är att i stort sett samtliga europeiska storflygplatser idag arbetar för att öka sin kapacitet genom om- och utbyggnader, ny teknik och nya processer. Ett sätt att möta kapacitetsutmaningen är att arbeta för att bredda trafiktopparna så att fler flyg landar och startar utanför de timmar då trafiken är som tätast. En större andel fritidsresande och interkontinental flygtrafik kan bidra till detta eftersom denna typ av trafik oftare flyger på andra tider, utanför högtrafik – det som kallas för ”off peak”. Samtidigt bidrar de interkontinentala flygbolagen med en ökad transfertrafik, som också breddar trafiktopparna. Breddningen av trafiktopparna för dock med sig en högre belastning och ställer andra krav på organisationen när det gäller exempelvis bemanning under andra tider jämfört med tidigare.

## Varierande kundbehov

För flygplatserna gäller det också att kunna möta skilda typer av behov. Swedavias många flygbolagskunder har affärsmodeller och resenärssegment som skiljer sig åt. För Swedavia är det nödvändigt att kunna möta dessa olika behov, både vad gäller flygbolag och resenärer.

Lågkostnadsbolagen vill ofta ha enkla, gärna automatiserade tjänster, medan de stora nätverksbolagen oftare även vill ha personlig service och tjänster som matchar deras egen premiumpromfil. Samtidigt som det är viktigt att möta de olika segmentens behov med flexibla lösningar är det en flygmarknad i förändring. Skillnaderna mellan de olika bolagens affärsmodeller, framför allt de traditionella nätverksbolagen och lågkostnadsbolagen, minskar och kunderbjudandet till resenär blir allt mer flexibelt. Ett antal flygbolag har försvunnit från marknaden till följd av bristande lönsamhet. Samtidigt blir de stora flygbolagen och flygbolagsgrupperna i Europa större.

Marginalerna hos Swedavias kunder är ofta små och flygbolagen är känsliga för både konjunkturförändringar och prisökningar, inte minst vad gäller oljepriset. Goda relationer mellan Swedavia och flygbolagskunderna och god förstärkelse för varandras förutsättningar är därför en nyckel till framgång.

## Växande interkontinental trafik och flygfrakt

Den kundkategori som fortfarande växer snabbast är privatresenärerna och den absolut starkaste tillväxten återfinns inom gruppen inkommande från utrikesdestinationer. Samtidigt växer den interkontinentala trafiken snabbt. Dessa två faktorer hänger delvis ihop. Tack vare fler interkontinentala linjer har kapaciteten för flygfrakt ökat kraftigt. En allt större andel gods, särskilt högvärdigt sådant, det vill säga gods med högt värde i relation till vikt och volym, transporteras med direktflyg i lastutrymmena på vanliga passagerarflygplan. Ökad handel över internet bidrar till de ökade fraktvolymerna men relativt sett står flygfrakten för en liten andel av de totala godstransporterna i världen. Under 2018 hanterades 280 430 ton flygfrakt på Swedavias flygplatser. Det är en ökning med 1,9 procent jämfört med 2017.







# Det kommersiella utbudet på flygplatsen är en viktig del i kundupplevelsen

Det kommersiella utbudet på flygplatserna i form av handel och tjänster är tillsammans med renlighet, kundbemötande, atmosfär och smidiga flöden avgörande för kundupplevelsen och i förlängningen kundnöjdheten. En målsättning Swedavia arbetar med i sina utvecklingsprojekt är att flygplatserna ska bli ännu intressantare mötes- och marknadsplatser.

## Flygplatsens affär

Flygplatser med ett attraktivt utbud och en bra infrastruktur för resor och handel får resenären att komma tidigare och stanna kvar längre. Det ekonomiska värdet Commercial Services skapar blir allt viktigare som bas för att finansiera de investeringar som krävs för att öka flygplatsernas kapacitet och attraktivitet. Inte minst behöver flygplatsavgifterna vara konkurrenskraftiga för att en flygplats ska vara attraktiv för flygbolag att trafikera.

Till Commercial Services verksamhet räknas exempelvis ansvaret för omkringliggande parkering och uthyrning av lokaler till de hyresgäster som bland annat bedriver taxfree-försäljning, restaurangverksamhet eller hotellverksamhet i Swedavias fastigheter. Även denna del av verksamheten ställs inför kapacitetsutmaningar när tillväxten i resandet snabbt ökar. De behöver exempelvis hantera ökade köbildningar. Dessutom behöver kommersiella ytor ibland användas till flygplatsverksamhet när ombyggnationer pågår. Smidiga och effektiva flöden, som till exempel korta köer, är viktiga för att ge resenärer bästa möjliga förutsättningar att ta del av det kommersiella utbudet.

## Retail, Food & Beverage

Området Food & Beverage – försäljningen av mat och dryck på flygplatserna – växte procentuellt mer än antalet resenärer under 2018. Retailverksamhetens – den övriga flygplatshandeln – utveckling var inte fullt lika stor. Idag utgör Swedavias intäkter från försäljning på flygplatserna en lägre procentuell andel av de totala intäkterna i jämförelse med många andra flygplatser. Det kan delvis förklaras av att resenärerna agerar olika beroende på vilken destination de reser till och med vilket flygbolag. Bland Swedavias kunder är en stor del inrikesresenärer och de tenderar att i genomsnitt spendera mindre pengar på flygplatserna än utrikesresenären. Samtidigt är intäkter från försäljning på flygplatserna viktiga för att i förlängningen skapa ännu bättre förutsättningar för Swedavia att utveckla flygplatserna på ett hållbart sätt. Att stärka det kommersiella erbjudandet är därför en viktig del i flygplatsernas utveckling.

I takt med digitaliseringen utvecklas kundbeteenden snabbt och för att möta de ökade kraven på tillgänglighet och bekvämlighet behöver Swedavia utveckla nya tjänster för att skapa

bästa möjliga reseupplevelse. Genom nya samarbeten mellan flygbolagen, flygplatsoperatörerna och hyresgästerna kan innovativa lösningar erbjudas. Exempelvis utvecklar Swedavia e-handelstjänster som ska länkas till den fysiska försäljningen i flygplatsens lokaler. De öppnar på sikt upp möjligheter för kunden att få produkter som inhandlas på flygplatsen hemkörda eller att de exempelvis kan beställa sin matkasse ombord under hemresan och därefter hämta den vid ankomsten till flygplatsen.

I linje med den nya lagen om upphandling av koncessioner (LUK) kommer Swedavia för den kommersiella affären att övergå från hyresavtal till koncessionsavtal och erbjuda lämpliga upplägg för att tillgodose kundernas behov och efterfrågan. Under 2018 har bolaget fört en dialog med berörda hyresgäster om vad förändringen innebär och hur man avser att gå vidare.

Swedavia ställer miljökrav i alla hyresavtal och kraven följs upp regelbundet enligt en fastställd rutin. En bedömning av hyresgästernas miljöpåverkan bestämmer intervallerna på uppföljningen. Under 2018 har ett nytt grönt standardhyresavtal tagits fram. Miljökraven i avtalet är mer omfattande och utgår från en ömsesidig viljeyttring om att minska verksamhetens negativa miljöpåverkan.







# Förvaltning av fastigheter i anslutning till flygplatserna



Real Estate ansvarar för fastigheter och mark i anslutning till Swedavias flygplatser, som inte är direkt relaterade till flygplatsverksamheten. Uppdraget består främst i att exploatera och sälja fastigheter.

**Vid infrastrukturella knutpunkter** som flygplatser har i alla tider stadskärnor vuxit fram. Även idag, i takt med att resandet ökar blir flygplatserna allt viktigare knutpunkter och efterfrågan på Real Estates affär blir allt större.

Fastigheter som omfattas av denna del är exempelvis hotell- och konferensanläggningar, affärs- och kontorsbyggnader och logistikanläggningar. Kring Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport utvecklas Airport Cities. Det skapar nya förutsättningar för att genomföra och finansiera infrastrukturprojekt som i sin tur även bidrar till att göra flygplatsens verksamhet och affär mer attraktiv. Intäkterna från Real Estate har en stor betydelse för Swedavias verksamhet då inkomströmmarna från avyttring av färdigexploaterade fastigheter bidrar till finansieringen av de stora investeringsprojekten i infrastruktur.

Byggnationen av det 15 000 kvadratmeter stora kontorskomplexet Office One i direkt anslutning till Sky City färdigställdes under 2018 och de första hyresgästerna flyttade in. Under 2020 invigs Nordens största flygplatshotell i Nordic Comfort Hotels regi. Dessa två fastigheter utgör startskottet för den 800 hektar stora stadsdelen som ska växa fram med Stockholm Arlanda Airport som nav.

### Strategiska partners

Swedavia har ett utvecklat samarbete med strategiska partners som har specifika, kompletterande kompetenser. En sådan partner är Alecta där vi tillsammans äger Swedish Airport Infrastructure för att förvalta och utveckla fastigheter runt våra flygplatser Vid Göteborg Landvetter Airport är fastighets-

utvecklaren Bockasjö en viktig partner i utvecklingen av Landvetter Logistics Park som ligger i direkt anslutning till flygplatsen. För att utveckla Airport City Stockholm har Swedavia ett partnerskap med Arlandastad Holding och med Sigtuna kommun.

### Hållbarhet i byggprocessen

Hållbarhet i byggprocessen är en viktig fråga för Swedavia. Några prioriterade områden är giftfri miljö, resurs- och energieffektivitet, minskad klimatpåverkan samt god arbetsmiljö. Swedavias bygg- och fastighetsutvecklingsverksamhet styrs med hjälp av hållbarhetskrav inom dessa områden. Dessa krav kallas för Swedavias byggherrekra. Varje beställare som representerar Swedavia som byggherre har ett stort ansvar att säkerställa att Swedavias byggherrekra uppfylls genom effektiva projektrutiner. Styrningen omfattar oftast tydlig målbild samt effektiva projektrutiner som riskhantering, rapportering och uppföljning samt krav i upphandling. Swedavia är också medlem i Håll Nollan, ett samverkansinitiativ för noll olyckor i byggbranschen. Swedavia har även centrala funktioner som ständigt arbetar med att utveckla rutiner, dokumentation och utbildningar i syfte att höja kvalitet, kunskap och medvetenhet om hållbarhet i byggprocessen.

## Swedavias leverantörsarbete

Väl fungerande leverantörsled är en förutsättning för att Swedavia ska kunna driva och utveckla verksamheten. Det är därför viktigt att Swedavia har en förståelse för leverantörsmarknaden, de utmaningar som finns inom de olika områden vi upphandlar inom och var hållbarhetsriskerna finns. Swedavia arbetar sedan ett par år med kategoriserat inköp, där kategorier är baserade på hur leverantörsmarknaden ser ut. Idag har bolaget 14 huvudkategorier med ett 90-tal subkategorier och en inköpsvolym på cirka 6 miljarder kronor.

Swedavia har ungefär 4 000 leverantörer och av dessa har Swedavia ramavtal med cirka 750 leverantörer. Swedavia bedömer att 75 av dessa är strategiskt viktiga för

verksamheten och lägger därför ett större fokus på uppföljningsarbete kring dessa. Utav de 75 har Swedavia gjort en bedömning att 20 är toppriskleverantörer utifrån ett driftsperspektiv. För toppriskleverantörerna har Swedavia etablerat ett uppföljningsarbete där stor vikt läggs vid hållbarhetsfrågor med fokus på miljöhänsyn.

Inom kategorin IT följer Swedavia upp samtliga av de strategiskt viktiga leverantörerna med specifika uppföljningsmöten kring hållbarhet två gånger per år. Utifrån uppföljningarna arbetar leverantörerna med åtgärdsplaner som Swedavia i nästa skede följer upp. Swedavia avser att förbättra samordningen och bolagets metoder kring leverantörsuppföljning under 2019 och

applicera det arbete som görs inom IT på fler av inköpskategorierna.

Swedavia har under året gjort en riskanalys över de generella miljömässiga och sociala riskerna inom våra inköpskategorier. Detta som ett steg i att prioritera våra resurser, våra krav och vårt uppföljningsarbete där höga risker föreligger. Riskerna styr därmed var Swedavia kommer att fokusera arbetet framåt. Tydligt är att utmaningarna till stor del ligger inom kategorier så som bygg, mark- och anläggningstjänster, fordon, säkerhet och IT. Inom dessa områden behöver Swedavia utvecklas för att närma oss ambitionen att vara en internationell förebild inom hållbarhet.



## 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 långsiktigt hållbar verksamhet.



ET FUEL  
MAX PRESS  
P.S.I. 3.5  
MAX SUCTION  
P.S.I. 0.8

A32 AIR



# Tillgängligheten påverkar svensk konkurrenskraft

Det värde Swedavia skapar sträcker sig bortom den egna verksamheten. Swedavia skapar tillgänglighet genom att upprätthålla nationell och internationell flygrelaterad infrastruktur. Det har en positiv påverkan på svensk konkurrenskraft och BNP.



Över hälften av världens befolkning bor i urbana områden. År 2050 väntas andelen ha stigit till 70 procent. Hållbara transportsystem som ger infrastruktur av hög kvalitet blir alltmer viktigt i en sådan värld.

I takt med urbaniseringen och globaliseringen ökar behovet av att effektivt kunna transportera sig mellan världens stora städer men även orter på landsbygden. Flyget blir i många fall ett betydelsefullt transportslag och flygplatser allt viktigare nationella resurser som knyter ihop regioner och länder geografiskt och ekonomiskt.

Effektiva och välfungerande flygförbindelser är en nyckelfaktor för att företag ska kunna verka och växa, inte minst i ett land som Sverige. En välfungerande flygtrafik gynnar samsättning och regional utveckling i hela landet. Flygbranschen skapar, direkt och indirekt, miljontals arbetstillfällen. 200 000 av dem finns, enligt analysbolaget Intervistas, i Sverige. Hälften av dem är direkt relaterade till flygbranschen. Tillsammans bidrar de med över 175 miljarder kronor årligen till Sveriges BNP. En välfungerande och hållbar infrastruktur genererar flera positiva effekter och främjar ekonomisk tillväxt och utveckling.

FN:s globala hållbarhetsmål nummer 9 föreskriver att politiker, företag och organisationer ska verka för att bygga upp infrastruktur, för en inkluderande och hållbar industrialisering samt främja innovation. Mer specifikt handlar det för flygbranschen om att bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla. Det bidrar Swedavia till på flera sätt.

**Tillgänglighet och tillväxt i hela Sverige**  
Swedavia har antagit utmaningen att utveckla framtidens flygplatser. Inom hela Swedavias

nätverk av flygplatser, och främst på Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport, pågår omfattande utvecklingsprogram. Samtidigt skapar Swedavias övriga flygplatser förutsättningar för ett nät av inrikeslinjer som bidrar med tillgänglighet och tillväxt i alla Sveriges regioner. Swedavia arbetar därför med utveckling och modernisering samt långsiktiga planer även för dessa. Under de kommande tio åren genomför bolaget stora satsningar i infrastruktur, digital teknik och i bättre flöden vid de tio flygplatserna. Målet är att öka såväl effektivitet som kapacitet. Swedavias mål är också att skapa smidigare och mer inspirerande reseupplevelser, att göra flygplatserna till Skandinavians viktigaste mötesplatser och samtidigt till internationella förebilder inom hållbarhet. Swedavias flygplatser ska vara tillväxtmotorer för hela Sverige, viktiga för sina regioners utveckling.

## Samverkan avgörande för tillväxt

Tillsammans behöver flygplatsens aktörer möta och förhålla sig till de stora trendmässiga förändringarna som sker i världen. Tillsammans skapar aktörerna den nödvändiga tillgängligheten. Det ökande resandet innebär inte bara nya typer av resenärer och nya affärsmöjligheter, utan också krav på kapacitet och påfrestningar på miljön. Samtidigt öppnar ny teknik nya möjligheter för ökad effektivitet och minskad miljöpåverkan. Det krävs samverkan för att möta utmaningarna och flygplatsoperatören är en knutpunkt i en sådan samverkan.

Flygplatsoperatören, flygbolagen, leverantörer och hyresgäster är huvudaktörerna på flygplatserna. Ibland som partners och ibland som varandras leverantörer eller kunder. Aktörerna behöver verka i symbios och förstå vad som skapar värde, för dem själva och tillsammans, men framför allt för resenären, som är skälet till att flygresandet finns och behövs.

Tillsammans levererar operatören, flygbo-

**9 HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR**

**Hållbar industri, innovationer och infrastruktur**

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

**11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN**

**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 affärs- och miljörelaterade frågor.

lagen och hyresgästerna inspirerande upplevelser som ger ökad resenärsnöjdhet och ökar destinationens attraktivitet. De bidrar till tillgänglighet som ger sysselsättning, skatteintäkter, affärsmöjligheter, möten och mångfald. Tillsammans kan de också minska flygets miljöpåverkan genom effektiva mark-tjänster, fossilfria bränslen och nya flygplanstyper. Tillsam-

mans verkar de för att skapa trygga och säkra miljöer och tillsammans kan de utveckla modern teknik för att hitta effektiva arbets- och samarbetsformer. Sammantaget bidrar Swedavia och bolagets kunder till fler arbetstillfällen och såväl nationell som regional tillväxt.

## Investeringar för att säkerställa tillgänglighet

**Swedavia utvecklar flygplatser för framtidens flyggsande. För att göra det planerar bolaget att investera 44,4 miljarder kronor under åren 2016 till och med 2025. De största investeringarna görs i kapacitetsförbättringar på Stockholm Arlanda Airport. Under perioden 2016-2018 investerades 9,2 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 29,1 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 flera 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 3,5 miljarder kronor.

### Bromma Stockholm Airport

Bromma Stockholm Airport ska bli en ännu effektivare cityflygplats. Flygplatsen moderniseras i flera steg. En ny ankomsthall stod färdig 2017 och tak mellan terminalen och flygplanens uppställningsplatser finns på plats. En moderniserad avgångshall invigdes under året. 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 1,6 miljarder kronor i flygplatsen, varav huvuddelen redan är genomförda.

### 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 1,8 miljarder kronor vid flygplatserna.

### Real Estate

Swedavias arbete med terminalnära fastighetsutveckling bedrivs inom rörelsesegmentet Real Estate. Målsättningen är att utveckla och exploatera markområden i anslutning till flygplatserna för att realisera värden som därefter kan användas i utvecklingen av flygplatserna. Under perioden 2016-2025

investeras 5,1 miljarder kronor inom Real Estate-segmentet, bland annat i nytt hotell och kontorsbyggnad på Stockholm Arlanda Airport och nytt hotell på Göteborg Landvetter Airport.

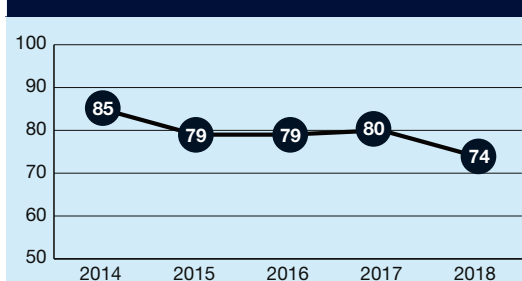
### Investeringar 2016-2025

Miljarder SEK	Planerat 2016-2025	Varav upparbetat 2016-2018
Stockholm Arlanda Airport	29,1	4,1
<i>Varav utvecklingsprogrammet</i>	<i>17,3</i>	<i>2,8</i>
<i>Varav masterplan</i>	<i>7,2</i>	<i>0,0</i>
Göteborg Landvetter Airport	3,5	1,1
Bromma Stockholm Airport	1,6	1,3
Regionala flygplatser	1,8	0,5
Real Estate	5,1	1,2
Koncerngemensam	3,3	1,0
<b>Totalt</b>	<b>44,4</b>	<b>9,2</b>

### 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. År 2015 gjordes en sänkning av Swedavias flygplatsavgifter och en översyn av jämförelsetrafiken. Konkurrenskraften 2018 har påverkats av en gynnsam kronkurs samt en sänkning av flygplatsavgifterna. Swedavias beslut att på grund av stora kapacitetsinvesteringar höja avgifterna för 2019 kommer sannolikt medföra ett högre indexvärde vid nästa mätning. År 2018 uppgick index till 74 jämfört med 80 under år 2017.

### Jämförelseindex



# Säkerhet och trygghet för kunder, medarbetare och partners

För Swedavia handlar social utveckling om säkerhet, trygghet, mångfald och inkludering. Swedavias flygplatser ska vara trygga arbetsplatser där engagemang och ansvarstagande präglar arbetsmiljön. Idag och imorgon.



## Swedavias säkerhetsarbete

Säkerhetsarbetet är en integrerad del av hela Swedavias verksamhet och fokus för kontinuerligt utvecklingsarbete. Swedavias säkerhetsarbete är indelat i luftfartsskydd och flygsäkerhet. Luftfartsskyddet syftar till att förebygga brottsliga handlingar medan flygsäkerhetsarbetet förebygger olyckor. Säkerhetsarbetet är anpassat till det nya regelverket för flygsäkerhet som har tagits fram av EU:s flygsäkerhetsmyndighet EASA. Alla Swedavias flygplatser är certifierade enligt regelverket, med undantag från Ronneby Airport och Luleå Airport, som båda drivs i samverkan med Försvarmakten och därför omfattas av särskilda regler.

## Kontinuitetsplanering och riskhantering

Swedavia arbetar med kontinuitetsplanering och riskhantering. Bolaget utformar konkreta åtgärdsplaner för att säkerställa att flygplatserna ska klara störningar som stora elavbrott eller problem med vattenförsörjningen. Flera av Swedavias flygplatser ligger långt fram på detta område.

Att bedriva en proaktiv riskhantering är viktigt i Swedavias strävan efter en hög tillgänglighet för resenärer och kunder. Genom kontinuerlig och systematisk riskhantering styrs beslut, prioriteringar och förändringsarbete mot Swedavias övergripande mål. Verksamheternas samtliga risker och risktyper värderas och sammanställs i riskbanker som löpande uppdateras inom ramen för ledningens genomgång samt hållbarhets- och affärsplanarbetet. Risker i riskbankerna aggregeras och rapporteras kvartalsvis.

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

## Kvalitetsarbete med nollvision

Swedavias mål är att det ska ske noll haverier och allvarliga tillbud orsakade av bolaget. Swedavia rapporterar samtliga händelser med flygsäkerhetspåverkan till Transportstyrelsen, samt till Statens Haverikommission (SHK) vid haverier och allvarliga tillbud. Under 2018 inträffade ett haveri (tre stycken 2017) och två tillbud (inga 2017). Swedavias infrastruktur och procedurer har inte haft någon påverkan i någon av dessa händelser. Tillbud har inte heller orsakat dödsfall, personskador eller allvarliga skador på luftfartygen. SHK har valt att inte utreda någon av dessa tre händelser.

Under året noterade Transportstyrelsen tre allvarliga brister i samband med sina revisioner av flygplatsernas luftfartsskyddsarbete (19 brister 2017). Två av dessa grundar sig i att det konstaterats att funktionaliteten, i de tekniska hjälpmedel som används för övervakning av området, har haft brister. På berörda flygplatser har ett utbyte av aktuell utrustning gjorts och vid en uppföljande revision konstaterades att den nya tekniken helt uppfyller Transportstyrelsens krav.

Swedavia påbörjade under 2017 ett arbete för att förbättra verksamhetens egenkontroller, för att i tid kunna upptäcka eventuella brister. Arbetet har fortgått under 2018 och därmed har allvarliga brister minskat under året.

## Ny teknik

Utvecklingen av ny teknik bidrar till Swedavias arbete med att ständigt förbättra och effektivisera säkerhetsrutinerna på flygplatserna. Så kallade security scanners och utrustning för röntgen av kabinbagage är viktiga delar i resenärsprocessen. Ny teknik håller på att utvecklas så att resenären kan behålla vätskor och elektronik i sitt handbagage genom hela säkerhetskontrollen. Det gör kontrollen





enklare och snabbare. I ett längre perspektiv arbetar Swedavia med införandet av en ny standard som ställer hårdare krav för röntgen av incheckat bagage. Tekniken ska vara införd 2022.

### Utvecklingsarbete

Det utvecklingsarbete som pågår på flera av Swedavias flygplatser är förknippat med stora krav på säkerheten. Det stora antal transporter och byggarbetare 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. Swedavia delar ansvaret för säkerheten på landside med polisen, vilket innebär att roller och ansvarsområden måste vara tydligt definierade.

Under 2018 etablerade Swedavia ett arbetsmiljöteam som arbetar specifikt med arbetsmiljöfrågor i utvecklingsprojekten, där många externa leverantörer arbetar. Ambitionen är att hitta förbättringsområden och höja kvaliteten i arbetsmiljöarbetet.

### Mänskliga rättigheter

Det är Swedavias ansvar att i den utsträckning som är möjlig säkerställa respekten för mänskliga rättigheter bland medarbetare, resenärer och leverantörer. 42 miljoner passagerare passerade flygplatserna 2018. Det innebär att bolagets verksamhet inverkar på ett stort antal människors liv. Swedavia bedriver därför ett kontinuerligt arbete för att proaktivt identifiera och hantera de risker kopplade till mänskliga rättigheter som kan finnas genom hela värdekedjan.

Swedavias uppförandekod utgör en viktig grund i arbetet. Koden, som har fastställts av styrelsen, uttrycker tydliga förväntningar på hur Swedavias medarbetare och leverantörer ska uppträda. Hösten 2018 togs underlag fram för att implementera bolagets nya Code of Conduct genom dialog om affärsetiska frågor på arbetsplatsträffar runt om i verksamheten. En utbildning tas under 2019 fram och blir obligatorisk för samtliga medarbetare i Swedavia. Utbildningen kommer på

sikt att omfatta alla leverantörer till Swedavia.

Uppförandekoden är baserad på FN:s deklARATION om mänskliga rättigheter, ILO:s kärnkonventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet, Riodeklarationen samt FN:s konvention mot korruption. En viktig fråga är att god assistansservice ska erbjudas till personer som är i behov av sådan. Risken för förekomst av människohandel på flygplatserna är en annan viktig fråga, där Swedavia genom deltagande i nätverk samt samarbete med berörda myndigheter kan spela en avgörande roll.



### Minskad ojämlikhet

Liksom FN:s tionde hållbarhetsmål föreskriver, arbetar Swedavia för minskad ojämlikhet. Swedavia bidrar till minskad ojämlikhet, bland annat genom att aktivt arbeta för jämställda och jämlika arbetsplatser och genom tillgänglighetsanpassade flygplatser. Bolaget har strategiska samarbeten med Arbetsförmedlingen, IVA, Läkare Utan Gränser, Pride, Röda Korset och We Link Sweden.

Swedavia arbetar efter en strukturerad och kompetensbaserad rekryteringsmetod, där kompetens är basen i varje rekrytering. Rekryteringsprocessen och tillhörande dokument ses löpande över för att säkerställa inkludering. Under 2018 har Swedavia även varit aktiva i projektet UUA – Universellt utformade arbetsplatser. Swedavia strävar efter att arbetsplatserna ska spegla olikheter och UUA-projektet syftar till att säkerställa att arbetsplatser utformas så att de är inkluderande för alla och att öka förmågan att tillvarata människors olikheter oavsett funktionsnedsättning, ohälsa, språksvårigheter med mera.

### Antikorruptionsarbete

Etiskt och moraliskt ansvarstagande är en förutsättning för det hållbarhetsarbete som utgör grunden för Swedavias verksamhet. En viktig del av bolagets strategi är att arbeta aktivt och proaktivt mot korruption. Tre huvudkomponenter utgör grunden för arbetet: tydliga styrande dokument, regelbundna utbildningar och en öppen dialog med medarbetare, leverantörer och andra intressenter.

Att ha tydliga styrdokument är avgörande för Swedavia i arbetet med att motverka korruption. Bolagets Code of Conduct är styrande i arbetet. Därtill har bolaget tagit fram en särskild mutpolicy. Antikorruptionsutbildningar arrangeras på regelbunden basis för bolagets ledare och specialister. En onlineutbildning om Swedavias mutpolicy och riktlinjer om extern representation finns för alla medarbetare i Swedavia, i en satsning för att öka medvetenheten om korruptionsfrågor i hela organisationen. Swedavia Airport Academy följer löpande upp genomförandegraden av onlineutbildningen för ledare i Swedavia. I oktober 2018 hade 94 procent av ledarna i Swedavia 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.

**10** MINSKAD OJÄMLIKHET

**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 samt diskriminering och det genomförs årligen en kartläggning av 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 anlitan av extern part och inhyrning av konsult. Riktlinjen ska bidra till ökad mångfald, jämn könsfördelning samt motverka diskriminering.

## Swedavia som arbetsplats

### Inkluderande och engagerande kultur

Med en inkluderande och engagerande kultur strävar Swedavia efter att skapa möjligheter för medarbetare att växa och utvecklas. Ambitionen är att vara en attraktiv arbetsgivare för alla, i en ökande konkurrens på arbetsmarknaden. Att rekrytera, utveckla och behålla kvalificerade medarbetare är avgörande för att nå bolagets långsiktiga mål och för att utveckla attraktiva flygplatser med nöjda kunder.

Swedavia som arbetsplats ska 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 och kunna erbjuda ökad resenärsnöjdhet och förbättrad säkerhet. Bolagets mångfaldssträvan har en tydlig affärsmässig koppling, då mångfald ökar möjligheterna till kreativitet, innovation och ett bättre kundbemötande.

Swedavia eftersträvar en organisation som speglar samhället och kunderna. På samma sätt strävar bolaget efter jämställda arbetsgrupper och att hälften av alla medarbetare ska utgöras av kvinnor.

### Tre fokusområden för en bättre arbetsplats

I arbetet med att utveckla Swedavia till en ännu bättre arbetsplats har bolaget under 2018 fokuserat på tre områden. Områdena utgörs av hållbart ledarskap och medarbetarskap, utveckling samt inkludering och arbetsmiljö.

Swedavia har en väl genomarbetad process för att sätta övergripande och individuella mål – PEP (Personligt Engagemang och Prestation) – för att skapa förutsättningar för medarbetare att utvecklas i arbetet. Medarbetare som arbetar i team och har liknande arbetsuppgifter ska kunna identifiera och följa upp gemensamma mål och på så sätt bli mer involverade i verksamheten. Swedavias fokusområden för ett ökat engagemang innebär att medarbetarna i än högre utsträckning involveras i verksamhetsutveckling och att deras synpunkter och idéer skall nyttjas i den fortsatta verksamhetsutvecklingen.

Swedavia arbetar aktivt med att skapa möjligheter för medarbetare att växa och utvecklas i en inkluderande miljö. Arbetet med likabehandling och mångfald sker förebyggande och systematiskt genom att motverka diskriminering samt

främja medarbetares lika rättigheter och möjligheter. På Swedavia är det varje ledares ansvar att driva ett målinriktat inkluderings- och mångfaldsarbete och under 2018 har ledningsgrupper utbildats i ämnet att leda för inkludering.

För Swedavia är en god, trygg och säker arbetsmiljö en förutsättning och vi värnar om våra medarbetares hälsa, utveckling och trivsel ur ett fysiskt, psykiskt och socialt perspektiv. Swedavia har nolltolerans mot trakasserier och kränkande särbehandling i alla dess former och uppmanar alla medarbetare att rapportera avvikelser, tillbud och olyckor samt komma med förslag till förbättringar.

### Arbetsmiljö

För Swedavia är den fysiska och psykosociala arbetsmiljön av högsta prioritet. Säkerhet är en grundläggande aspekt vars betydelse inte kan underskattas, men bolaget ska också garantera att resurser och energi används på ett ansvarsfullt sätt. Det stora antalet resenärer och de utvecklingsprojekt som pågår på flera flygplatser utgör utmaningar på arbetsmiljöområdet. Swedavias strategi "Ansvar för samhälle och människa" är en stor tillgång i arbetet med att möta utmaningarna. Genom att tillämpa strategin säkerställer Swedavia att vi tar ansvar och lyfter behovet av en god arbetsmiljö.

Swedavias målsättning är att inga allvarigare arbetsplatsolyckor ska inträffa på flygplatserna. Bolaget har en tydlig struktur för ett effektivt och proaktivt arbetsmiljöarbete. Dessutom har verksamheten rutiner för rapportering av olyckor och incidenter. Målet är att öka rapporteringsviljan och engagemanget kring arbetsmiljöfrågor i alla led. Safety walks och Safety talks, där ledarna går ut i verksamheten och samtalar med medarbetare om arbetsmiljörisiker, är viktiga redskap.

Under 2018 steg Swedavias totala sjukfrånvaro, från 4,78 procent vid årets början till 4,94 vid årets slut. Ökningen gällde såväl män som kvinnor och både kort- samt långtids-sjukskrivning. Förändringen är tydligast på Stockholm Arlanda Airport.

Medelantal anställda	Könsfördelning ledare		Könsfördelning samtliga medarbetare		Medarbetare med utländsk bakgrund
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	
3 217 (3074)	36% (35%)	64% (65%)	36% (36%)	64% (64%)	18,2% (15,2%)



# Flygplatser med världsledande klimatarbete

Swedavias mål är att inga utsläpp av fossil koldioxid ska ske från den egna verksamheten efter 2020. Bolaget närmar sig målet. För att påskynda omställningen till förnybart biobränsle har Swedavia under året formulerat ett nytt hållbarhetsmål som gäller från och med 2019 – att fem procent av flygbränslet som tankas på svenska flygplatser ska vara förnybart år 2025.



FN:s trettonde hållbarhetsmål föreskriver att världen ska vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser. Swedavia bidrar till att bekämpa klimatförändringen genom att verka för ett ökat användande av förnybart flygbränsle och för att skapa en ökad efterfrågan på sådana drivmedel. Swedavia bidrar också genom att inom bolaget arbeta för en verksamhet utan utsläpp av fossil koldioxid.

## Nollutsläpp av fossil koldioxid 2020

Swedavia har sedan tidigare ett ambitiöst miljömål om att inga utsläpp av fossil koldioxid ska ske från den egna verksamheten efter 2020. Det målet nådde Ronneby Airport 2017, Visby Airport och Luleå Airport 2018 och Åre Östersund Airport förväntas göra det 2019.

För hela Swedavia uppgick utsläppen av fossil koldioxid från den egna verksamheten under 2018 till 1305 ton, jämfört med 1 896 ton 2017. Det är en minskning med 89 procent sedan 2005.

## Nytt miljömål till 2025

När Swedavia satte nollmålet för egna utsläpp till år 2020 ställdes siktet högt. Nu när målet är inom räckhåll är det dags att sikta ännu högre. Nästa steg i Swedavias klimatomställning är att lyfta blicken från flygplatserna till hela flygbranschens klimatomställning. Därför formulerades målet att fem procent av flygbränslet som tankas på svenska flygplatser ska vara förnybart år 2025. Detta mål kan endast nås genom djupgående samarbeten med aktörer både i och utanför branschen.

■ *För fler exempel på hur Swedavia driver flygets klimatomställning framåt, se sidan 18.*

## Samverkan för biobränsle och elflyg

2018 utgjordes 0,4 procent av den totala bränsleförbrukningen i inrikesflyget av biobränsle, jämfört med 0,01 procent 2017. En utmaning för en bredare övergång till biobränslen i flyget är att det förnybara bränslet, som ännu bara produceras i begränsad skala och kommersiellt enbart i USA, är betydligt dyrare än motsvarande fossila bränslen. Swedavia samverkar med andra intressenter, bland annat som partner i den ekonomiska föreningen Fly Green Fund, som ska verka för en ökad efterfrågan på biobränsle för flyg och samtidigt stötta produktion av sådant bränsle i Norden.

Swedavia är 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 biobränsle till flygbranschen. Swedavia är också medlem i 2030-sekretariatet, som arbetar för att Sverige ska ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen till 2030.

Forskningsinstitutet RISE har fått i uppdrag av Energimyndigheten att driva ett innovationskluster för att påskynda omställningen till fossilfrihet inom flyget. I samverkan med RISE och SAS ska Swedavia forma innovationsklustret Fossilfria flygtransporter 2045. Klustret ska samla aktörer från hela ekosystemet där varje aktör bidrar till det gemensamma målet och utgå från ett systemperspektiv, där hänsyn tas både till affärs- och teknikutveckling.

Konsortiet ELISE (Elektrisk lufttransport i Sverige) bildades i december 2018 med målet att få fram ett kommersiellt elflygplan till 2025. Swedavia är inte medlem i konsortiet men utreder formerna för samverkan och partnerskap eftersom nuvarande flygplatser har en nyckelroll för framtidens elflyg.

## Hållbar energi och fossilfria bränslen

Swedavia arbetar för att minska sin totala energianvändning. 2018 uppgick den till 198

**13** BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGEN

**Bekämpa klimatförändringen**

Swedavia bidrar till att bekämpa klimatförändringen genom att verka för ett ökat användande av förnybart flygbränsle och för att skapa en ökad efterfrågan på sådana drivmedel från myndigheter, näringsliv och privatpersoner. 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 icke-fossila bränslen för den egna vagnparken och ett ständigt pågående effektiviseringsarbete för att minska förbrukningen av energi och råvaror.

764 MWh, jämfört med 190 529 under 2017. En kall och snörik vinter tillsammans med en varm sommar har dock inneburit ett ökat energibehov för 2018. Det har också Arlandas nya driftområde gjort. Swedavia arbetar löpande med åtgärder för energieffektiviseringar så som utbyte till LED-armaturer, byte till energieffektivare ventilationsaggregat och drivmotorer för att minska energianvändningen. Under 2018 har energideklarationer av alla Swedavias byggnader genomförts. Totalt 97 procent av den energi som Swedavia använder kommer från förnybara källor. Bolaget använder 100 procent förnybar fjärrvärme, 100 procent förnybar el, 80 procent förnybara drivmedel och 100 procent förnybart bränsle till egna pannor.

Swedavia arbetar även för att den egna fordonsflottan ska övergå till att använda förnybara bränslen. Bolaget strävar efter att, så långt som möjligt, ersätta fossila bränslen med el, biogas och syntetisk diesel (HVO) och fortsätter att stegvis förnya fordonsflottan och arbeta med aktiviteter för minskad bränsleanvändning.

En teknisk utmaning som kvarstår är att hitta en fossilfri lösning för flygplatsernas reservkraftsystem. HVO kan vara en lösning i detta fall. I dagsläget är sex procent av bränslet i reservkraften förnybart och för brandövningar 45 procent. För att nå fler av Sveriges miljö kvalitetsmål krävs ytterligare fokus och Swedavia tittar därför på nya innovativa lösningar och nya affärsmodeller inom exempelvis energi och vatten.

### Buller

Buller är en ständigt aktuell fråga för flygbranschen. Bromma Stockholm Airport är den av Swedavias flygplatser som genomför de mest långtgående skyddsåtgärderna. Till exempel är flygplatsen stängd nattetid. Swedavia arbetar för att bullerbelastningen kring samtliga flygplatser ska upplevas som acceptabel i förhållande till flygets samhällsnytta. För detta finns olika verktyg, som bullerisolering av bostäder, högre startavgifter för mer bullrande flygplan, kurvade inflygningar, att undvika tätorter under inflygning samt att arbeta med gröna inflygningar, där flygplanet sjunker kontinuerligt från marschhöjd till rullbana. Detta reducerar bullret och sparar dessutom bränsle och minskar utsläppen.

Stockholm Arlanda Airport introducerade i juni tre nya så kallade kurvade procedurer för inflygning till bana 3, söderifrån. Syftet är att undvika att flyga rakt över Upplands Väsby tätort. Procedurerna användes mycket under perioden mitten av juni till mitten av augusti då bana 1 var avstängd för reparation och bana 3 då användes även under lågtrafik. Totalt har 600 kurvade inflygningar genomförts på Arlanda under 2018. Förutom minskat buller över Upplands Väsby tätort så bidrog detta till minskade utsläpp av fossil koldioxid med cirka 200 ton. Malmö Airport har implementerat en modernisering av luftrum och procedur som ska leda till kortare inflygningsvägar och mindre bränsleförbrukning. Detta kommer att leda till minskat buller över Dalby vid inflygning.

### Vatten, kemikalier och avfall

Swedavia arbetar kontinuerligt med att begränsa sin påverkan på vattenmiljön. Kemikalier byts ut för att få så liten miljö- och hälsopåverkan som möjligt och användning ses över och begränsas. Främst handlar det om att begränsa utsläpp av de

medel som används vid avisning av flygplan och medel för halkbekämpning på rullbanorna. Bromma har under året infört ett Runway Weather Information System (RWIS) som ger reduktion av halkbekämpningsmedel med cirka 20-30 procent. Flera flygplatser har 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. I september invigdes den nya anläggningen för att återvinna glykol som används för att avisa flygplan på Arlanda. Med hjälp av ny teknik kan Swedavia och leverantören Vilokan idag återvinna större delen av den glykol som samlas upp och skapar på så sätt en cirkulär glykolproduktcykel som är både ekonomiskt och miljömässigt hållbar.

Under 2018 köpte Bromma in nya fordon för avisning av flygplan. Med dessa kan glykolinblandning optimeras och glykolförbrukningen minska. Detta tack vare att fordonen är försedda med en ”våderstation” som känner av rådande utomhus-temperatur och justerar blandningen automatiskt. Tidigare har flygplatsen blandat manuellt utifrån väderprognoser och med en större säkerhetsmarginal. Swedavia har under året miljö- och hälsobedömt alla kemiska produkter som används i verksamheten, vilket innebar att kemikaliemålet uppnåddes. Inom avfallsområdet minskar totala mängden avfall per passagerare och flera flygplatser har infört utsortering av matavfall. De områden som fortsatt bjuder på utmaningar är källsortering av flygplansavfall och att få överblick över det avfall som uppkommer i byggprojekten.

### Miljö i utvecklingsprogrammen

De omfattande utvecklingsprogram som nu pågår vid flera av Swedavias flygplatser är en utmaning ur miljösynpunkt. Swedavia ställer miljökrav på nya byggnader som byggs, som bland annat innebär att energiprestandan för byggnaderna ska vara minst 25 procent bättre än gällande byggregler, trädprodukter ska komma från certifierade skogar och byggvaror ska vara accepterade enligt Byggvarubedomningens kriterier. Swedavia miljöcertifierar många av våra byggnader.

## Certifieringar i toppklass

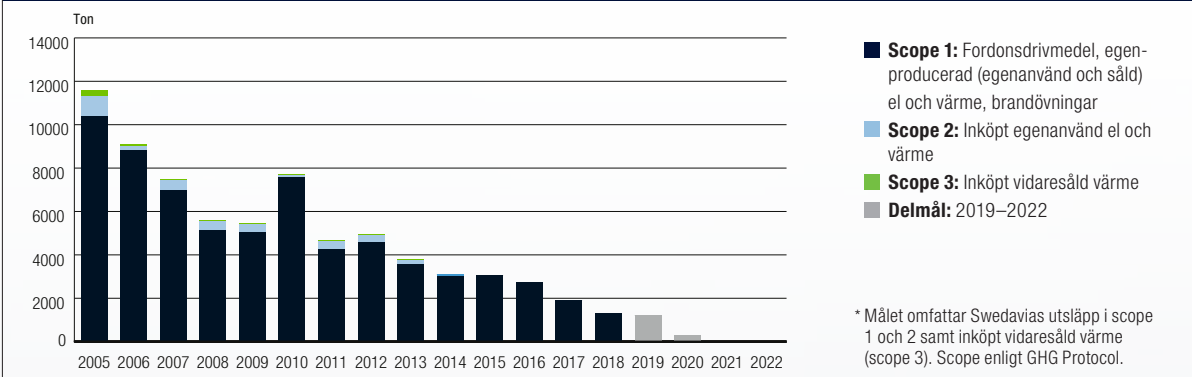
**Swedavias flygplatser** är certifierade på den högsta nivån enligt Airport Carbon Accreditations standard för flygplatsers klimatarbete.

**Swedavias verksamhet** är certifierad enligt miljöledningsstandarden ISO 14001:2015 och energiledningsstandarden ISO 50001:2011.

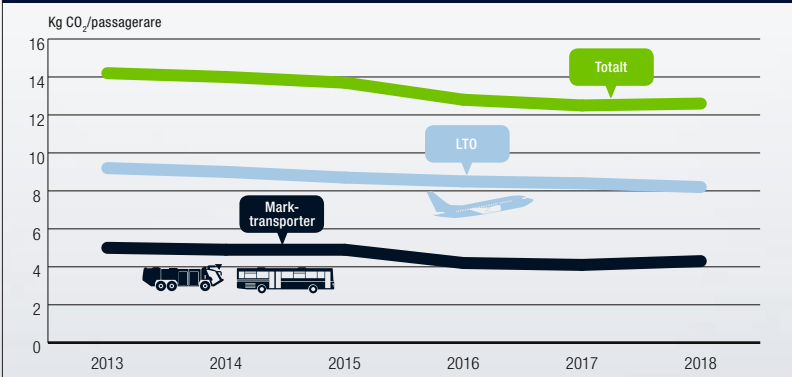
**Långtidsparkeringen P1** vid Stockholm Arlanda Airport är certifierad på nivån Excellent enligt standarden CEEQUAL som bedömer hur väl anläggningsprojekt klarar hållbarhetsfrågor.

**Office One** på Arlanda har nått certifieringen BREEAM Excellent. BREEAM är ett miljöcertifieringssystem för byggnader och Excellent är den nästa högsta betygsnivån.

**Utveckling för Swedavias nollmål avseende utsläpp av fossil koldioxid\***

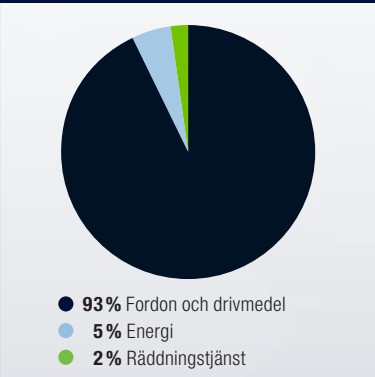


**Utsläpp av fossil koldioxid i kilogram per passagerare för flygtrafikens LTO\*\* och passagerares marktransporter till/från flygplatserna**



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

**Swedavias fossila koldioxidutsläpp per område 2018, %**

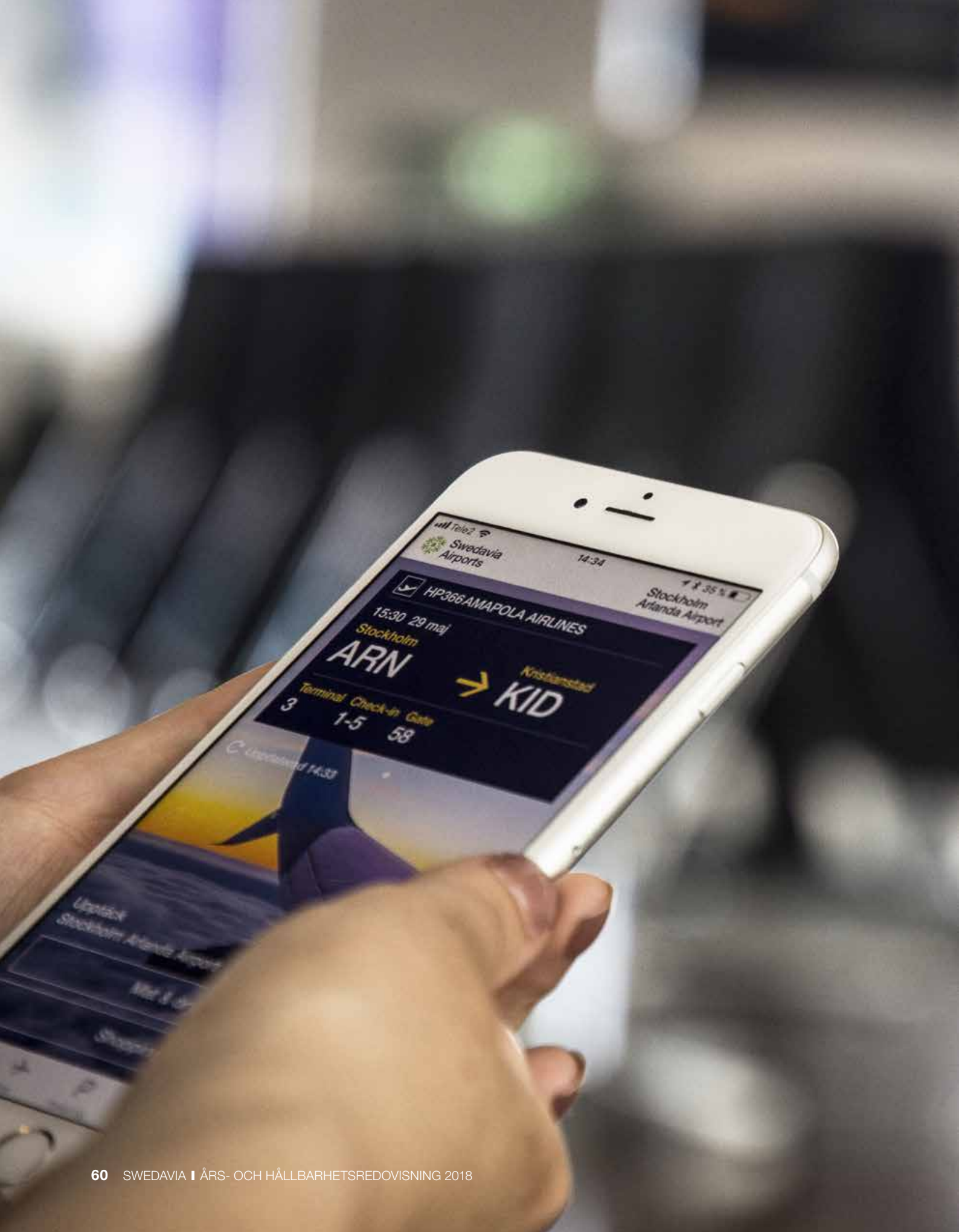




Koldioxidavtryck, kton CO2*								
Flygplats	Flygtrafik		Marktransporter		Swedavia		Totalt	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Stockholm Arlanda Airport	233	235	112	103	0,8	0,9	346	340
Göteborg Landvetter Airport	47	48	32	29	0,1	0,2	78	77
Malmö Airport	21	21	17	17	0,2	0,2	38	38
Bromma Stockholm Airport	18	18	3	3	0,0	0,1	21	22
Umeå Airport	8	8	6	6	0,1	0,2	14	15
Luleå Airport	9	9	6	6	0,0	0,0	15	15
Åre Östersund Airport	4	4	2	2	0,0	0,0	6	6
Kiruna Airport	2	2	1	1	0,1	0,2	3	4
Ronneby Airport	2	2	1	1	0,0	0,0	3	3
Visby Airport	3	3	1	1	0,0	0,0	4	4
Swedavia Real Estate AB	-	-	-	-	0,0	0,0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>346</b>	<b>352</b>	<b>181</b>	<b>170</b>	<b>1,3</b>	<b>1,9</b>	<b>528</b>	<b>524</b>
<i>Procentuell förändring 2017–2018:</i>	<i>-1,7 %</i>		<i>6,3 %</i>		<i>-31,1 %</i>		<i>0,8 %</i>	
<p>Koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser 2018 redovisas här fördelat på flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken), passagerarnas marktransporter till och från flygplatserna samt Swedavias egen verksamhet*.</p> <p>Under året har koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser ökat med cirka 1 procent, från cirka 524 kton CO2 2017 till 528 kton 2018. Samtidigt har antalet passagerare ökat</p>					<p>med 0,2 procent, vilket betyder att koldioxidavtrycket per passagerare har ökat med cirka 1 procent.</p> <p>Swedavias egna utsläpp av fossil koldioxid har minskat med drygt 31 procent, från 1 896 ton 2017 till 1 305 ton 2018. Åtgärder som bidragit till minskningen i den egna verksamheten är att inblandningen av förnybara fordonsbränslen ökat.</p>			

\* Swedavia AB (10 flygplatser) samt Swedavia Real Estate AB.





# Årsredovisning 2018

## Innehåll

<b>Förvaltningsberättelse och hållbarhetsrapport</b>	<b>62</b>	<b>Not 20</b>	Verkligt värde	109	
<b>Bolagsstyrningsrapport</b>	<b>74</b>	<b>Not 21</b>	Förvaltningsfastigheter	110	
<b>Koncernens räkenskaper</b>	<b>84</b>	<b>Not 22</b>	Biologiska tillgångar	110	
Koncernens resultaträkning	84	<b>Not 23</b>	Finansiella anläggningstillgångar	111	
Koncernens balansräkning	85	<b>Not 24</b>	Andra långfristiga fordringar	111	
Förändringar i eget kapital	87	<b>Not 25</b>	Andelar i intresseföretag och joint ventures	111	
Koncernens kassaflödesanalys	88	<b>Not 26</b>	Andelar i koncernföretag	112	
<b>Moderbolagets räkenskaper</b>	<b>89</b>	<b>Not 27</b>	Finansiella tillgångar och skulder	112	
Moderbolagets resultaträkning	89	<b>Not 28</b>	Material och förråd	114	
Moderbolagets balansräkning	90	<b>Not 29</b>	Kortfristiga fordringar	114	
Förändringar i eget kapital	91	<b>Not 30</b>	Fordringar på koncernföretag	114	
Moderbolagets kassaflödesanalys	92	<b>Not 31</b>	Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures	114	
<b>Noter</b>	<b>93</b>	<b>Not 32</b>	Övriga fordringar	114	
<b>Not 1</b>	Företagsinformation	93	<b>Not 33</b>	Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	114
<b>Not 2</b>	Redovisningsprinciper	93	<b>Not 34</b>	Eget kapital	114
<b>Not 3</b>	Segmentsredovisning	99	<b>Not 35</b>	Avsättningar	115
<b>Not 4</b>	Nettoomsättning	100	<b>Not 36</b>	Avsättningar för pensioner	115
<b>Not 5</b>	Transaktioner med närstående	101	<b>Not 37</b>	Övriga avsättningar	117
<b>Not 6</b>	Övriga rörelseintäkter	101	<b>Not 38</b>	Uppskjuten skatt	117
<b>Not 7</b>	Arvode och kostnadsersättning till revisorer	101	<b>Not 39</b>	Räntebärande skulder	118
<b>Not 8</b>	Anställda och personalkostnader	102	<b>Not 40</b>	Långfristiga och kortfristiga skulder	118
<b>Not 9</b>	Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	105	<b>Not 41</b>	Låneskulder	118
<b>Not 10</b>	Övriga rörelsekostnader	105	<b>Not 42</b>	Checkräkningskredit	118
<b>Not 11</b>	Finansiella intäkter och kostnader	105	<b>Not 43</b>	Övriga skulder	119
<b>Not 12</b>	Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver	106	<b>Not 44</b>	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	119
<b>Not 13</b>	Skatt	106	<b>Not 45</b>	Tillgångar som innehas för försäljning	119
<b>Not 14</b>	Immateriella anläggningstillgångar	106	<b>Not 46</b>	Finansiella risker	119
<b>Not 15</b>	Materiella anläggningstillgångar	107	<b>Not 47</b>	Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	123
<b>Not 16</b>	Byggnader och mark	107	<b>Not 48</b>	Kassaflöde	123
<b>Not 17</b>	Markanläggningar	108	<b>Not 49</b>	Kompletterande information till finansiella nyckeltal	123
<b>Not 18</b>	Installationer, fordon och inventarier	108	<b>Not 50</b>	Händelser efter balansdagen	123
<b>Not 19</b>	Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	109	<b>Årsredovisningens undertecknande</b>	124	
			<b>Revisionsberättelse</b>	125	
			<b>Bestyrkanderapport</b>	128	



# Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, avger härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen för verksamhetsåret 2018. Förvaltningsberättelsen omfattar koncernen och moderbolaget, där inget annat anges avses koncernen.

## SWEDAVIAS VERKSAMHET

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 2018 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 affärs- mässiga grunder och med långsiktig lönsamhet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att riksdagens transportpolitiska mål uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Enligt ägaravvisningen ska Swedavia, inom ramen för transportpolitikens funktions- och hänsynsmål, mäta och redovisa utfall för fem indikatorer inom områdena tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet och miljö. Swedavias verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar.

## SYFTE, VISION OCH AFFÄRSIDÉ

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

## VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER ÅRET

För åttonde året i rad ökade antalet passagerare och under året reste 42 miljoner passagerare till eller från Swedavias flygplatser, en ökning med 0,2 procent jämfört med föregående år.

Under 2018 invigdes 41 nya linjer vid Swedavias flygplatser vilket bidrar till ytterligare förbättrad tillgänglighet. Den sist tillkomna linjen under året var mellan Göteborg Landvetter Airport och Doha i Qatar vilket var Swedavias första långdistanslinje från Västsverige.

Swedavia har erhållit Finansinspektionens godkännande att utöka låneramen för sitt obligationsprogram, Medium Term Notes (MTN), som etablerades 2012. Programmets ram utökas från 5 till 15 miljarder SEK.

Den 7 februari utsågs Johan Bill till ny chef för Swedavias genomförandeorganisation som också bytte namn till enheten för Stora Projekt. Johan Bill kommer närmast från Trafikverket och tillträdde i augusti. Han rapporterar till vd och ingår i koncernledningen.

Riksdagen fastställde i samband med beslut om rambudget för 2018 om en nationell flygskatt som infördes den 1 april 2018. Swedavia har följt utvecklingen för att bedöma vilka effekter flygskatten kan komma att få för bolagets kunder och därmed för Swedavias verksamhet. Swedavias tidigare bedömning att en nationell flygskatt endast har mycket små effekter på klimatutsläppen och samtidigt riskerar att bli en svensk konkurrensnackdel kvarstår. Swedavia fortsätter att följa utvecklingen för att bedöma vilka åtgärder som behöver vidtas till följd av flygskatten.

Swedavia genomför de närmsta åren en stor expansion av Göteborg Landvetter Airport för att möta regionens behov av ökad tillgänglighet. Signeringen av avtalen av projektet, Terminalexpansion Norr, ägde rum den 23 februari 2018 och omfattar byggnationen av ett nytt hotell kopplat till terminalen, en gemensam säkerhetskontroll för inrikes- och utrikesresenärer samt ett nytt bagagehotell. Kontraktspart för entreprenaden är Peab och operatör för hotellet blir Scandic. Officiell start för projektet Terminalexpansion Norr skedde den 8 maj, vilket innebär att byggnationen nu är igång både på den norra och södra sidan av terminalen på Göteborg Landvetter.

På Stockholm Arlanda Airport invigdes den 28 maj en ny ramp med nya uppställningsplatser för flygplan invid Terminal 2. Resenärer och bagage hanteras i andra terminaler och bussar transporterar resenärer till och från rampen. Den nya rampen är ett betydande tillskott för Stockholm Arlandas utveckling och gör det möjligt för flygplatsen att hantera en ökad flygtrafik, vilket är en förutsättning för bygget av den nya piren.

Swedavias verksamhet på Visby Airport och Luleå Airport blev helt fossilfri under året. Det innebär att flygplatserna tillsammans med Ronneby Airport, som nådde målet 2017, nu har noll utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten. Detta mål är ett av Swedavias fyra övergripande hållbarhetsmål om noll ton fossila koldioxidutsläpp i den egna verksamheten vid år 2020.

I juni undertecknades en överenskommelse med Serneke Group AB om att slutreglera tilläggsköpeskillingen, 55 MSEK, hänförligt till avyttringen av Sæve flygplats. Likvidavräkningen skedde under augusti 2018.

Swedavia tecknade den 6 juli avtal om att sälja fastigheten på Göteborg Landvetter Airport där ett hotell är under uppförande till Midstar Fastigheter AB. Hotellet, som planeras stå klart att tas i bruk vid årsskiftet 2020/2021, är beläget i direkt anslutning till flygplatsterminalen. Överlåtelsen sker i linje med Swedavias fastslagna strategi att skapa och realisera värden för återinvesteringar i flygplatsernas konkurrenskraft. Affärens reavinest är beräknad till storleksordningen 140 MSEK och väntas inflyta under första kvartalet 2021.

Bromma Stockholm Airport anpassar flygplatsen för att möta behovet av väl fungerande resande genom en ny del av avgångshallen som nu har öppnats. Den 16 september invigdes den nya avgångshallen som byggts om med luftigare, rymligare och effektivare gater för att underlätta resandet. Förbättringar av avgångshallen är en del i moderniseringen av flygplatsen.

I maj tecknade Swedavia avtal med United Spaces om ett långtgående samarbete för den terminalnära byggnaden SkyCity Office One. Kontorsfastigheten erbjuder moderna coworking kontor för arbetsplatser med närhet till hela världen. De första hyresgästerna flyttade in den 1 oktober 2018.

Under 2018 tecknade Swedavia avtal med Securitas om att bolaget från den 1 maj 2019 blir ny leverantör av säkerhetstjänster på Göteborg

Landvetter Airport. Göteborg Landvetter Airport är tidigare den enda av Swedavias större flygplatser där säkerhetsverksamheten operativt bedrivs i Swedavias egen regi.

Sedan år 2016 köper Swedavia biobränsle motsvarande bränsleförbrukningen vid medarbetarnas samtliga tjänsteflygresor. Under 2016 blev Swedavia första bolag i världen att genomföra en sådan satsning, något man upprepat under de följande åren. Biobränsle har tidigare tankats vid hälften av Swedavias flygplatser. 2018 års mängd fördelades i mitten av december 2018 på Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Bromma Stockholm Airport, Visby Airport och Luleå Airport.

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 arbetsätt och bli mer resultat- och processorienterat samt skapa bättre möjligheter

att realisera företagets strategier. I samband med organisationsförändringen har Swedavia till viss del en ny koncernledning som består av vd och koncernchef Jonas Abrahamsson, Mats Påhlson, Anna Bovaller, Marie Wiksberg, Johan Bill, Karl Wistrand, Charlotte Ljunggren, Peter Grunditz, Mona Glans och Susanne Norman. Anna Strömwall tillträder som flygplatsdirektör för Göteborg Landvetter Airport i februari och ingår i den nya koncernledningen.

Swedavia har beslutat att höja avgifterna gentemot flyg- och marktjänstbolag med 7,8 % från 1 januari 2019, utöver den prishöjning om 2,7 % som gäller från och med 15 januari 2019 enligt 2018 års prisbeslut. Avgiftsbeslutet innehåller också en engångsjustering som gör att Swedavias avgifter temporärt höjs med ytterligare 2,1 % till och med 31 december 2019. Bakgrunden till avgiftshöjningen är de omfattande investeringar i ny kapacitet som Swedavia genomför för att möta den långsiktiga efterfrågan på flygresor.

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

MSEK, om ej annat anges	2018	2017	2016	2015	2014
Nettoomsättning	5 922	5 745	5 546	5 416	5 384
Rörelseresultat	682	651	966	1 755	1 405
Rörelsemarginal, %	11,5	11,3	17,4	32,4	26,1
Årets resultat	517	407	717	1 410	926
Avkastning operativt kapital, % <sup>3)</sup>	4,6	5,1	8,5	14,6	10,3
Skuldsättningsgrad, ggr <sup>4)</sup>	1,1	1,0	0,7	0,6	1,4
Investeringar	3 195	3 866	2 138	1 120	924
Utdelning	- <sup>2)</sup>	122	143	232	231
Medelantal anställda	3 217	3 074	2 949	2 787	2 516
Antal passagerare, miljoner	42,0	41,9	39,5	37,6	35,7
Driftkostnader per avresande passagerare, SEK <sup>4)</sup>	205,4	197,3	197,3	195,2	186,6
Kommersiella intäkter per avresande passagerare, SEK	75,2	75,7	75,5	76,1	78,5

1) Nyckeltal och definition se sida 134–135.

2) Till årsstämman föreslagen utdelning.

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

4) 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 2014–2015 utifrån Swedavia AB.

## NETTOOMSÄTTNING OCH RESULTAT

Koncernens nettoomsättning för helåret uppgick till 5 922 MSEK (5 745), vilket var en ökning med 177 MSEK och 3,1 procent jämfört med samma period föregående år.

Intäkter från Aviation Business uppgick till 3 696 MSEK (3 552), vilket är en ökning med 144 MSEK. Passagerar- och Flygplansrelaterade intäkter ökade med 88 MSEK och 3,7 procent. Swedavias prismodell, som innehåller en riskdelningskomponent vid avvikande passagerarvolym från prognostiserade nivåer, påverkade den redovisade omsättningen positivt.

En ökad kostnadsbas hänförligt till säkerhetskontroll medförde ökade intäkter från Extern reglerade avgifter. Försäljning av avisning, ramp- och expeditionstjänster har utvecklats väl och bidrog till ökade intäkter inom Ground Handling och Övriga tilläggstjänster.

Intäkterna från Commercial Services uppgick till 2 191 MSEK (2 152), vilket är en ökning med 39 MSEK. Kommersiella intäkter per passagerare uppgick till 75,2 SEK (75,7).

Intäkter från Food & Beverage fortsatte att ha en utveckling överstigande passagerartillväxten medan intäkter från Retail har utvecklats negativt och understiger passagerartillväxten. Intäkter från Bilparkering

och angöring översteg föregående år. Reklamintäkterna, framför allt på Stockholm Arlanda, har utvecklats positivt och översteg föregående år med 22 procent.

Nyckeltalet driftkostnader per avresande passagerare uppgick till 205,4 SEK (197,3).

Externa kostnader var 96 MSEK högre jämfört med föregående år. De ökade kostnaderna hänförs till hyra för nytt driftområde, ökade kostnader hänförliga till vintereffekter, IT, flygplatsskydd och bevakning.

Personalkostnader justerat för aktiverat arbete för egen räkning uppgick till 1 860 MSEK, vilket är en ökning med 94 MSEK jämfört med föregående år. Fler resurser för att genomföra utvecklingsprogrammen, utveckling inom IT, ökat behov av operativ personal på flygplatserna, var tillsammans med årlig lönerevisionseffekt väsentliga förklaringar.

Av- och nedskrivningar ökade med 51 MSEK jämfört med föregående år. Nedskrivningar för 2018 uppgick till 71 MSEK (119), främst hänförligt till IT- och verksamhetsutvecklingsprojekt. Avskrivningar uppgick till 1 031 MSEK (933), en ökning med 99 MSEK, hänförligt till de senaste årens ökade investeringstakt. Övriga rörelsekostnader var 26 MSEK lägre jämfört med föregående år där utrangeringar påverkade året negativt med 14 MSEK (40).

Koncernens rörelseresultat uppgick till 682 MSEK (651). Rörelseresultatet påverkades negativt med 84 MSEK (160) hänförligt till nedskrivningar och utrangeringar medan tilläggsköpeskilling om 55 MSEK hänförlig till avyttringen av Säve Flygplats påverkade positivt. Exklusive ovanstående poster understeg rörelseresultatet föregående år, 711 MSEK (811).

Finansnettot för året uppgick till -40 MSEK (-76). Räntenettet var lägre än föregående år, vilket förklaras av lägre genomsnittlig ränta trots ökad låneportfölj. Resultatandel från joint ventures påverkade finansnettot positivt med 53 MSEK (37).

Resultat före skatt uppgick till 642 MSEK (575). Årets skattekostnad var lägre än föregående år, -126 MSEK (-167), främst hänförligt till en omvärdering av uppskjuten skatt i koncernen på temporära skillnader med anledning av Riksdagens beslut i juni att sänka bolagsskatten i två steg, först till 21,4 procent 2019 och därefter till 20,6 procent 2021. Omvärderingen påverkade skatten på helåret positivt med 30 MSEK.

Resultat efter skatt uppgick till 517 MSEK (407).

## LIKVIDITET OCH FINANSIELL STÄLLNING

Koncernens eget kapital uppgick vid utgången av året till 8 066 MSEK (7 665).

Swedavias nettoskuld uppgick vid utgången av perioden till 9 195 MSEK (7 290), vilket är en ökning med 1 905 MSEK, hänförlig till ökad upplåning till följd av hög investeringstakt. Swedavias låneskulder fördelas på banklån, 1 700 MSEK (-), obligationslån, 5 150 MSEK (5 082), samt certifikat, 1 506 MSEK (1 451). Utnyttjad checkkredit uppgick till 7 MSEK (-). Vid årets utgång var den genomsnittliga kapitalbindningen 4,2 år (3,4) och den genomsnittliga räntebindningstiden 2,7 år (3,4). Den genomsnittliga räntan uppgick per 2018-12-31 till 1,0 procent (1,4).

Likvida medel minskade med 48 MSEK och uppgick till 10 MSEK (58). Skuldsättningsgraden uppgick till 1,1 gånger, vilket är en ökning jämfört med ingången av året då den uppgick till 1,0 gånger.

Per balansdagen fanns även outnyttjade kreditlöften på totalt 1 793 MSEK (2 200) och ett låneavtal med Nordiska investeringsbanken om 2 000 MSEK där 1 700 MSEK har utnyttjats.

## KASSAFLÖDE

Årets kassaflöde uppgick till -48 MSEK (-112). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 359 MSEK (1 537), vilket är 178 MSEK lägre jämfört med samma period föregående år.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -3 124 MSEK (-3 765). Investeringarna i materiella anläggningstillgångar minskade med 873 MSEK jämfört med föregående år medan investeringar i immateriella anläggningstillgångar ökade med 202 MSEK. Erhållen likvid avseende Säve Flygplats påverkade kassaflödet positivt med 55 MSEK. Föregående år påverkades positivt av en tilläggsköpeskilling avseende Clarion Hotel om 95 MSEK.

Årets kassaflöde från finansieringsverksamheten uppgick till 1 717 MSEK (2 117). Årets kassaflöde förklaras av emitterade obligationer samt ökad certifikatupplåning för att finansiera de ökade investeringarna. Utbetalning av beslutad utdelning påverkade negativt med 122 MSEK (143).

## INVESTERINGAR

Under året uppgick investeringsutfallet till 3 195 MSEK (3 866). Väsentliga investeringar under perioden avsåg kapacitetshöjande investeringar inom Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport utvecklingsprogram såsom terminalutveckling. Vidare gjordes investeringar avseende uppförande av kontorsfastigheten Sky City Office One och hotell vid både Stockholm Arlanda Airport samt Göteborg Landvetter. Även underhåll av landningsbanor utgjorde en väsentlig del av årets investeringar.

## 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 30 och 50 procent av årets resultat, exklusive realiserad vinst från fastighetsförsäljningar och exklusive värdeförändringar samt hänförlig skatt. Beslut om utdelning ska beakta bolagets verksamhet samt 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 2018 av Näringsdepartementet. Aktiens kvotvärde är en (1) SEK.

## FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR

Swedavia tecknade i juli 2018 avtal om att sälja det bolag som äger fastigheten vid Göteborg Landvetter Airport där ett kommande hotell är under uppbyggnad. Enligt avtalet sker överlåtelsen under första kvartalet 2021 när hotellet tas i drift. Transaktionen redovisas i samband med tillträdet, vilket är tidpunkten för när risken övergår till köparen.

## MARKNAD

För åttonde året ökade antalet passagerare under helåret 2018. Antalet passagerare ökade med 0,2 procent. Antalet utrikespassagerare har fortsatt öka med 2,1 procent medan antalet inrikespassagerare har minskat med 3,4 procent. Både Arlanda och Landvetter rapporterade nya passagerarrekor. Den rullande passagerarutvecklingen visar att tillväxttakten planat ut under 2018 efter en lång period med kraftig tillväxt.

Den dämpade trafikutvecklingen på Swedavias flygplatser är en följd av fler faktorer som ökade bränsle- och biljettpriser, klimatdebatt och införandet av en svensk flygskatt samt en marknadsanpassning efter flerårig hög tillväxt. Flygbolagens fyllnadsgrad har minskat med 0,9 procentenheter under året.

Konjunkturläget är fortsatt starkt i både Sverige och globalt vilket har bidragit till en växande inkommande turism. Swedavia ser ett starkt samband mellan nya direktlinjer och ett ökat antal inkommande besökare vilket gynnar hela besöksnäringen. Dock ser den svenska ekonomin nu ut att vara på väg in i en avmattningsfas. En oro för en svagare svensk ekonomisk utveckling, oro på bostadsmarknaden samt på börsen har sannolikt påverkat trafikutvecklingen under hösten.

Bland fritidsresenärer märks en skiftning från Spanien och Grekland till Turkiet och Egypten, som återhämtar sig efter tidigare års oroligheter. En försvagad svensk krona mot euron bidrar också till en positiv utveckling för Turkiet och Egypten. Den interkontinentala trafiken var det segment som visade den högsta tillväxten under året.



## Hållbarhetsrapport

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 Ekonomi.

Swedavia är medlem i Global Compact som är ett FN-initiativ för näringslivet med tio principer inom mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och korruption. Swedavia åtar sig att efterleva Global Compacts principer.

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 miljökvalitetsmålen samt överenskommelserna i det så kallade Parisavtalet uppnås.

Under 2018 har ägarna gjort en hållbarhetsanalys av de statliga bolag som har fastighetsverksamhet. Resultatet av analysen kommer att leda till rekommendationer för Swedavia i det fortsatta arbetet med hållbarhetsfrågorna.

### 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 långsiktig hållbar affär. Alla de viktiga frågor som för Swedavia vidare mot att vara en ansvarstagande förebild inom hållbarhet finns representerade i de olika hållbarhetsperspektiven. Miljöhänsyn, sociala förhållanden, medarbetare, mänskliga rättigheter, antikorrupcion och affärsetik är samtliga integrerade i affärsmodellen. För detaljerad beskrivning av Swedavias affärsmodell, se sidan 12.

### Väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer

Riskhantering inom Swedavia syftar till att säkerställa koncernens förmåga att uppnå sina affärsmål, samt att vara väl rustad att möta förändring såväl internt som externt. Swedavias metodik avseende riskhantering harmoniserar med ISO 31000 och finns beskrivet i ett ramverk för riskhantering. Styrningen konkretiseras genom en riskpolicy, finanspolicy och kreditpolicy med tillhörande riktlinjer i syfte att beskriva riskhanteringsprocessen för såväl verksamhet som

investeringsportfölj. Att bedriva en proaktiv riskhantering är ett viktigt instrument i Swedavias strävan efter en hög tillgänglighet för resenärer och kunder. Genom en kontinuerlig och systematisk riskhantering styrs beslut, prioriteringar och förändringsarbete mot Swedavias övergripande mål. Swedavias riskarbete och riskmetodik omfattar också områden som antikorrupcion, mänskliga rättigheter, sociala förhållanden, medarbetare samt miljö. Ett antal riktade workshops har genomförts i syfte att öka medvetenheten inom dessa riskområden och säkerställa att det är en del av det kontinuerliga riskarbetet. Flygplatsernas och koncernenheternas hållbarhets- och affärsplanarbete utgår ifrån ett strukturerat riskarbete som är integrerat i Swedavias ledningssystem.

### Definition av riskkriterier & principer för riskhantering

**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 valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker samt likviditets- och refinansieringsrisker. Läs mer på sidorna 119-122, not 46 Finansiella risker.

Swedavias risker ska hanteras utifrån ansvarsprincip, likhetsprincip och närhetsprincip.

- Ansvarsprincipen baseras på att den som ansvarar för en verksamhet även har ansvaret för dess risker. Ansvaret inkluderar därmed att säkra att riskägare i sin verksamhet vidtar åtgärder för att säkerställa robusthet i verksamhetens processer samt verka för en hög riskmedvetenhet.
- Likhetsprincipen innebär att en verksamhet så långt som möjligt ska fungera på samma sätt under en allvarlig händelse som under normala förhållanden.
- Närhetsprincipen innebär att risker ska hanteras där de organisatoriskt kan inträffa och av dem som är riskägare. Ibland kan dock en risk inte hanteras på den aktuella organisatoriska nivån, i dessa fall kan riskkommittén vägleda riskägaren.

### Riskarbetets genomförande



Dessa principer realiseras genom krav på löpande genomförande av riskanalyser och inför förändringar och projekt som rapporteras till riskkommittén, revisionsutskott och styrelsen varje kvartal. Swedavias flygplatsoperativa verksamhet eftersträvar lågt risktagande som värnar om Swedavias varumärke och tillvaratar ägarens, tillsynsmyndigheters, partners och kunders krav i enlighet med Swedavias affärsstrategi.

### Riskidentifiering och värdering av risker

Riskidentifiering genomförs löpande på samtliga nivåer inom Swedavias verksamheter samt inom portföljverksamheten. För varje identifierad risk utses en riskägare och åtgärder för riskförändring dokumenteras. Verksamheternas samtliga risker och risktyper värderas och sammanställs i riskbanker som löpande uppdateras inom ramen för ledningens genomgång samt affärsplanarbetet. Risker i riskbankerna aggregeras och rapporteras kvartalsvis. Riskidentifiering kan leda till att arbete med åtgärder för en riskförändring påbörjas.

### Risikförändring

Verksamheternas risker rapporteras kvartalsvis som en del i bolagets kvartalsrapporter, med fokus på risker utifrån strategier, mål och aktiviteter. Verksamhetens bedömning av riskerna och aktiviteterna utvärderas på koncernövergripande nivå. De värderade riskerna utgör sedan underlag för en koncernövergripande riskrapport som beslutas av koncernledningen inför beredning i revisionsutskott och beslut i styrelsen.

### Uppföljning och granskning

Koncernövergripande riskfrågor bereds i riskkommittén som sammanträder kvartalsvis, riskkommittén utgör en tvärfunktionell beslutsberedande plattform i strategiska och koncernövergripande riskfrågor. Interrevisionen granskar, testar och validerar effektiviteten i Swedavias riskhantering genom revisioner mot Risk Management-funktionen samt mot verksamheternas pågående riskarbete.

### Händelser 2018

Under året har Swedavia fortsatt utvecklingen av riskarbetet och tagit höjd för flera utpekade hållbarhetsområden såsom antikorrup­tion, miljö och mänskliga rättigheter. Under året har Swedavia genomfört riktade riskworkshops inom antikorrup­tion och mänskliga rättigheter. Risker inom miljö har hanterats löpande enligt rutin. Löpande sker även monitorering och uppföljning av projekten i utvecklingsprogrammen i syfte att säkerställa att störningar i den pågående flygplatsverksamheten minimeras.

### Riskhantering inom Kund

Swedavia strävar efter att ständigt utveckla, förbättra och skapa flexibilitet inom verksamheten med kunden i fokus. 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. Risken består i dels förmågan att kunna göra rätt bedömningar av efterfrågan på kapacitet, dels i förmågan att realisera utvecklingsplanerna i tillräckligt snabb takt. Om Swedavia inte kan omsätta insikter och kundbehov till nya satsningar och affärsmöjligheter kan det på sikt kan leda till försämrad lönsamhet.

### Riskhantering inom Social utveckling

Händelser som extrema väderförhållanden, driftavbrott, arbetsmarknadskonflikter eller terroråd kan medföra avbrott eller störningar i flygplatsens operativa och kommersiella verksamhet. Flygplatsernas flygsäkerhetsarbete syftar till att förhindra och minimera effekter av

eventuella incidenter. Genom ett proaktivt riskarbete i kombination med ett effektivt säkerhetsarbete minimeras risken att störningar i flygplatsdriften påverkar flygsäkerheten. 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 kris- och beredskapskommunikation tillsammans med berörda parter, riktat till relevanta målgrupper. Arbetet fokuserar på att ge tydlig, faktabaserad information så snabbt som möjligt. Att attrahera och behålla rätt medarbetare är en viktig del i Swedavias strävan efter att säkra framtida kompetensförsörjning. Koncernen bedriver ett stort antal strategiska utvecklingsprojekt vilket ställer höga krav på ledarskapet och genomförandekraften, samt på hantering av identifierade arbetsmiljörisker inom byggrelaterade projekt. Genom en fungerande målnedbrytning och tydlig ledning motiveras och engageras medarbetarna.

### Riskhantering inom Miljöhänsyn

Swedavias tillståndspliktiga verksamhet, enligt miljöbalken, i kombination med en hög ambitionsnivå inom klimatfrågan 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. Miljötillståndprocesser är långa och tidskrävande, vilket innebär att miljöfrågor utgör en kritisk del av flygplatsens långsiktiga utvecklingsplaner. Därutöver finns lokala risker kopplade till exempelvis markföroreningar. Flera risker finns identifierade kopplade till Swedavias ambition om förnybart flygbränsle.

### Riskhantering inom ekonomi

Swedavia bedriver ett kontinuerligt arbete för att effektivisera verksamheten. Som en konsekvens av förändringar i passagerartillväxt och den höga förändringstakten i branschen följer behov av infrastrukturella investeringar med en hög komplexitet. Under 2018 har tillväxttakten i antal passagerare varit lägre än tidigare år, vilket innebär utmaningar i det korta perspektivet. På lång sikt bedömer Swedavia att tillväxttakten kommer att vara enligt långtidsprognosen. Detta utgör en utmaning avseende såväl finansiering, som prioritering och optimering av resursutnyttjande. För att monitorera och minska risken, samt för att styra och prioritera bolagets investeringsmedel finns en etablerad investeringsprocess genom portföljstyrning och utvecklingsforum. Swedavias kunder verkar i en starkt konkurrensutsatt bransch med ett fåtal stora flygbolag där förändringar sker snabbt. De risker som Swedavia har på grund av osäkerhet i konjunktur och flygbolag i finansiell obalans är dels risk för minskade intäkter som leder till minskad lönsamhet, om inte kostnaderna kan sänkas i samma omfattning, dels att kreditförluster kan uppstå på grund av att flygbolag eller andra kunder går i konkurs. 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 samband med eventuella konkurser. Koncernens finansverksamhet och hantering av finansiella risker är centraliserad till koncernfunktionen Ekonomi. Verksamheten bedrivs utifrån de av styrelsen fastställda Finanspolicy, 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 46 på sidorna 119-122.

### 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 whistleblowingfunktion 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, digitalt och för närboende att rapportera in klagomål om buller via hemsida. För de aktörer som verkar på våra flygplatser finns ett webbaserat system för händelserapportering.

### Affärsetik i Swedavia

Inom ramen för Swedavias strategi "Ansvar för samhälle och mänskliga" ansvarar Koncern Juridik för initiativet "säkerställa och utveckla affärsetik i Swedavia". Det handlar om säkerställande av de fyra områdena; Antikorruption, Mänskliga rättigheter, Sociala förhållanden & medarbetare samt Miljö. Illustrationen nedan visualiserar processen för hur Swedavia arbetar med Affärsetik.

Inom vart och ett av de fyra områdena arbetar man utifrån det affärsetiska processhjulet. Löpande identifieras risker som analyseras bl.a. 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.

Affärsetik i Swedavia och arbetsprocessen inkorporerades under våren 2018 i en omarbetad Code of Conduct - med Affärsetik som en röd tråd. Den nya Code of Conduct fastställdes av Swedavias styrelse i april 2018 och gäller för såväl Swedavia som för Swedavias leverantörer.

Under hösten 2018 har underlag tagits fram för att implementera Swedavias nya Code of Conduct genom god dialog om affärsetiska frågor på arbetsplatsträffar runt om i verksamheten. En utbildning i Code of Conduct kommer tas fram under 2019 och kommer att bli obligatorisk för samtliga medarbetare i Swedavia. Utbildningen kommer på sikt även att omfatta alla leverantörer till Swedavia.

### Miljöhänsyn

Ett systematiskt miljöarbete är en förutsättning för att Swedavia ska nå våra ambitiösa miljömål och likväl är det viktigt för att visa trovärdighet och uppfylla de krav som ställs på vår verksamhet.

#### Policy/styrning

Swedavia styr miljöarbetet genom vårt miljö- och energiledningssystem. Vår miljö- och energipolicy är fastställd av styrelsen och används som ett centralt övergripande styrdokument. Policyn granskas minst en gång årligen i samband med ledningens genomgång av Swedavias miljöarbete. Vid behov, exempelvis vid ändrade prioriteringar i verksamheten, görs nödvändiga revideringar för att säkerställa att Miljö- och energipolicyn hela tiden är aktuell och relevant för hela koncernens verksamhet. Som resultat av Miljö- och energipolicyn har hela koncernen ett tydligt ramverk för att sätta miljömål, ett gemensamt åtagande att skydda miljön och ett hos högsta ledningen förankrat åtagande att ständigt förbättra miljöledningssystemet för att uppnå bättre miljöprestanda.

Swedavia följer kvartalsvis upp våra 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 mot ISO 14001 och ISO 50001 samt mot ACA (Airport Carbon Accreditation). Det är obligatoriskt för Swedavias medarbetare att genomföra de två webbaserade utbildningarna inom miljö och energi.

#### Styrande dokument

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

#### Proaktivt miljöarbete

Minskad klimatpåverkan är en av flygbranschens största utmaningar. En av Swedavias betydande miljöaspekter 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. Swedavias mål är att 2020 ha noll ton utsläpp av fossil koldioxid från egen verksamhet och minskad energianvändning.





2018 var utsläppen 1305 ton jämfört med 1 896 ton 2017 och energianvändning 2018 var 198 764 MWh jämfört med 190 530 MWh 2017. Läs mer om detta på sidan 56-57

Swedavias proaktiva miljöarbete omfattar bolagets egen verksamhet likväl som övergången till förnybart flygbränsle. Bolaget arbetar aktivt för att reducera egna och intressenters utsläpp av fossil koldioxid och för att naturresurser används på ett effektivt sätt med ambitionen att långsiktigt säkra svensk tillgänglighet. Swedavia är en av tre aktörer i världen som i år fick förnybart flygbränsle producerat från World Energy AltAirs anläggning i Kalifornien.

Swedavia har som avsikt att bidra till en hållbar utveckling inom flygbranschen och har därför, med start 2019, satt som mål att andelen förnybart flygbränsle som tankas på svenska flygplatser år 2025 ska uppgå till fem procent. Mängden förnybart flygbränsle som tankats av Swedavia uppgick 2018 till 542 ton jämfört med 12 ton 2017. Läs mer på sidan 56-57.

Swedavia deltar i en rad branschsamarbeten så som Fossilfritt Sverige och 2030-sekretariatet och inom PFAS-frågan deltar Swedavia i bl.a. Kemikalieinspektionens, Naturvårdsverkets, Fortifikationsverkets, Försvarsmaktens och Trafikverkets PFAS-nätverk. Swedavia har under året varit en aktiv partner i Ingenjörsvetenskapsakademins omfattande projekt "Vägval för klimatet". Inom ramen för klimatprogrammet ACA 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.

I infrastrukturrelaterade frågor agerar Swedavia utifrån Miljö- och energipolicyn genom olika riktlinjer som tillämpas i alla bygg- och anläggningsprojekt. Riktlinjerna omhändertar frågor som miljöcertifiering, energi, masshantering, avfall, byggvaror och övriga bygg- och anläggningsrelaterade miljöfrågor. Under året har en översyn påbörjats av det halkbekämpningsmedel Swedavia använder på start- och landningsbanor i syfte att säkerställa att det på bästa sätt fungerar med den asfalt som används.

### Resultat/KPI

Swedavia kommer att fortsätta arbeta proaktivt med miljöfrågan inom ramen för de tillstånd och lagkrav som styr vår verksamhet. Klimatfrågan kommer att vara i stort fokus under 2019. Vi kommer att säkerställa att alla våra flygplatser når nollmålet för egen verksamhet. När detta är gjort blir nästa steg att arbeta för att hela flygplatsen blir fossilfri genom att engagera andra aktörer på flygplatsen, inklusive flyget till och från flygplatsen genom till exempel kurvade inflygningar, optimerade in- och utflygningar samt förnybart flygbränsle.

### Miljö tillstånd

Swedavias tillståndspliktiga verksamhet utgörs av miljöfarlig verksamhet enligt 9 kapitlet (flygplatsdrift) och vattenverksamhet enligt 11 kapitlet (dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning). Swedavia måste därför inneha miljö tillstånd för respektive flygplats för att bolaget ska tillåtas driva flygplatserna. Vid utgången av 2018 ansvarade Swedavia för åtta flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser, Luleå Airport och Ronneby Airport, ansvarade Försvarsmakten för miljö tillstånden. 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 avvisning av flygplan. Som en följd av flygplatsdriften påverkas

även flygplatsernas omgivning av flygbuller.

Stockholm Arlanda Airports nya miljö tillstånd vann laga kraft den 25 maj 2015. Stockholm Arlanda Airport tog det nya tillståndet i anspråk den 1 januari 2016. Trots att tillståndet är nytt har Swedavia identifierat en brist i villkor 5 som gör att flygplatsen inte kan efterleva detta villkor. Swedavia utreder om vi i samarbete med LFV kan hitta alternativa lösningar för att hantera den trafik som regleras av villkor 5, det vill säga hur viss lågfartstrafik ska hanteras. För att detta arbete ska bli framgångsrikt krävs utökad samarbete med Försvarsmakten. Arlandas miljö tillstånd 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 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 Arlanda 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 lämnade 2017 in en ansökan till mark- och miljödomstolen om att få leda bort grundvatten i samband med byggandet av Pir G i utvecklingsprogrammet. Mark- och miljödomstolen meddelade dom den 5 juni 2018 i enlighet med Swedavias yrkande.

Stockholm Arlanda Airport har också ansökt om att få uppföra en ny panncentral. Den 13 juni 2018 lämnades en ansökan in till mark- och miljödomstolen. Dom väntas under våren 2019.

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 provotidsutredningar 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 lämnat in en provotidsredovisning avseende villkor för bullerisolering.

Malmö Airport har i september 2018 fått deldom angående provotid för dag- och spillvatten. Delar av provotiden har avslutats och delar av provotiden har förlängts till den 1 juli 2020. Bromma Stockholm Airport, Kiruna Airport, Umeå Airport och Åre Östersund Airport har inte haft några tillståndsrelaterade frågor under året.

### Antikorruption

Förekomsten av mutor hos ett företag, eller misstankar härom, påverkar alla som har 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 våra flygplatser. Såväl kunders, leverantörers som medarbetarnas syn på bolaget skulle påverkas negativt. Det är därför en del i Swedavias

hållbarhetsarbete att proaktivt arbeta mot förekomst av korruption och oegentligheter i bolaget.

Swedavia har valt att i mutpolicy och riktlinjer vara mer restriktiva än vad lagen uttryckligen kräver. Anledningen är att vi som offentligt ägt bolag har ett ansvar att förvalta samhällets investerade resurser på bästa sätt. Som offentligt ägt bolag har vi därför en lägre tröskel för vad som är tillåtet jämfört med många andra företag.

En medarbetare hos Swedavia får aldrig, vare sig uttryckligen eller underförstått, för sig själv eller annan, ta emot, låta sig utlova eller begära en otillåten förmån för sin tjänsteutövning, och inte heller lämna eller erbjuda sådan förmån.

Risken för korruption kan antas föreligga latent, men finns i nuläget inte upptagen på övergripande nivå. Swedavia vidtar ett flertal åtgärder för att förebygga risken, exempelvis genom utbildning, rådgivning, en whistleblowerfunktion och en etisk kommitté.

#### *Policy/styrning*

Arbetet med antikorrupktion sker internt i Swedavia genom riskanalys, styrande dokument, utbildning, rådgivning och uppföljning samt externt genom att Swedavias Code of Conduct är en del av Swedavias upphandlade leverantörsavtal.

Löpande rådgivning ges till verksamheten i frågor rörande extern representation. Uppföljning sker genom närmaste chef och internrevisions försorg, genom whistleblowerfunktion och genom Swedavias etiska kommitté. Swedavias whistleblowerfunktion är även öppen för externa visslingar och finns tillgänglig via Swedavias externa webbsida.

Swedavias medarbetare erbjuds onlineutbildning, inklusive kunskapsprov, i Swedavias Mutpolicy och Riktlinjer för extern representation. Det ges även möjlighet till en lärarledd utbildning i Överenskommelse för att motverka mutor och korruption (ÖMK).

#### *Styrande dokument*

- Swedavias Code of Conduct
- Swedavias Mutpolicy
- Swedavias Riktlinjer för extern representation
- Överenskommelse för att motverka mutor och korruption (ÖMK) mellan leverantörer och beställare inom den offentligt finansierade bygg- och fastighetssektorn.

#### *Resultat/KPI*

Swedavia kommer fortsatt arbeta aktivt med att utveckla arbetet i antikorrupsionsfrågor. Under 2018 genomfördes följande aktiviteter:

- Workshop och dialog kring etiska dilemman och affärsetik med ledare
- Begreppet "Affärsetik i Swedavia" definierades
- Processen för hur vi arbetar med Affärsetik i Swedavia tydliggjordes genom nytt processhjul
- Uppdatering av Code of Conduct – med tydlig koppling till Affärsetik och Hållbarhetsrapportens fyra delar
- Övergripande riskanalys kopplat till antikorrupktion - genom dialoger i verksamheten

Uppföljning av genomförandegrad av onlineutbildningen Swedavias Mutpolicy och riktlinjer för extern representation hos ledare i Swedavia uppgick 2018 till 94 procent.

### **Sociala förhållanden och personal**

#### *Medarbetare och Swedavia*

För Swedavia är förmågan att rekrytera och behålla kompetenta och engagerade medarbetare en avgörande framgångsfaktor. Målet är att erbjuda en arbetsplats där alla medarbetare får de förutsättningar som behövs för att utföra sina arbetsuppgifter, vidareutveckla sin

kompetens och nå uppsatta mål. 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. En engagerande kultur är grunden för att uppnå Swedavias gemensamma mål och Swedavia ska vara en attraktiv arbetsgivare för samtliga för att attrahera, utveckla och behålla de bästa medarbetarna.

I början av 2018 genomfördes Swedavias mätning av engagemang hos ledare och medarbetare. I årets mätning hade Swedavia 65 procent engagerade ledare och medarbetare, i linje med benchmark om 63 procent. Målsättningen inom Swedavia är att nå 75 procent engagerade ledare och medarbetare år 2025.

Vid utgången av 2018 uppgick antalet anställda, oavsett anställningsform, till 3 962 (3 681). Omräknat till medelantal anställda under verksamhetsåret (se definition på sida 134) uppgick antalet till 3 217 (3 074). Ökningen beror framförallt på den ökade investeringsvolymen samt en fortsatt uppbyggnad av organisationen genom ersättning av konsulter till egen personal samt nyrekrytering inom Stora Projekt. Ytterligare en förklaring är utökade krav från EASA, EU:s flygsäkerhetsmyndighet, som har medfört ett ökat behov av personal för vissa flygplatser. Könsfördelningen är 36 procent kvinnor och 64 procent män. Ytterligare uppgifter om medarbetarna finns på sidan 55.

#### *Kompetensförsörjning*

Swedavia har en genomarbetad process för att sätta övergripande och individuella mål, PEP – Personligt Engagemang och Prestation. Medarbetare som arbetar i team och har likande arbetsuppgifter ska kunna identifiera och följa upp gemensamma mål och på så sätt bli mer involverade. Processen är en del i att realisera företagets övergripande mål och strategier och baseras på Swedavias affärsplan och respektive flygplats/enhets egen verksamhetsplan. PEP bygger på en kontinuerlig dialog mellan medarbetare och ledare. Målet för Swedavia är att skapa möjligheter för medarbetare att växa och utvecklas i en inkluderande miljö. Det innebär att vi som medarbetare erbjuds utvecklande möjligheter och rättigheter mot att vi tar ansvar, uppfyller skyldigheter och lever våra värderingar. Swedavia utvecklar arbetet kring kompetensinventering och har under 2018 bland annat satt en process för successionsplanering. Fokus ligger på att stärka det kontinuerliga lärandet och skapa förutsättningar för medarbetare och verksamhet att utvecklas och uppnå goda prestationer.

Swedavia fokuserar på följande vad gäller utveckling:

- Skapa förutsättningar för medarbetare att utvecklas vidare i arbetet genom mer utmanande arbetsuppgifter
- Inventera medarbetarnas kompetenser och förse organisationen med den kompetensutveckling som behövs för att utföra befintliga arbetsuppgifter
- Säkerställa att alla medarbetare har en individuell utvecklingsplan som följs upp regelbundet.

#### *Ledarskap*

Swedavias ledare har en viktig roll i att skapa möjligheter för medarbetare att växa och utvecklas i en inkluderande miljö. Ett kontinuerligt arbete bedrivs för att stärka ledarna, bland annat genom utbildning och kommunikationsverktyg för dialogen med medarbetarna. Obligatoriska ledarskapsutbildningar genomförs för att skapa en gemensam plattform för ledarskap och individuell utveckling. Ledarna är nyckeln till att Swedavias syfte, vision och värderingar når ut i verksamheten och i arbetet för ett ökat engagemang arbetar Swedavia aktivt med inkludering för att skapa en än mer involverande och utvecklande kultur. Swedavias ledare samlas i så kallade

Ledarmöten några gånger per år, för att tillsammans, tvärfunktionellt, ta del av och arbeta kring viktiga frågor för företaget. Exempel på frågor som varit i fokus tvärfunktionellt är kundfokuserat arbetssätt, proaktiv arbetsmiljö, säkerhet, miljö och klimat, mångfald och inkludering.

Swedavia fokuserar på följande vad gäller hållbart ledarskap och medarbetarskap:

- Involvera medarbetarna i högre utsträckning i att sätta arbetsgruppens målsättningar och säkra regelbunden uppföljning kring hur målen nås.
- Utveckla samarbetet i organisationen och tydliggör beroenden så att vi kan säkerställa att alla tar ansvar för hela arbetsgruppens/ Swedavias resultat och inte bara sitt eget.
- Säkra att den övergripande informationen kring det som händer inom Swedavia och hur det påverkar mig och mitt arbete når alla.

#### Arbetsmiljö

Såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö är prioriterade områden inom Swedavia och målsättningen är att inga allvarigare arbetsplatsolyckor ska inträffa på flygplatserna. Swedavia arbetar kontinuerligt med att stärka det proaktiva och systematiska arbetsmiljöarbetet i alla led. Grundtanken är att ledare på ett synligt och praktiskt sätt i verksamheten ska visa sitt ledarskap för en säker arbetsmiljö.

Safety Walk och Safety Talk är några av de aktiviteter som ingår i det systematiska arbetet med att skapa en arbetsmiljö utan ohälsa och olyckor. Genom dessa säkras en öppen dialog och inkluderar alla i arbetet att systematiskt förbättra arbetsmiljön. Samtalen innebär att ledare och medarbetare tillsammans undersöker arbetsmiljön och ökar medvetenheten kring arbetsmiljörisiker i verksamheten. Att Safety Walk och Safety Talks är utfört följs upp årligen genom ledarens individuella målsamtal.

Swedavia arbetar löpande med att förbättra rutiner för rapportering av incidenter och avvikelser avseende arbetsmiljö. Rapporteringen omfattar såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö och avser såväl internt inom Swedavia som för entreprenörer. Safety Walks genomförs även inom Swedavias utvecklingsprogram.

#### Inkludering

För Swedavia är mångfald och ett inkluderande förhållningssätt en strategisk och prioriterad fråga. Att ha ett genomtänkt och inkluderande mångfaldsarbete är av största vikt för affären då Swedavia utgår från att människors olikheter berikar. Swedavia ska vara en attraktiv arbetsgivare och nolltolerans gäller mot all form av diskriminering och kränkande särbehandling. Arbetet med att skapa bästa tänkbara förutsättningar för både ledare och medarbetare att utöva civilt mod sker löpande. Swedavia har under året bland annat utbildat ledningsgrupper i att leda för inkludering.

Swedavia har som mål att uppnå en jämn könsfördelning och minst ha samma andel medarbetare med utländsk bakgrund som samhällsdemografin. Vid utgången av 2018 var andelen medarbetare med utländsk bakgrund 18,2 procent (15,2 procent 2017). Andelen kvinnor i företaget var 36 procent (36 procent 2017) och på chefsnivå var siffran 36 procent (35 procent 2017). Inom ramen för Swedavias successionsplanering är motsvarande siffra 49 procent kvinnor.

Swedavia deltar även i externa samarbeten för att hitta förbättrade arbetssätt till en ökad mångfald bland Swedavias medarbetare till exempel via samarbetet med IVA, Arbetsförmedlingen och med Entry Hub, med fokus på nyanlända, men även i satsningar inom universell design, med fokus tillgängliga arbetsplatser för alla.

#### Ledar- och medarbetarprinciper samt etiska riktlinjer

Swedavias syn på ledare och medarbetare tydliggörs i fem principer som baseras på Swedavias värderingar och som syftar till att ge en gemensam plattform att utgå från i det dagliga arbetet. Principerna, som utgår från Swedavias vision, värderingar och Code of Conduct är: affären i fokus, en god förebild, mod att bli bättre, tydlig kommunikation samt Ett Swedavia. För att säkerställa att alla på Swedavia tar till sig medarbetarprinciper och Code of Conduct genomför alla nyanställda utbildningen Välkommen till Swedavia. Att ledare och medarbetare följer dessa principer och riktlinjer i vardagen följs upp i processen för mål- och utvecklingssamtal där beteenden bedöms och styrkor och utvecklingsområden identifieras i syfte att hela tiden utvecklas i enlighet med principerna.

#### Policy/styrning

Arbetet inom området sociala förhållanden och personal sker internt i Swedavia genom styrande dokument, utbildning, rådgivning och stöd samt uppföljning och utvärdering. Externt sker arbetet genom att Swedavias Code of Conduct är en del av Swedavias leverantörsavtal.

#### Styrande dokument

- Code of Conduct
- Likabehandling- och mångfaldspolicy
- Arbetsmiljöpolicy
- Policy för personalplanering
- Likabehandling- och mångfaldsplan
- Riktlinje mot kränkande särbehandling
- Riktlinje för utbildning
- Riktlinje för rekrytering
- Arbetsmiljö- och drogpolicy
- Säkerhetspolicy
- Informations- och kommunikationspolicy

#### Resultat/KPI

Swedavia mäter årligen ett antal parametrar och utvalda KPI:er är:

- Sjukfrånvaro
- 100 procent systematiskt arbetsmiljöarbete
- Jämställdhet och andelen utländsk bakgrund
- Engagemang hos medarbetare och ledare (Medarbetarundersökning)

Under 2019 kommer Swedavia fortsätta att stärka ledare och medarbetares engagemang samt förutsättningarna för utveckling och goda prestationer.

Swedavia kommer fortsätta att arbeta förebyggande i syfte att undvika skador och olyckor, minska sjukfrånvaron samt proaktivt verka för nolltolerans avseende kränkande särbehandling och diskriminering samt skapa en inkluderande kultur. Metodiken för rapportering av incidenter och avvikelser avseende arbetsmiljö kommer fortsatt att vidareutvecklas.

#### Mänskliga rättigheter

Mänskliga rättigheter är en prioriterad fråga inom Swedavia. Swedavia förväntas av sin ägare att arbeta i linje med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter (FNVP). Det är också viktigt för att skapa en engagerande, inkluderande och involverande kultur, för att arbeta mot och nå koncernens mål. Riskworkshops har under 2018 genomförts, där risker har identifierats och värderats. I nuläget hanteras riskerna inom respektive verksamhet.



### Policy/styrning

Grunden för Swedavias arbete med mänskliga rättigheter utgörs av Swedavias Code of Conduct. Det övergripande ansvaret för att koordinera koncernens arbete ligger hos HR-funktionen, medan det operativa ansvaret ligger ute i de olika delarna av verksamheten.

Ansvaret för Swedavias högst prioriterade fråga kopplat till mänskliga rättigheter, flygsäkerheten, ligger hos styrelsen och diskuteras löpande som en del av styrelsearbetet. Ansvaret för arbetsmiljöfrågan i såväl den egna verksamheten som i pågående utvecklingsprojekt ligger hos koncernledningen.

Följande är de policyer och riktlinjer som ligger till grund för arbetet:

- Code of Conduct
- Likabehandling- och mångfaldspolicy
- Arbetsmiljöpolicy
- Rekryteringsriktlinje
- Riktlinje mot kränkande särbehandling
- Likabehandling- och mångfaldsplan

Swedavia säkerställer mänskliga rättigheter genom riskprocessen där vi systematiskt identifierar och prioriterar bland alla typer av människorättsrisker genom hela värdekedjan. Organisationen genomför workshops med affärs- samt verksamhetsansvariga för att stärka kunskapen kring och arbetet med mänskliga rättigheter. Därtill genomförs årliga mätningar kring jämställdhet och andelen utländsk bakgrund, likabehandlingsfrågor inkluderas i medarbetarundersökning och riskkartläggning genomförs inom inköp.

### Resultat/KPI

Swedavia fortsätter att utveckla arbetet med mänskliga rättigheter och har under 2018 genomfört följande aktiviteter:

- Stärkt den obligatoriska diplomerande arbetsmiljöutbildningen för ledare gällande diskriminering och likabehandling
- Övergripande riskanalys kopplat till mänskliga rättigheter genom dialog i verksamheten
- Uppdatering av Code of Conduct för tydliggörande av process för Affärsetik
- Workshop och dialog kring etiska dilemman med ledare
- Medverkat i etableringen av ett nätverk mot människohandel på Stockholm Arlanda Airport
- En fördjupad analys av Swedavias risker inom inköp

### KÄNSLIGHETSANALYS

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

Parameter	%	Resultateffekt MSEK/år
Passagerarvolym	+1	+40
Lönenivå	+1	-20
Räntenivå	+1	-22,5

### Passagerarvolym

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

har. Cirka 62 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 passagerar- och startavgifter, vars storlek är relaterade till antalet passagerare, antal flygrörelser och antal startande ton, det vill säga flygplanetets vikt. En förändring av antalet flygrörelser, antalet ton och antalet passagerare 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 passagerare på flygplatsen. En uppgång i antalet passagerare ger ökade intäkter för Swedavia och en nedgång ger minskade intäkter. Sambandet mellan procentuell passagerarförändring och procentuell intäktsförändring är inte linjärt vilket är en effekt av lämnade tillväxtrabatter, prisskillnader samt att hyresintäkterna delvis är omsättningsberoende och påverkas av köpbeteendet. En förändring i passagerarutvecklingen med en procent beräknas påverka Swedavias intäkter med 40 MSEK (38) på årsbasis.

### Lönenivå

Med i medeltal 3 217 anställda (3 074) uppgår Swedavias personalkostnader till 2 030 MSEK (1 911). En förändring av lönekostnaden med en procent påverkar Swedavias personalkostnader med 20 MSEK (19) på årsbasis.

### Räntenivå

Swedavia har per den 31 december 2018 en extern lånefinansiering uppgående till 8 363 MSEK (6 533) som utgör 42 procent (37) av balansomslutningen. Swedavia är känsligt för förändringar i räntenivån då dessa påverkar bolagets finansiella kostnader. Per den 31 december 2018 har 73 procent (81) 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 22,5 MSEK (12,3) vilket innebär att rörelseresultatet minskar med motsvarande belopp. Däremot skulle en sänkning av räntenivån med en procentenhet minska Swedavias räntekostnader med 1,8 MSEK (-6,2) och därigenom förbättra rörelseresultatet 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 miljöförhållanden 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 pensionsskuld. Detta innebär att om diskonteringsräntan sjunker måste Swedavia göra ytterligare avsättningar till pensionsskulden. Swedavia är känsligt för politiska beslut som kan påverka flygtrafiken, samt för hur attityden till flygtrafik förändras hos allmänheten.

### PÅGÅENDE RÄTTSPROCESSER OCH TVISTER

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

**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 26 april 2018. 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 102–105.

**HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN**

Swedavia har vidtagit åtgärder för att säkra konkurrenskraft och möta förändrade marknadsvillkor. Åtgärderna ska på kort och lång sikt säkra effektivitet och anpassning av kostnadsnivån. Som ett resultat av ett kostnadsreducerings- och förändringsprogram har Swedavia den 15 januari lagt ett varsel till arbetsförmedlingen. Varslet som omfattar 125 årsarbetare påverkar både koncernenheter och flygplatser inom Swedavia. Koncernledningens beslut utgör nu underlag i kommande samverkansförhandlingar med de fackliga organisationerna. Målsättningen är att den nya organisationen med dess förändringar ska vara implementerad 1 juli 2019.

På årstämman den 17 april 2019 kommer styrelsen att föreslå stämman att besluta om en ny utdelningspolicy. Förslaget till ny utdelningspolicy 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 (skuldsättningsgrad 0,7–1,5 gånger). Lönsamhetsmål och kapitalstrukturmål är inte föremål för revidering.

**MODERBOLAGET**

Moderbolagets nettoomsättning för helåret uppgick till 5 873 MSEK (5 713), vilket var en ökning med 160 MSEK. Rörelseresultatet uppgick till 429 MSEK (450) och rörelsemarginalen uppgick till 7,3 procent (7,9). Rörelseresultatet påverkades negativt med 83 MSEK (157) hänförligt till nedskrivningar samt utrangeringar i investeringar. Resultat före skatt uppgick till 390 MSEK (1 388) och periodens resultat uppgick till 272 MSEK (1 279). Utdelning från dotterbolag påverkade föregående års resultat positivt med 1 039 MSEK.

**VINSTDISPOSITION**

Föreslagen vinstdisposition grundar sig på 2018 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 årstämman den 17 april 2019.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årstämman 2019 beslutar, att Swedavia AB för räkenskapsåret 2018 balanserar vinstmedlen i ny räkning.

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Balanserade vinstmedel	2 298 383 725
Årets resultat	272 411 513
	<b>4 732 149 777</b>

Styrelsen föreslår att stående vinstmedel disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	4 732 149 777
	<b>4 732 149 777</b>

Ägarens finansiella mål för Swedavia AB är en avkastning på operativt kapital på minst sex 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 30 och 50 procent av årets resultat, exklusive realiserad vinst från fastighetsförsäljningar samt värdeförändringar och hänförlig skatt.

Avkastning på operativt kapital för 2018 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.

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 2018 utan styrelsen har beslutat att föreslå aktieägaren, att på årstämman den 17 april 2019, besluta om att balansera disponibla vinstmedel i ny räkning.

**ÅRSSTÄMMA**

Swedavia AB:s årsstämma äger rum den 17 april 2019 på Stockholm Arlanda Airport. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias webbplats [www.swedavia.se](http://www.swedavia.se).

**KALENDARIUM**

Årsredovisning 2018	2019-03-22
Årsstämma 2019	2019-04-17
Delårsrapport jan–mar 2019	2019-04-17
Halvårsrapport jan–jun 2019	2019-07-16
Delårsrapport jan–sep 2019	2019-10-30
Bokslutskommuniké 2019	2020-02-14

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



DY4119	71/316	34-35	Automat	71-90
SK885	CA7019		Automat	10-17
SK2591			Automat	71-90
SK1429			Automat	71-90
SK722			Automat	71-90
SK533	AC9932		Automat	71-90
CA912	SK9512		Automat	26-3
DY4459			Automat	10-
LH2419	SK3635		Automat	71-
DY4257			Automat	10
DY821			Automat	10
OV126	SK8402	24-25		



# Bolagsstyrningsrapport

Swedavia AB (publ)

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

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

## BOLAGSSTYRNING

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

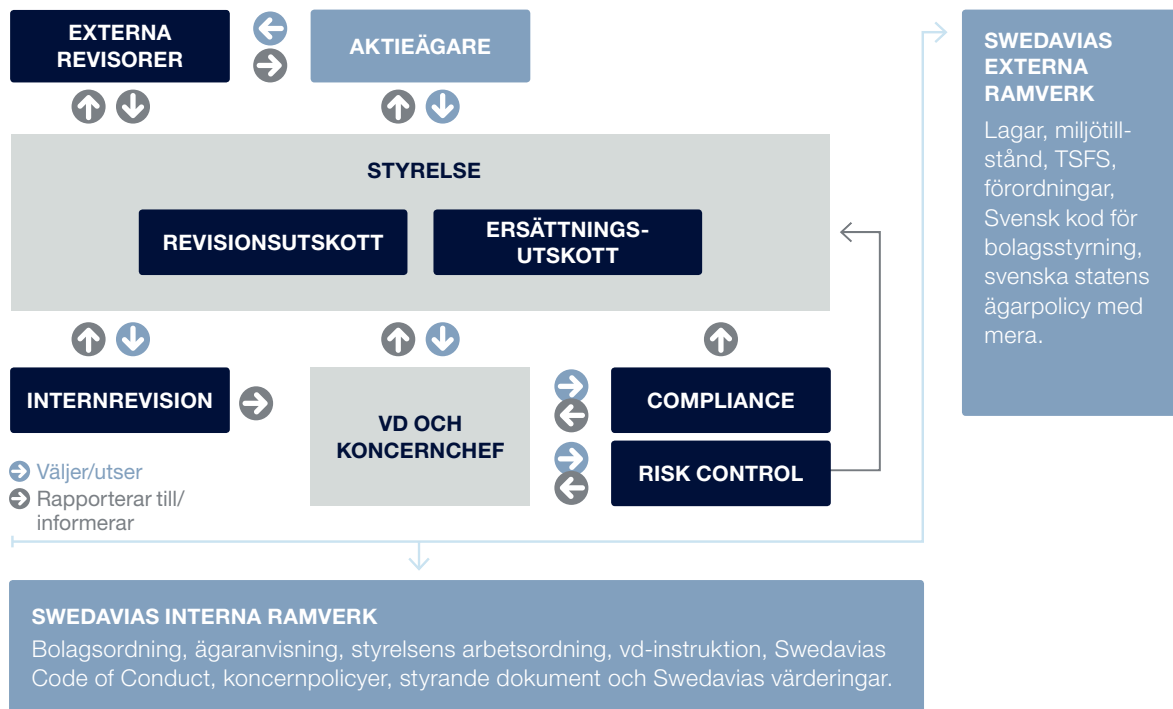
Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Koden för Swedavias interna kontroll. Styrelsen har fattat beslut om att Swedavia ska tillämpa ett ramverk för dokumentation och analys av intern kontroll som Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) utgivit.

Swedavias struktur för bolagsstyrning illustreras enligt nedanstående bild.

## AVVIKELSER FRÅN KODEN

Swedavia är helägt av svenska staten och de principer som svenska staten tillämpar i sin ägarpolicy överensstämmer i stor utsträckning med reglerna i Koden. Enligt Statens ägarpolicy och riktlinjer för bolag med statligt ägande 2017 ("Statens ägarpolicy") ersätts dock kodregler som berör val av styrelseledamöter av en särskild nomineringsprocess som gäller för statligt helägda företag. Det främsta skälet för avvikelserna mot Koden är att Swedavia endast har en ägare medan Koden främst riktar sig till noterade företag med spritt ägande.

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



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

## 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 revisorer, 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 angivna rösterna. Vid beslut om ändring av bolagsordningen krävs dock kvalificerad majoritet.

## ÅRSSTÄMMA

Swedavias årsstämma 2018 hölls den 26 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, Adine Grate Axén, Lottie Knutson, Lotta Mellström, Lars Mydland, Mikael Norman, Lottie Svedenstedt och Åke Svensson. Åke Svensson valdes av stämman till styrelsens ordförande.

Årsstämman fastställde den av styrelsen och verkställande direktören angivna års- och hållbarhetsredovisningen för 2017, samt beviljade styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017. Årsstämman beslutade också, i enlighet med styrelsens förslag till vinstdisposition, att en utdelning om 122 101 250 SEK till ägaren. Beslutet var i överensstämmelse med utdelningsmålet och utbetalning genomfördes den 9 maj 2018.

Årsstämman beslutade vidare om att anta riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, statens ägarpolicy samt riktlinjer för extern rapportering i bolag med statligt ägande.

## PROCESSEN FÖR STYRELSE-NOMINERING

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 revisorerna hela styrelsen minst en gång per år, då ingen från företagsledningen närvarar.

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

### Styrelsens sammansättning

Swedavias styrelse består av åtta stämmevalda 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 ägarpolicyns styrelsenomineringsprocess och policyns principer för styrelsens sammansättning där även mångfaldsaspekter vägs in.

Årsstämman valde åtta ledamöter varav fyra män och fyra kvinnor. Arbetstagarrepresentanterna har under 2018 varit två män. Genomsnittsåldern på ledamöterna i Swedavias styrelse, inklusive arbetstagarrepresentanter är 59 år.

### Styrelsens ordförande

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

### Styrelsens arbete under 2018

Styrelsen har under 2018 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 genomförandeförstågan i utvecklingsprogrammen och den nya enheten Stora Projekt.

### Styrelsen har under 2018 bland annat hanterat följande huvudfrågor:

- Strategisk utveckling
- Hållbarhetsmål, uppdragsmål och ekonomiska mål
- Tillgänglighet och nya förbindelser
- Utvecklingsplaner vid Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport samt Göteborg Landvetter Airport
- Transformations- och sparprogram, inklusive anpassad organisation
- Utveckling av Real Estate-verksamheten
- Nytt hotell på Göteborg Landvetter Airport
- Större investeringar och upphandlingar
- Styrande dokument\*
- Internkontroll
- Riskhantering och riskvärdering
- Finansiella rapporter
- Rapportering från intern- och externrevision
- Säkerhet
- IT

\* 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 företagens finansiella rapporter samt att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas kallelsen till därpå följande styrelsesammanträde. Revisionsutskottet har under 2018 haft åtta protokollförda möten, varav ett möte har hållits per capsulam. Bolagets intern- och externrevisorer har närvarat vid mötena. Revisionsutskottet har under året bland annat hanterat finansiella rapporter och löpande riskrapportering, internkontroll logg och externrevisorernas avrapportering av intern kontroll. Vidare har revisionsutskottet hanterat internerrevisionens rapporter samt haft en fördjupad genomgång av IT-säkerhetsfrågor samt extern finansiering. Utskottet har också utvärderat intern- och externrevisorer, granskat och övervakat externrevisorernas opartiskhet och självständighet samt granskat att externa revisorn inte tillhandahållit rådgivningstjänster som påverkat opartiskheten. Utskottet har därefter lämnat rekommendation till val av extern revisor på årsstämman. I revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2018 styrelseledamöterna Mikael Norman, Adine Grate Axén och Lotta Mellström. Utskottet har utsett Mikael Norman till ordförande.

Ersättningsutskottets uppgift är att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Därutöver ska utskottet utvärdera efterlevnaden av beslut rörande ersättning som fattas av årsstämman. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas kallelsen till därpå följande styrelsesammanträde. Ersättningsutskottet har haft fem protokollförda möten under 2018, varav ett extra möte. Ersättningsutskottet har under året bland annat hanterat total ersättning och anställningsvillkor för kretsen ledande befattningshavare samt vd, vice vd och 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 från Swedavias medarbetarundersökning och uppföljning av handlingsplaner samt verkställande direktörens successionsplanering och ledarutveckling för ledande befattningshavare. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2018 Åke Svensson som ordförande, Lottie Knutson, Lotta Mellström och Lottie Svedenstedt som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

### Utvärdering av styrelsearbetet 2018

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 440 000 kronor och till varje ledamot med 220 000 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 35 000 kronor och till utskottets ledamöter vardera 20 000 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 2018 varit verkställande direktör och koncernchef. Karl Wistrand, chef Commercial and Real Estate, har varit utsedd till vice verkställande direktör. 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 26 april 2018 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.

### Dotterbolag och intressebolag

Swedavia hade tre dotterbolag vid utgången av 2018; Swedavia Real Estate AB, som i sin tur är moderbolag i en fastighetskoncern, Arlanda Development Company AB och Bromma Stockholm Airport Fastigheter AB. Swedavia har genom Swedavia Real Estate även två intressebolag; Swedish Airport Infrastructure och Landvetter Logistik Center, dessa är strategiska samarbeten i form av joint ventures, vilket innebär att de är gemensamt ägda bolag där Swedavia inte har bestämmande inflytande. I samtliga dotterbolag och intressebolag i koncernen finns någon ur Swedavias koncernledning representerad i styrelsen.

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

### Fakta om styrelsen

Av årsstämman valda ledamöter	Huvudstyrelse	Närvaro styrelsemöte	Invald år	Närvaro revisionsutskott	Närvaro ersättningsutskott
Åke Svensson	Ordförande	10/10	2016		5/5
Lars Backemar	Ledamot	9/10	2010		
Adine Grate Axén	Ledamot	7/10	2010	8/8	
Lottie Knutson <sup>1)</sup>	Ledamot	9/10	2015		1/5
Lotta Mellström	Ledamot	10/10	2015	8/8	5/5
Mikael Norman	Ledamot	10/10	2017	8/8	
Lars Mydland	Ledamot	10/10	2014		
Lottie Svedenstedt	Ledamot	10/10	2010		5/5
<b>Arbetstagarrepresentanter</b>					
Lars Andersson <sup>2)</sup>	Ledamot	3/10	2010		
Robert Olsson	Ledamot	10/10	2010		5/5
Agne Lindbom <sup>3)</sup>	Ledamot	7/10	2018		
Conny Moholi	Suppleant	0/10	2018		
Mikael Nordenståhl	Suppleant	0/10	2018		

1) Lottie Knutson valdes in i Ersättningsutskottet på konstituerande styrelsemöte den 26 april 2018.

2) Lars Andersson lämnade som arbetstagarrepresentant i samband med årsstämman 26 april 2018.

3) Agne Lindbom utsågs till ordinarie arbetstagarrepresentant i samband med årsstämman 26 april 2018.

## REVISORER

### Extern revision

Enligt Statens ägarpolicy och revisionsförordningen som gällde vid årsstämman 2018 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 26 april 2018 valdes revisionsbolaget Ernst & Young till revisorer. Revisionsuppdraget gäller till utgången av årsstämman 2019. Ernst & Young utsåg auktoriserad revisor Åsa Lundvall till huvudansvarig revisor. Åsa Lundvall 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 KPMG 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 2018 bestått av två revisorer.

## STYRELSENS RAPPORT OM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

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

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

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

### Styr- och kontrollmiljö

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

ansvar och befogenheter delegeras till bolagets chefer och medarbetare. Kontrollmiljön består i grunden av externa dokument såsom lagstiftning, avtal, 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, besluta om investeringar samt attest av fakturor. Samtliga koncernpolicyer ses över årligen och fastställs av styrelsen respektive koncernledningen, dessa finns därefter tillgängliga på bolagets intranät där medarbetare har tillgång till dem. Under 2018 har Swedavias styrelse beslutat om en uppdaterad version av Code of Conduct.

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
Instruktion för den ekonomiska rapporteringen	Styrelsen
Code of Conduct	Styrelsen
Finanspolicy	Styrelsen
Kreditpolicy	Styrelsen
Miljö- och energipolicy	Styrelsen
Skattpolicy	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 insidertpolicy	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 flygplatser och koncernfunktioner som har ansvaret att löpande identifiera, utvärdera och rapportera risker.

Den andra försvarslinjen utgörs av bolagets Risk Manager vars uppgift är att facilitera och utveckla process- och metodstöd för riskhantering som används av den operativa verksamheten samt att konsolidera och rapportera bolagets risker.

Den tredje försvarslinjen utgörs av bolagets internrevision som granskar Swedavias verksamhet och rapporterar till styrelsen. Uppföljning av risker sker löpande av flygplatserna och koncernfunktioner 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 rapporteras alltid som en del av riskrapporten.

## Kontrollaktiviteter

Swedavias kontrollaktiviteter avseende den finansiella rapporteringen består av tre delar; uppföljning och analys av det ekonomiska resultatet, riskrapporten, rapport om efterlevnad av finans- och kreditpolicy samt uppföljning av nyckelkontroller inom processen.

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 årsredovisningen 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 kvaliteten i finansiella processer och i den finansiella rapporteringen. Revisionsutskottet har även möjlighet till fördjupad dialog och uppföljning av redovisningsfrågor med bolagets ekonomi- och finansdirektör och revisorer som deltar på utskottets möten.

## Information och kommunikation

Swedavia är ett statligt ägt bolag och ska enligt statens riktlinjer tillämpa samma regelverk för redovisning och rapportering som börsnoterade bolag. Swedavia har emitterat finansiella instrument noterade på Nasdaq OMX vilket gör att bolaget är skyldig att tillämpa Nasdaq OMX regelverk för emittenter Marknadsmissbruksförordningen (MAR) samt även andra förekommande regelverk för detta. Swedavia har därför antagit en kommunikations-, informations- och insiderpolicy som reglerar informations spridning internt samt informationsgivning till marknaden. Swedavias publika finansiella rapportering består av fyra delårsrapporter och en Års- och hållbarhetsredovisning. Den externa 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, ekonomiska resultat, finansiella ställning och kassaflöde månatligen samt följer upp bolagets 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



ADINE GRATE AXÉN



LARS BACKEMAR



ÅKE SVENSSON



LOTTA MELLSTRÖM



LOTTIE KNUTSON

### ÅKE SVENSSON

Styrelseordförande (invald 2016), ordförande Ersättningsutskottet.

**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.

### ADINE GRATE AXÉN

Ledamot (invald 2010), ledamot Revisionsutskottet.

**Födelseår:** 1961.

**Övriga styrelseuppdrag:** Sky PLC, Sampo PLC, CKHH Three Scandinavia, Sjunde AP-fonden (vice ordförande) och Madrague AB.

**Utbildning:** Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm och Executive MBA (AMP), Harvard Boston, USA.

**Arbetslivserfarenhet:** Egenföretagare Grate Advisory Ltd. Skiff Capital Ltd. Tidigare ordförande NASDAQ Stockholm bolagskommitté, Executive Vice President och medlem av Executive Board Investor AB, Vice President Corporate Finance Gota Group och Häglöf & Ponsbach. Tidigare ledamot i Aktiemarknadsnämnden, Carnegie Investment Bank AB, Gambro AB, Grand Hotel Holdings, Ericsson Project Finance AB, EDB Ergo Group A/S, SOBI, Spray Ventures BV, Näringslivets Börskommitté och Regeringens Råd för minskat statligt ägande.

### LOTTA MELLSTRÖM

Ledamot (Invald 2015), ledamot Ersättningsutskottet, ledamot Revisionsutskottet

**Födelseår:** 1970.

**Övriga styrelseuppdrag:** Jernhusen AB och LKAB.

**Utbildning:** Civilekonom, Lunds universitet.

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

### LARS BACKEMAR

Ledamot (invald 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.

### LOTTIE KNUTSON

Ledamot (Invald 2015), ledamot Ersättningsutskottet).

**Födelseår:** 1964.

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

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

**Arbetslivserfarenhet:** Egenföretagare, företagsledning i globalt bolag. Tidigare kommunikationsdirektör TUI Nordic, författare, kundansvarig och projektledare JKL och Bates, kommunikatör SAS, journalist Svenska Dagbladet.



LARS MYDLAND



MIKAEL NORMAN



LOTTIE SVEDENSTEDT



AGNE LINDBOM



ROBERT OLSSON

**LARS MYDLAND**

*Ledamot (Invald 2014).*

**Födelseår:** 1954.

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

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

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

**LOTTIE SVEDENSTEDT**

*Ledamot (invald 2010), ledamot*

*Ersättningsutskottet.*

**Födelseår:** 1957.

**Övriga styrelseuppdrag:** MiL Institute (ord-förande), Tillväxt Helsingborg (ordförande), MiL Foundation, Byggmax Group AB, ITAB Shop Concept AB, Gullberg & Jansson AB och Helsingborg IF.

**Utbildning:** Juristexamen, Uppsala universitet.

**Arbetslivserfarenhet:** Egenföretagare K-utveckling 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.

**MIKAEL NORMAN**

*Ledamot (invald 2017), ordförande*

*Revisionsutskottet.*

**Födelseår:** 1958.

**Övriga styrelseuppdrag:** Cloetta AB, Byggmax Group AB, Bravida Holding AB och Bonava AB.

**Utbildning:** Juristexamen och företagseko-nomi, 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.

**AGNE LINDBOM**

*Arbetslagarrepresentant (invald 2018).*

**Födelseår:** 1961.

**Övriga styrelseuppdrag:** SEKO Swedavia förhandlingsorganisation.

**Arbetslivserfarenhet:** Tidigare ramptekniker Swedavia.

**Utbildning:** Olika fackliga utbildningar.

**ROBERT OLSSON**

*Arbetslagarrepresentant (invald 2010).*

**Födelseår:** 1966.

**Övriga styrelseuppdrag:** Ordförande ST  
**Utbildning:** Gymnasium, fackliga utbild-ningar med mera. Säkerhetsvakt/skydds-vakt, Swedavia.

SUPPLEANTER

**CONNY MOHOLI**

**Födelseår:** 1966.

**MIKAEL NORDENSTÅHL**

**Födelseår:** 1961.

REVISOR

**ÅSA LUNDVALL**

Huvudansvarig revisor, Ernst & Young AB.

**Födelseår:** 1970.

**Förändringar i koncernstruktur och koncernledning**

Per den 1 januari 2019 har Swedavia en ny koncernstruktur och koncernledning vilken presenteras på detta uppslag.

För den nya koncernstrukturen, se [www.swedavia.se/om-swedavia/bolagsstyrning](http://www.swedavia.se/om-swedavia/bolagsstyrning).

Under verksamhetsåret 2018 ingick följande personer i Swedavias koncernledning:

**Jonas Abrahamsson**, Vd och koncernchef

**Karl Wistrand**, Vice vd Swedavia och vd för Swedavia Real Estate AB. Ansvar för Commercial och Real Estate.

**Per Arenhage**, Teknisk direktör

**Lennart Bergbom**, Strategidirektör

**Anna Bovaller**, Chefsjurist

**Peder Grunditz**, Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport

**Charlotte Ljunggren**, Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport

**Mona Glans**, Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport

**Susanne Norman**, Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser

**Mats Paulsson**, Direktör Security & Safety

**Mats Påhlson**, Ekonomi- och finansdirektör

**Linda Sjödin**, Marknads- och kommunikationsdirektör

**Marie Wiksborg**, HR-direktör

**Swedavias koncernledning\***

\*Per den 1 januari 2019.



**ANNA STRÖMWALL**



**KARL WISTRAND**



**JONAS ABRAHAMSSON**



**ANNA BOVALLER**



**PEDER GRUNDITZ**

**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. Tidigare bl.a. styrelseordförande i Fennovoima Oy och styrelseledamot i Enerjisa Enerji A.S  
**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot i ÅF AB och i Almega Tjänsteförbunden, ledamot av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA)

**ANNA STRÖMWALL**  
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport sedan 2019  
**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

**ANNA BOVALLER**  
Chefsjurist sedan april 2010  
**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

**KARL WISTRAND**  
Direktör Anläggning och system (tillförordnad)  
**Födelseår:** 1957  
**Utbildning:** Examen från Företags- och förvaltningsjuridisk linje, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet  
**Arbetslivserfarenhet:** Vd Swedavia Real Estate AB, direktör Commercial och Real Estate, CEO Coop Sverige AB, vice vd och CFO ICA AB samt olika uppdrag inom ICA  
**Styrelseuppdrag:** Ledamot i Coop DK A/S, Coop Holding A/S, Metria AB, Airport City Stockholm AB, Landvetter Logistik Center AB och Swedish Airport Infrastructure Holding AB

**PEDER GRUNDITZ**  
Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport sedan 2018  
**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:** Inga





JOHAN BILL



SUSANNE NORMAN



MATS PÅHLSON



CHARLOTTE LJUNGGREN



MONA GLANS



MARIE WIKSBORG

**JOHAN BILL**

*Direktör Stora projekt*

**Födelseår:** 1958

**Utbildning:** Civilinjenjör KTH

**Arbetslivserfarenhet:** Regionchef Uppsala län Skanska, bitr. divisionschef Stockholm Peab, vd Bjerking, direktör Stora Projekt Trafikverket

**Styrelseuppdrag:** Inga

**CHARLOTTE LJUNGGREN**

*Direktör Marknad och kommersiell utveckling*

**Födelseår:** 1967

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

**Arbetslivserfarenhet:** Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport, Route Director Stena Line Scandinavia AB, Route Director SeaCat AB, Finance & HR Manager Sea Containers Ltd, Route Director Silja Line Eesti Oy, Route Director Color SeaCat AS samt olika befattningar inom B&B Fondkommission AB

**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot i Svenska Mässan och i Thomas Concrete Group AB

**SUSANNE NORMAN**

*Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser sedan december 2013*

**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

**MONA GLANS**

*Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport*

**Födelseår:** 1966

**Utbildning:** Gymnasial utbildning, Ledarprogrammet American Express, Novare Executive Women Program, Styrelseutbildning via Styrelseakademin Sydost.

**Arbetslivserfarenhet:** Nyman & Schultz Affärsresor, American Express Business 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

**MATS PÅHLSON**

*Ekonomi- och finansdirektör sedan augusti 2014*

**Födelseår:** 1963

**Utbildning:** Ekonomlinjen, Växjö Högskola, Växjö

**Arbetslivserfarenhet:** CFO AcadeMedia, CFO Poolia, CFO Lernia, CFO AGA S/A Brazil och CFO AGA Gas Sverige

**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot i Criar AB och i Swedavia Real Estate AB

**MARIE WIKSBORG**

*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	2018	2017
Nettoomsättning	3,4,5	5 922	5 745
Övriga rörelseintäkter	6	104	36
Aktiverat arbete för egen räkning		170	145
Externa kostnader	7	-2 366	-2 270
Personalkostnader	8	-2 030	-1 911
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-1 103	-1 052
Övriga rörelsekostnader	10	-16	-42
<b>Rörelseresultat</b>		<b>682</b>	<b>651</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>	11		
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures		53	37
Ränteutäkter och liknande resultatposter		3	5
Räntekostnader och liknande resultatposter		-96	-118
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>642</b>	<b>575</b>
Skatt	13	-126	-167
<b>Årets resultat</b>		<b>517</b>	<b>407</b>
<b>Resultat per aktie</b>			
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		0,36	0,28
Antal aktier		1 441 403 026	1 441 403 026

## Koncernens rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2018	2017
<b>Årets resultat</b>		<b>517</b>	<b>407</b>
<b>Övrigt totalresultat:</b>			
<b>Poster som kan omklassificeras till resultaträkningen</b>			
Kassaflödessäkringar:			
Omklassificerats till resultaträkningen		1	2
Årets värdeförändring		57	70
Skatt		-13	-16
Övrigt totalresultat joint ventures, netto		4	0
<b>Poster som inte omklassificeras till resultaträkningen</b>			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensioner		-54	-8
Skatt		12	2
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>7</b>	<b>50</b>
<b>Årets totalresultat</b>		<b>523</b>	<b>457</b>

# Koncernens balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2018-12-31	2017-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Immateriella anläggningstillgångar	14	777	618
Övriga materiella anläggningstillgångar	15,16,17,18,19	15 463	13 988
Förvaltningsfastigheter	20,21	713	664
Biologiska tillgångar	20,22	80	88
Finansiella anläggningstillgångar	20,23,24,25,27	1 192	1 089
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>18 225</b>	<b>16 447</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Material och förråd	28	47	44
Kundfordringar	46	575	571
Fordringar hos intresseföretag och joint ventures	31	20	129
Övriga fordringar	32	220	140
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	33	154	194
Derivatinstrument	20,27	31	4
Likvida medel	27,42	10	58
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>1 057</b>	<b>1 140</b>
Tillgångar som innehas för försäljning	45	442	–
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>19 725</b>	<b>17 587</b>



## Koncernens balansräkning, forts.

Belopp i MSEK	Not	2018-12-31	2017-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	34		
Aktiekapital		1 441	1 441
Övrigt tillskjutet kapital		2 162	2 162
Säkringsreserv	46	-18	-63
Balanserade vinstmedel		4 480	4 125
<b>Summa eget kapital</b>		<b>8 066</b>	<b>7 665</b>
<b>Långfristiga skulder</b>	46		
Avsättningar	35,36,37	947	993
Uppskjuten skatteskuld	38	488	496
Räntebärande skulder	18,39,41	6 064	4 426
Derivatinstrument	20,27	76	97
Övriga långfristiga skulder		23	7
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>7 598</b>	<b>6 019</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>	46		
Avsättningar	37	121	14
Räntebärande skulder	18,39,41	2 376	2 192
Derivatinstrument	20,27	-	-
Leverantörsskulder		651	854
Skulder till intresseföretag och joint ventures		-	-
Övriga skulder	43	161	105
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	44	750	738
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>4 059</b>	<b>3 903</b>
Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning	45	2	-
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>19 725</b>	<b>17 587</b>

# Förändringar i eget kapital

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkringsreserver	Balanserade vinstmedel	Totalt kapital
<b>2018</b>					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-63	4 125	7 665
Lämnad utdelning	–	–	–	-122	-122
Årets totalresultat	–	–	45	477	523
<b>Utgående eget kapital 2018-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>2 162</b>	<b>-18</b>	<b>4 480</b>	<b>8 066</b>

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkringsreserver	Balanserade vinstmedel	Totalt kapital
<b>2017</b>					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-119	3 866	7 351
Lämnad utdelning	–	–	–	-143	-143
Årets totalresultat	–	–	56	401	457
<b>Utgående eget kapital 2017-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>2 162</b>	<b>-63</b>	<b>4 125</b>	<b>7 665</b>

# Koncernens kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2018	2017
<b>Den löpande verksamheten</b>	48		
Resultat efter finansiella poster		642	575
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		989	922
Betald skatt		-135	-167
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>1 496</b>	<b>1 330</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>			
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		-2	-1
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-1	-189
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		-134	397
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>1 359</b>	<b>1 537</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Avyttring dotterföretag		55	95
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-224	-22
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2 971	-3 844
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		16	9
Förvärv av finansiella tillgångar		-	-3
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-3 124</b>	<b>-3 765</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån		3 805	7 383
Återbetalda lån		-1 980	-5 148
Utbetald utdelning		-122	-143
Ökning (+)/Minskning (-) av övriga finansiella skulder		14	25
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>1 717</b>	<b>2 117</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-48</b>	<b>-112</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>58</b>	<b>170</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>10</b>	<b>58</b>



# Moderbolagets resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2018	2017
Nettoomsättning	4,5	5 873	5 713
Övriga rörelseintäkter	6	49	29
Aktiverat arbete för egen räkning		170	145
Externa kostnader	7	-2 453	-2 367
Personalkostnader	8	-2 083	-1 959
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-1 111	-1 068
Övriga rörelsekostnader	10	-16	-42
<b>Rörelseresultat</b>		<b>429</b>	<b>450</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>	11		
Resultat från andelar i koncernföretag		–	1 039
Ränteintäkter och liknande resultatposter		15	17
Räntekostnader och liknande resultatposter		-97	-120
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>346</b>	<b>1 387</b>
Bokslutsdispositioner	12	44	2
<b>Resultat före skatt</b>		<b>390</b>	<b>1 388</b>
Skatt	13	-118	-109
<b>Årets resultat</b>		<b>272</b>	<b>1 279</b>

## Moderbolagets rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2018	2017
<b>Årets resultat</b>		<b>272</b>	<b>1 279</b>
Övrigt totalresultat		–	–
<b>Årets totalresultat</b>		<b>272</b>	<b>1 279</b>

# Moderbolagets balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2018-12-31	2017-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Immateriella anläggningstillgångar	14	703	568
Materiella anläggningstillgångar	15,16,17,18,19	15 249	13 851
Finansiella anläggningstillgångar	23,24,25,26,38	1 132	1 091
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>17 083</b>	<b>15 510</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Material och förråd	28	44	42
Kortfristiga fordringar	29,30,31,33	2 645	2 344
Likvida medel	27,42	5	54
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>2 694</b>	<b>2 440</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>19 777</b>	<b>17 950</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>EGET KAPITAL</b>			
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital		1 441	1 441
Fond för utvecklingsutgifter		44	25
<b>Summa bundet eget kapital</b>		<b>1 485</b>	<b>1 466</b>
<b>Fritt eget kapital</b>			
Överkursfond		2 162	2 162
Balanserade vinstmedel		2 298	1 160
Årets totalresultat		272	1 279
<b>Summa fritt eget kapital</b>		<b>4 732</b>	<b>4 600</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>6 217</b>	<b>6 067</b>
Obeskattade reserver	12	2 035	2 000
Avsättningar	35,36,37	1 367	1 361
Långfristiga skulder	18,39,40,41,46	6 040	4 402
Kortfristiga skulder	18,39,40,41,42,44,46	4 117	4 120
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>19 777</b>	<b>17 950</b>

## Förändringar i eget kapital

Belopp i MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
	Aktiekapital	Fond för utvecklingsutgifter	Överkursfond	Balanserade vinstmedel	Totalt kapital
<b>2018</b>					
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 totalresultat	–	–	–	272	272
<b>Utgående eget kapital 2018-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>43</b>	<b>2 162</b>	<b>2 570</b>	<b>6 217</b>

Belopp i MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
	Aktiekapital	Fond för utvecklingsutgifter	Överkursfond	Balanserade vinstmedel	Totalt kapital
<b>2017</b>					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	22	2 162	1 305	4 931
Lämnad utdelning	–	–	–	-143	-143
Omklassificering mellan bundet och fritt eget kapital	–	3	–	-3	–
Årets totalresultat	–	–	–	1 279	1 279
<b>Utgående eget kapital 2017-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>25</b>	<b>2 162</b>	<b>2 438</b>	<b>6 067</b>



# Moderbolagets kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2018	2017
<b>Den löpande verksamheten</b>	48		
Resultat efter finansiella poster		346	1 387
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		1 162	1 121
Betald skatt		-110	-138
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>1 398</b>	<b>2 370</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>			
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		-2	-1
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-340	-658
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		-215	-383
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>841</b>	<b>1 328</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-212	-22
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2 453	-3 403
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		16	9
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-2 648</b>	<b>-3 416</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån		3 805	7 383
Återbetalda lån		-1 992	-5 148
Utbetald utdelning		-122	-143
Ökning (+)/Minskning (-) av övriga finansiella skulder		9	0
Erhållna/lämnade koncernbidrag		58	-115
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>1 759</b>	<b>1 977</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-49</b>	<b>-111</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>54</b>	<b>165</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>5</b>	<b>54</b>

# Noter

## NOT 1 Företagsinformation

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 flygplats-hållare att tillåta etablering av externa marktjänstleverantörer
- Lag (2011:866) om flygplatsavgifter vilken reglerar krav på samråd med användarna, flygbolagen, av flygplatsavgifter

## NOT 2 Redovisningsprinciper

### 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 22. 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 2018 är följande,

- IFRS 15 Intäkter från avtal med kunder är en ny standard som ersätter IAS 11 och 18, IFRIC 13, 15 och 18 samt SIC-31. Standarden behandlar redovisningen av intäkter från kontrakt och från försäljning av vissa icke-finansiella tillgångar och innehåller utökade upplysningskrav. Swedavias huvudsakliga intäktsströmmar är inom området Aviation Business, vilket motsvarar 62 procent av nettoomsättningen, och är relaterade till att tillhandahålla infrastruktur riktad mot flygbolag och marktjänstbolag för start och landning. Prestationsåtaganden inom Aviation Business bedöms fullgöras vid en tidpunkt, i likhet med tidigare redovisning. Intäktsströmmar inom Commercial Services är relaterade till tjänster med anknytning till flygplatserna såsom uthyrning av lokaler, parkeringsverksamhet och tillhandahållande av reklamtytor. Hyresintäkter redovisas enligt IFRS 16 från och med 1 januari 2019 medan fastighetsrelaterade serviceintäkter, såsom fastighetsskötsel och värme, fortsatt redovisas över tid enligt IFRS 15. Swedavia har ett tredjepartsåtagande mot sina kunder och enligt IFRS agerar Swedavia i samtliga fall som huvudman. Övergången till IFRS 15 har, för Swedavias väsentliga intäktsströmmar, inte medfört någon förändring av tidpunkt eller belopp vid redovisning av intäkter. Swedavia har inte identifierat någon skillnad i redovisningstidpunkt eller belopp för någon av de väsentliga intäktsströmmarna och övergångseffekten på ingående balans 2018 var noll. Övergången medför förändrade upplysningar i årsredovisningen för 2018 där upplysningskraven utökas. Se not 4
- IFRS 9 Finansiella instrument behandlar klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder, nedskrivningar och säkringsredovisning och ersätter IAS 39. Swedavia valde i enlighet med IFRS 9 att inte omräkna jämförande perioder. Värdering av finansiella tillgångar och skulder enligt IFRS 9 medför inte någon förändring för redovisade poster. Klassificering av finansiella tillgångar och skulder sker enligt nya kategorier i enlighet med standarden. Eget kapital har således inte påverkats av förändringen. Ändrade principer för reservering och nedskrivning av kreditförluster medför att en reservering ska ske redan vid första redovisningstillfället för förväntade

kreditförluster och inte som tidigare, i IAS 39, först i samband med att en förlusthändelse inträffat. Swedavia tillämpar en ny rutin för bedömning och redovisning av kreditförluster enligt standarden. Engångseffekt inom eget kapital uppgick till oväsentliga belopp och understiger 1 MSEK och således har ingen justering av reservering bokats vid övergången. För säkringsredovisning har Swedavia fortsatt tillämpat IAS 39 under 2018. För mer information om säkringsredovisning, se nästa avsnitt. Övergången har medfört förändrade upplysningar enligt IFRS 7 i årsredovisningen för 2018, där upplysningskraven för säkringsredovisning tillämpas även om övergång till IFRS 9 inte görs. Se not 23, 27 samt 46

### Nya och ändrade standarder och tolkningar som träder i kraft 2019 eller senare

- IFRS 9 Finansiella instrument är en ny standard som ersätter IAS 39. Säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 kan fortsätta att tillämpas till dess att IASB: s projekt "Dynamic Risk Management" är avslutat. Swedavia har efter genomförd analys under 2018 beslutat att tillämpa IFRS 9 för säkringsredovisning från och med 1 januari 2019. Övergången innebär bland annat att effektivitetsbedömningar förändras, vilket definieras som krav på ett ekonomiskt samband mellan instrumenten i säkringsrelationen, kreditriskens inverkan på värdeförändringar och att säkringskvoten följer bolagets riskhanteringsstrategi. Säkringsredovisningen kommer att fokusera på framåtblickande effektivitetsmätningar. Effektiviteten måste dock fortfarande redovisas enligt samma regler som i IAS 39. De nya reglerna för säkringsredovisning kommer inte ha en väsentlig effekt på Swedavia.
- IFRS 16 Leasingavtal är en ny standard som ersätter IAS 17 Leasingavtal samt tillhörande tolkningar IFRIC 4, SIC-15 och SIC-27. Datum för tillämpning av standarden är från och med 1 januari 2019. Standarden kräver att leasetagare redovisar tillgångar och skulder hänförliga till alla leasingavtal, med undantag för avtal som är kortare än tolv månader och/eller avser oväsentliga belopp. Redovisningen för leasegivare kommer i allt väsentligt att vara oförändrad. I resultaträkningen redovisas avskrivningar på tillgången och räntekostnader beräknas utifrån skulden.

Swedavia har valt att tillämpa framåtriktad retroaktiv metod vid övergången till IFRS 16, vilket innebär att eventuella övergångseffekter justeras i ingående balans av eget kapital 2019 och ingen omräkning har gjorts av tidigare år. Swedavia har enligt IFRS 16 bilaga C p10a valt att tillämpa en enda diskonteringsränta på en portfölj av leasingavtal med någorlunda liknande egenskaper såsom leasingavtal vars återstående leasingperiod och klass av underliggande tillgångar inom liknande ekonomisk miljö. Diskonteringsräntan baseras på Swedavias marginella upplåningsränta ("IBR"). Swedavia har valt möjligheten att, för varje enskilt avtal, värdera nyttjanderätten för samtliga avtal som om standarden hade tillämpats sedan inledningsdatumet med diskontering av det redovisade beloppet till den marginella upplåningsräntan på första tillämpningsdagen enligt IFRS 16 bilaga C p8b i. Valet medför att tillgången vid ingången kommer att vara avskriven över längre tid, vilket ger ett lägre initialt tillgångsvärde. Swedavia har valt att även tillämpa förenklingsregler enligt IFRS 16 5a och 5b samt IFRS 16 bilaga C p10c, vilket innebär att kostnaden för korttidsleasingsavtal och/eller avtal med ett lågt värde på underliggande tillgång redovisas linjärt över leasingperioden. Swedavia har valt att inte särskilja leasingskomponenter från icke-leasingskomponenter per underliggande tillgångsslag enligt IFRS 16 p15. På första tillämpningsdagen har initiala direktavgifter uteslutits från värderingen enligt IFRS 16 bilaga C p10d samt bedömningar vid utökning eller uppsägning har gjorts i efterhand enligt IFRS 16 p10e. Swedavia har ett antal leasingavtal som redovisats som finansiella avtal enligt IAS 17. För dessa har ingen justering av tillgångs- och skuldvärden skett i den ingående balansen.

Baserat på den information som finns tillgänglig redovisar Swedavia för koncernen ytterligare leasingskulder på cirka 1 120 MSEK, nyttjanderättstillgångar på cirka 1 100 MSEK (efter justering för förutbetalda leasingavgifter redovisade 31 december 2018) och uppskjuten

skattefordran på ca 10 MSEK, vilket netto reducerar eget kapital med 30 MSEK per den 1 januari.

Swedavia förväntar sig att rörelseresultat för 2019 kommer att öka med ca 20 MSEK jämfört med om tidigare redovisningsprinciper hade använts, med anledning av att en del av leasingkostnaderna kommer att redovisas som räntekostnad. I resultaträkningen kommer omförsäkring ske från övriga externa kostnader (ca 105 MSEK) till avskrivningar (ca 85 MSEK) och finansiella kostnader (ca 30 MSEK). Kassaflödet från löpande verksamhet förväntas öka och från finansieringsverksamhet minska med ca 50 MSEK, med anledning av att leasingavgifternas amorteringsandel kommer att redovisas som utbetalning i finansieringsverksamheten. Standarden innehåller även mer omfattande upplysningskrav jämfört med nuvarande standard IAS 17, vilket tillämpas från och med 1 januari 2019.

- 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. Swedavia har utvärderat existerande metoder mot det nya tolkningsuttalandet och bedömer att det inte kommer att ha någon väsentlig påverkan på redovisningen. Tolkningsuttalandet innehåller inga nya upplysningskrav.

### 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 påverkar denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuella och framtida perioder.

Nedan beskrivs de områden som väsentligt påverkas av bedömningar och uppskattningar.

#### Värdering av goodwill

Goodwill allokeras till segment Flygplatsverksamhet och prövas minst årligen. Återvinningsvärdet fastställs baserat på beräkningar av nyttjandevärde. Beräkningarna utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan och prognoser. Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärdet är resenärutveckling, framtida räntenivåer och kostnadsutveckling. Se även not 14.

#### Värdering av pensionsskuld

I samband med delningen av LFV och bildandet av Swedavia övertogs förmånadsbestämda pensionsåtaganden. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna och fastställs årligen av oberoende aktuarier. Avsättningens storlek påverkas av antaganden om diskonteringsränta, åsätts utifrån duration, och inflation, åsätts utifrån marknadens förväntningar. Se även not 36.

#### Övrigt

Vidare beaktas ledningens bästa bedömning i samband med redovisning av tvistiga belopp då rättsprocesser och tvister är oförutsägbara till sin karaktär.

#### Konsolideringsprinciper

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget samt de företag över vilka moderbolaget direkt eller indirekt har ett bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande antas föreligga när ägarandelen uppgår till minst 50 procent av rösterna i dotterföretaget, men kan även uppnås om ett bestämmande inflytande kan utövas över den driftsmässiga och finansiella styrningen. 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.

### 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 eventalförpliktelser 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 mot resultaträkningen.

### Intrasseföretag och joint ventures

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

### Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

Koncerninterna fordringar och skulder, samt transaktioner mellan företag i koncernen, liksom därmed sammanhängande orealiserade vinster eliminerar i sin helhet. Orealiserade vinster uppkomna från transaktioner med intrasseföretag och joint ventures eliminerar mot "Andelar i intrasseföretag och joint ventures" till den del koncernen äger andelar i företaget. Orealiserade förluster eliminerar på samma sätt som orealiserade vinster såvida det inte föreligger ett nedskrivningsbehov.

### Intäkter

Swedavia redovisade nettoomsättning avser intäkter från Aviation Business, Commercial Services samt Övrig nettoomsättning.

Intäkterna från Aviation Business utgörs av Passagerarrelaterade intäkter, Flygplansrelaterade intäkter, Externt reglerade avgifter, Ground Handling samt Övriga tilläggstjänster. Dessa intäkter är relaterade till att tillhandahålla infrastruktur riktad mot flygbolag och marktjänstbolag för start och landning och redovisas i samband med att flyg- och handlingbolag nyttjar Swedavias tjänsteutbud, det vill säga när avresa sker från någon av Swedavias flygplatser.

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. Hyresintäkter från Retail, Food & Beverage är omsättningsbaserade och preliminära intäkter som redovisas månadsvis och slutavräkning sker vid slutet av året. Fastighetsintäkter utgörs av fasta hyresdebiteringar som redovisas under hyresperioden och försäljning av energi- och telekomtjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Reklamintäkterna utgörs av försäljning av reklamplatser och intäkten redovisas under nyttjandeperioden. För övriga tjänster redovisas intäkter vid tillhandahållande. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen.

Som intäkt redovisas det verkliga värdet av vad som erhållits eller som kommer att erhållas. Intäkter redovisas endast om det är sannolikt

att de ekonomiska fördelarna kommer att tillfalla koncernen och dessa fördelar kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Om det senare uppstår osäkerhet vad avser möjligheten att erhålla betalning för belopp som redan redovisats som intäkt, redovisas det belopp, för vilket betalning inte längre är sannolikt, som en kostnad istället för som en justering av det intäktsbelopp som ursprungligen redovisats. I och med att IFRS 9 Finansiella instrument träder i kraft 1 januari 2018 har Swedavia ändrade principer för reservering och nedskrivning av kreditförluster, se även not 46 Finansiella risker.

### Statliga bidrag

Statliga bidrag består av bidrag från EU:s forsknings och utvecklingsverksamhet. Swedavia deltar i forskning och utvecklingsprogram, som bygger på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster (ANS) som stöd för genomförandet av affärs- eller uppdragstrafiken inom EU - vilket innebär att flygplan ska vara obegränsade av 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 redovisade värde.

### Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter består av ränteintäkter på investerade medel, utdelningar, vinst vid värdeförändring på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat samt sådana vinster på säkringsinstrument som redovisas i finansnetto. 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 finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat samt sådana förluster på säkringsinstrument som redovisas i finansnetto.

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

### Skatt

Total skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Skatter redovisas i resultaträkningen utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat. Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas under innevarande år. Aktuell skatt beräknas utifrån årets beskattningsbara vinst. Beskattningsbar vinst skiljer sig från vinsten som redovisas i resultaträkningen. Skillnaden avser dels intäkter som är skattepliktiga och kostnader som är avdragsgilla under andra år (temporära skillnader) och dels poster som ej är skattepliktiga eller avdragsgilla (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, intrasseföretag 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 skattepliktigt vinst uppstår mot vilken avdragsgilla temporära skillnader kan användas. Det redovisade värdet på uppskjutna skattefordringar prövas vid varje bokslutstillfälle. Uppskjutna skatteskulder redovisas normalt för alla skattepliktiga temporära skillnader.



### Immateriella anläggningstillgångar

Koncernens immateriella anläggningstillgångar består av goodwill samt övriga immateriella anläggningstillgångar. Goodwill uppkommer när anskaffningsvärdet vid förvärv av andelar i dotterföretag överstiger det verkliga värdet på det förvärvade företagens nettotillgångar. Goodwill redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod och prövning för nedskrivningsbehov görs minst årligen. Övriga immateriella anläggningstillgångar utgörs i huvudsak av bullerisolering i annans fastighet. Avskrivningen för bullerisoleringsåtgärder sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod, vilken årligen prövas. Nyttjandeperioden ska motsvara den tid som miljötillståndet, eller villkor i detta bedöms gälla, dock får den aldrig överstiga 25 år. Vidare består övriga immateriella anläggningstillgångar av egenutvecklade tillgångar med nyttjandeperiod mellan 5–10 år.

### Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar exklusive biologiska tillgångar 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 12 månader, inräknas i anläggningstillgångens anskaffningsvärde till den del de uppkommit under byggnadstiden. Räntekostnaderna beräknas med utgångspunkt i koncernens genomsnittliga ränta på samtliga lån.

Tillkommande utgifter läggs till tillgångens redovisade värde, eller redovisas separat när det är sannolikt att framtida ekonomiska förmåner som kan hänföras till tillgången kommer koncernen tillgodo och tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Övriga tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer.

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

Avskrivning påbörjas när tillgångarna är färdiga för avsett bruk. Avskrivningar enligt plan baseras på anskaffningsvärdet minskat med beräknat restvärde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperioder prövas årligen och justeras vid behov. 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 och förvaltningsfastigheter	
- Stomme	20 – 60 år
- Tak	20 – 60 år
- Fasad	20 – 60 år
- Invändigt bygg och rumsfunktioner	10 – 25 år
- Installationer	7 – 30 år
- Stadsnät	15 – 50 år
Byggnadsinventarier	5 – 30 år
Markinventarier	10 – 60 år
Markanläggningar, Bansystem	
- Bärlager	60 år
- Bindemedelsförsegling	4 år
- Övriga delar	12 – 40 år
Markanläggningar, Övriga	30 – 70 år
Installationer, fordon och inventarier	3 – 10 år
Hyresgästpassningar	Kontraktets längd

### 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 22.

### Leasing

Leasing klassificeras i koncernredovisningen, liksom i moderbolagets redovisning, antingen som finansiell leasing eller operationell leasing. Leasing där Swedavia i allt väsentligt övertar ekonomiska risker 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 koncernens 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. Inkuransrisker har därvid beaktats.

### Fordringar och skulder i utländsk valuta

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

### Likvida medel

Likvida medel omfattar kassa och omedelbart tillgängliga banktillgodohavanden.

### Leverantörsskulder

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

### Finansiella instrument

En finansiell tillgång eller finansiell skuld redovisas i balansräkningen när en tillgång eller skuld uppstår enligt instrumentets avtalsenliga villkor. En finansiell tillgång bokas bort från balansräkningen när

rättigheterna i avtalet 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. Objektiva indikationer för nedskrivning kan vara avtalsbrott, som uteblivna eller försenade betalningar av räntor eller kapitalbelopp, betydande finansiella svårigheter för gäldenären eller försämring av kreditvärdighet samt kreditriskexponering.

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 klassificerade enligt affärsmodellen att inkassera avtalsenliga kassaflöden. I denna kategori ingår lånefordringar, kundfordringar, fordringar hos intresseföretag och joint ventures, övriga fordringar samt likvida medel. Samtliga tillgångar förutom derivatinstrument klarade SPPI-testet och värderas till upplupet anskaffningsvärde. Låne- och kundfordringar med kort löptid värderas till nominellt anskaffningsvärde utan diskontering. Kundfordringar redovisas till det belopp som beräknas inflyta efter avdrag för eventuella förväntade kreditförluster som bedömts utifrån kreditriskexponering baserad på framåtriktad information samt historisk data, se not 46.

### 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 tillgångar värderade till verkligt värde via övrigt totalresultat

Derivatinstrument med positivt värde vilka är föremål för säkringsredovisning redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat, där värdeökningar redovisas löpande som intäkter över övrigt totalresultat.

### Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

Lån och övriga finansiella skulder, förutom derivat, värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån effektiv ränta som beräknades när lånet togs upp. Över- och undervärden, liksom direkta emissionskostnader periodiseras över lånets löptid. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år medan kortfristiga har en löptid kortare än ett år.

### Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet

I denna kategori återfinns derivat med negativt värde vilka inte är föremål eller uppfyller kriterierna för säkringsredovisning. Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde via resultatet.

## 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 redovisad skuld eller en mycket sannolik prognostiserad transaktion, kassaflödessäkring.

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

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

### Kassaflödessäkring

För säkring av ränterisk för sannolika prognostiserade ränteflöden avseende upplåning till rörlig ränta används ränteswappar där företaget erhåller rörlig ränta och betalar fast ränta. Ränteswapparna redovisas till verkligt värde i balansräkningen där värdeförändringar redovisas i övrigt totalresultat. Räntekupongraden 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 hänförs till den ineffektiva delen av realiserade värdeförändringar på ränteswapparna redovisas i resultatet.

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

### Avsättningar

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

### Återställningsreserv

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

**Omstruktureringsreserv**

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

**Övriga avsättningar**

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

**Eventualförpliktelser**

En eventualförpliktelse är ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom företagets kontroll, inträffar eller uteblir, eller ett åtagande som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av att det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet, eller att åtagandets storlek inte kan beräknas med tillräcklig noggrannhet. Ingen redovisning krävs när sannolikheten för ett utflöde av resurser är ytterst liten.

**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.

**Koncernbidrag**

Såväl erhållna som lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition.

**Immateriella anläggningstillgångar**

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

**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 som effektivt säkrar kassaflödesrisk i räntebetalningar på skulder värderas till nettot av upplupen fordran på rörlig ränta och upplupen skuld avseende fast ränta. Skillnaden redovisas som räntekostnad respektive ränteintäkt.

**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.

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

Utgångspunkten för segmentsredovisningen är den interna rapporteringen. 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. Posten externa intäkter består av nettoomsättning, övriga rörelseintäkter samt aktiverat arbete för egen räkning.

Belopp i MSEK	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
<b>Resultaträkning jan – dec</b>								
Nettoomsättning, extern	5 751	5 586	171	154	–	4	5 922	5 745
Nettoomsättning, intern	121	128	356	343	-477	-471	–	–
Övriga rörelseintäkter	49	29	55	7	–	–	104	36
Aktiverat arbete för egen räkning	170	145	–	–	–	–	170	145
<b>Summa intäkter</b>	<b>6 092</b>	<b>5 887</b>	<b>582</b>	<b>504</b>	<b>-477</b>	<b>-467</b>	<b>6 196</b>	<b>5 926</b>
Rörelsens kostnader	-4499	-4 321	-383	-372	470	471	-4 411	-4 223
Avskrivningar och nedskrivningar	-1087	-1 043	-16	-9	0	0	-1 103	-1 052
<b>Rörelseresultat</b>	<b>506</b>	<b>523</b>	<b>183</b>	<b>124</b>	<b>-7</b>	<b>4</b>	<b>682</b>	<b>651</b>

Balansräkning, per den 31 december	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Anläggningstillgångar	17 000	15 407	2 279	1 708	-1 053	-668	18 225	16 447
Omsättningstillgångar	2 694	2 440	407	458	-2 044	-1 757	1 057	1 140
Tillgångar som innehas för försäljning	–	–	–	–	442	–	442	–
<b>Summa tillgångar</b>	<b>19 694</b>	<b>17 847</b>	<b>2 686</b>	<b>2 165</b>	<b>-2 656</b>	<b>-2 425</b>	<b>19 725</b>	<b>17 587</b>
Eget kapital	8 036	7 825	713	582	-683	-742	8 066	7 665
Skulder	11 658	10 022	1 974	1 583	-1 975	-1 683	11 657	9 922
Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning	–	–	–	–	2	–	2	–
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>19 694</b>	<b>17 847</b>	<b>2 686</b>	<b>2 165</b>	<b>-2 656</b>	<b>-2 425</b>	<b>19 725</b>	<b>17 587</b>

Av koncernens intäkter 2018 svarade en kund för 20 procent (17) motsvarande 1 265 MSEK (1 022), fördelat på båda segmenten.

Av koncernens totala investeringar 2018, 3 195 MSEK (3 866), är 2 558 MSEK (3 425) hänförligt till Flygplatsverksamheten och 637 MSEK (441) hänförligt till Real Estate.



**NOT 4 Nettoomsättning**

Intäktsfördelning	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
<b>Aviation Business</b>				
Passagerarrelaterade intäkter	1 821	1 714	1 821	1 714
Flygplansrelaterade intäkter	623	642	623	642
Externt reglerade avgifter	748	699	748	699
Ground handling	294	278	294	278
Övriga tilläggstjänster	210	219	210	219
<b>Summa Aviation Business</b>	<b>3 696</b>	<b>3 552</b>	<b>3 696</b>	<b>3 552</b>
Intäktsfördelning	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
<b>Commercial Services</b>				
Bilparkering och angöring	903	894	903	894
Retail, Food & Beverage	676	691	676	691
<i>varav hänförligt till åtagande enligt IFRS 15</i>	–	–	–	–
Fastighetsintäkter	421	405	341	340
<i>varav hänförligt till åtagande enligt IFRS 15</i>	207	193	128	129
Reklam	123	101	123	101
Övriga Commercial-produkter	68	61	90	90
<b>Summa Commercial Services</b>	<b>2 191</b>	<b>2 152</b>	<b>2 133</b>	<b>2 116</b>
Övrig nettoomsättning	35	41	44	45
<b>Summa nettoomsättning</b>	<b>5 922</b>	<b>5 745</b>	<b>5 873</b>	<b>5 713</b>
<i>Varav intäkter för avtal med kunder</i>	5 039	4 811	5 068	4 893
<i>Varav ej intäkter för avtal med kunder</i>	883	934	804	820

Swedavias geografiska marknad är Sverige. Swedavias flygplatser drivs, konsolideras och rapporteras internt som ett sammanhållet flygplatsystem. Av nettoomsättningen för perioden var 527 MSEK (497) hänförligt till Real Estate, fördelat på Fastighetsintäkter 355 MSEK (341), Övriga Commercial-produkter 167 MSEK (154) och Övrig nettoomsättning 4 MSEK (2). 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 2018 är i nivå med föregående år. Information om koncernens prestationsåtagande är summerade nedan:

**Aviation Business**

Intäkterna från Aviation Business utgörs av Passagerarrelaterade intäkter, Flygplansrelaterade intäkter, Externt reglerade avgifter, Ground

Handling samt Övriga tilläggstjänster. Dessa intäkter är relaterade till att tillhandahålla infrastruktur riktad mot flygbolag och marktjänstbolag för start och landning och redovisas i samband med att flyg- och handlingbolag nyttjar Swedavias tjänsteutbud, det vill säga när avresa sker från någon av Swedavias flygplatser. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkten uppstår. Intäkter faktureras efter prestationsåtagandet utförs vilket resulterar i att reklamationsrätten utgår vid tidpunkten för faktureringen.

**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 reklamytor. Intäkter från Bilparkering & Angöring redovisas i samband med att parkeringskunden nyttjar parkeringsplatsen. Reklamintäkterna utgörs av försäljning av reklamplatser och intäkten redovisas under nyttjandeperioden. Fastighetsintäkter och Övriga Commercialprodukter utgörs av försäljning av energi- och telekomtjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkten uppstår. Reklamationsrätten utgår efter som nyttjanderätten förbrukas för samtliga intäkter före faktureringen inträffar.

**Övrig nettoomsättning**

Intäkterna från Övrig nettoomsättning redovisas vid tillhandahållande och utgörs av intäkter från sålda varor och utförda tjänster som ingår i företagets normala verksamhet men som inte avser intäkter från Aviation Business eller Commercial Services. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen i samma period som intäkten uppstår. Intäkter faktureras efter prestationsåtagandet utförs vilket resulterar i att reklamationsrätten utgår vid tidpunkten för faktureringen.

**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	
	2018-12-31	2017-12-31
Kundfordringar hänförligt avtal med kunder	109	112
Avtalstillgångar	21	26
Avtalsskulder	48	78

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

	Koncernen	
	2018	2017
Intäkter redovisat under den rapportperiod som inkluderat i avtalets skuldsaldo i början av perioder	78	53
Intäkter redovisade under rapportperioden från uppfyllda prestationsåtaganden under tidigare perioder	–	–

### Transaktionspris av avtalsstillgångar fördelat till återstående prestationsåtagande med löptid över ett år

	Koncernen		
	2018	2018	2018
	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 30 Fordringar på koncernföretag och not 31 Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures. Aktier i koncernföretag specificeras i not 26 Andelar i koncernföretag och i not 25 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 ansvarsförbindelser från Swedavia till ledande befattningshavare eller styrelse har förekommit.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
<b>Försäljning varor och tjänster</b>				
Dotterbolag	–	–	121	128
Intressebolag och joint ventures	35	28	10	5
<b>Summa försäljning varor och tjänster</b>	<b>35</b>	<b>28</b>	<b>131</b>	<b>133</b>
<b>Försäljning fast egendom eller andra tillgångar</b>				
Dotterbolag	–	–	1	0
Intressebolag och joint ventures	3	–	3	–
<b>Summa försäljning fast egendom eller andra tillgångar</b>	<b>3</b>	<b>–</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>Köp varor och tjänster</b>				
Dotterbolag	–	–	333	319
Intressebolag och joint ventures	56	30	57	31
<b>Summa köp varor och tjänster</b>	<b>56</b>	<b>30</b>	<b>390</b>	<b>350</b>
<b>Räntor, netto</b>				
Dotterbolag	–	–	12	13
<b>Summa räntor</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>12</b>	<b>13</b>

### Transaktioner med staten

Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Swedavia-koncernens produkter och tjänster erbjuds staten, statliga myndigheter och statligt ägda bolag (benämns härnäst övriga närstående) i konkurrens med andra leverantörer på kommersiella villkor. På motsvarande sätt köper Swedavia AB och dess koncernföretag produkter och tjänster från statliga myndigheter och bolag till marknadsmässiga priser och på kommersiella villkor. Kostnaderna till övriga närstående utgörs i huvudsak av inköp av meteorologtjänster, myndighetsavgifter samt flygtrafikledningstjänster, vilka till stor del ingår i det kostnadsunderlag som täcks via ersättningar från Transportstyrelsen för säkerhetskontroll och delar av flygtrafikledningstjänster. Koncernens försäljning av varor och tjänster till övriga närstående uppgår till 170 MSEK (173) och inköp av varor och tjänster uppgår till 266 MSEK (274). Transaktioner med staten avseende skatter och sociala avgifter har undantagits.

## NOT 6 Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
<b>Övriga rörelseintäkter</b>				
Realisationsvinster	71	16	16	9
Övrigt	33	20	33	20
<b>Summa</b>	<b>104</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>29</b>

Realisationsvinsterna 2018 avser försäljning av dotterbolag, 55 MSEK, försäljning av mark, 3 MSEK samt övriga realisationsvinster om 13 MSEK.

## NOT 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
<b>Ernst &amp; Young</b>				
Revisionsuppdrag	3	3	3	3
Övriga tjänster	0	0	0	0
<b>Summa</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

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

**NOT 8** Anställda och personalkostnader

	2018			2017		
	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %
<b>Medelantalet anställda, Sverige</b>						
Moderbolag	3 217	36	64	3 074	36	64
Dotterbolag	0	0	0	0	0	0
<b>Koncernen</b>	<b>3 217</b>	<b>36</b>	<b>64</b>	<b>3 074</b>	<b>36</b>	<b>64</b>

Fördelning ledande befattningshavare	2018-12-31		2017-12-31	
	Andel kvinnor	Andel män	Andel kvinnor	Andel män
<b>Koncernen</b>				
Styrelseledamöter, %	40	60	40	60
Övriga ledande befattningshavare inklusive vd, %	44	56	43	57

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
<b>Löner och ersättningar</b>				
Styrelsen	2	2	2	2
Vd och ledande befattningshavare	29	26	29	26
Övriga anställda	1 335	1 248	1 335	1 248
<b>Summa</b>	<b>1 366</b>	<b>1 276</b>	<b>1 366</b>	<b>1 276</b>
Sociala kostnader	663	623	663	623
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	10	9	10	9
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	201	158	201	182
Övriga personalrelaterade kostnader	54	61	54	61
Koncernmässiga justeringar	-53	-48	-	-
<b>Summa personalkostnader</b>	<b>2 030</b>	<b>1 911</b>	<b>2 083</b>	<b>1 959</b>

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

<sup>1)</sup> Lottie Knutson valdes in i ersättningsutskottet vid konstituerande styrelsemöte den 26 april 2018

Ersättning till styrelse 2017, TSEK	Styrelse-arvoden	Revisions-utskott	Ersättnings-utskott	Övriga förmåner
<b>Styrelsens ordförande</b>				
Åke Svensson	440	-	25	-
<b>Styrelseledamöter</b>				
Karin Apelman <sup>1)</sup>	73	12	-	-
Lars Backemar	220	-	-	-
Anna Elgh <sup>1)</sup>	73	-	-	-
Adine Grate Axén	220	20	-	-
Lottie Knutson	220	-	-	-
Lotta Mellström	-	-	-	-
Lars Mydland	220	-	-	-
Mikael Norman <sup>2)</sup>	147	23	-	-
Lottie Svedenstedt	220	-	20	-
<b>Summa</b>	<b>1 833</b>	<b>55</b>	<b>45</b>	<b>-</b>

<sup>1)</sup> Karin Apelman och Anna Elgh var styrelseledamöter fram till årsstämman 2017.

<sup>2)</sup> Mikael Norman valdes till ledamot av styrelsen på årsstämman 2017. Mikael utsågs därefter till ordförande i Revisionsutskottet.

Ersättningar till styrelsen utgår från de av årsstämmans fastställda arvoden. Styrelsearvode har fram till årsstämman 2018 utbetalas som 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 erlägga. 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 26 april 2018. 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 2018

enbart som lön. Till styrelseledamöter i samtliga dotterbolag utgår inte styrelsearvode, eftersom samtliga ledamöter är anställda i bolag inom Swedaviakoncernen.

Ersättning till revisionsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 26 april 2018. I revisionsutskottet ingår sedan årsstämma 2018 styrelseledamöterna Mikael Norman som ordförande och Adine Grate Axén samt Lotta Mellström som ledamöter.

Ersättning till ersättningsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 26 april 2018. I ersättningsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2018 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 <sup>1)</sup> 2018, TSEK		Grundlön	Övriga förmåner <sup>7)</sup>	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 <sup>2)</sup>	1 677	7	473	2 157	6 + -
Direktör Aviation Business	Elizabeth Axtelius <sup>2)5)</sup>	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 <sup>2)</sup>	1 523	5	426	1 954	6 + -
Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	Mona Glans <sup>3)</sup>	fr.o.m. 2018-02-01 1 343	1	344	1 688	6 + 6
Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	Peder Grunditz <sup>4)</sup>	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 and Safety	Mats Paulsson	1 427	10	371	1 809	6 + 6
Finans- och Ekonomidirektör	Mats Pålson	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 <sup>6)</sup>	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
<b>Summa</b>		<b>28 713</b>	<b>123</b>	<b>7 881</b>	<b>36 717</b>	

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

<sup>2)</sup> Anställningsavtalen innehåller inte någon bestämmelse om avgångsvederlag.

<sup>3)</sup> Mona Glans tillträdde befattningen som Flygplatsdirektör Bromma Stockholm 2018-02-01

<sup>4)</sup> 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

<sup>5)</sup> Elizabeth Axtelius rapporterar till vd men ingår inte i koncernledningen.

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

<sup>7)</sup> Avseende förmåner utgår dessa främst av förmån i form av parkering och kollektivtrafikbidrag.



Ersättning till ledande befattningshavare <sup>1)</sup> 2017, TSEK			Grundlön	Övriga för-måner <sup>6)</sup>	Pensions-kostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
Vd och koncernchef	Jonas Abrahamsson <sup>2)</sup>	fr.o.m. 2017-01-02	4 058	7	1 202	5 268	6 + 12
Teknisk direktör	Per Arenhage <sup>4)</sup>		1 693	7	507	2 207	6 + -
Direktör Aviation Business	Elizabeth Axtelius <sup>5)</sup>		1 044	11	207	1 262	3 + -
Direktör Strategi & Hållbarhet	Lennart Bergbom		1 397	11	349	1 758	6 + 6
Chefsjurist	Anna Bovaller <sup>4)</sup>		1 497	6	415	1 918	6 + -
Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	Peder Grunditz		1 655	3	431	2 089	6 + 6
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	Charlotte Ljunggren		1 823	2	541	2 366	6 + 6
Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser	Susanne Norman		1 471	2	372	1 844	6 + 6
Direktör Security och Safety	Mats Paulsson		1 384	11	347	1 742	6 + 6
Finans- och ekonomidirektör	Mats Pålsson		2 164	11	637	2 813	6 + 6
Marknads- och kommunikationsdirektör	Linda Sjödin		1 520	0	385	1 906	6 + 6
Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	Kjell-Åke Westin		1 964	7	588	2 558	6 + 6
HR-direktör	Marie Wiksborg		1 713	0	471	2 184	6 + 6
Vice vd och chef Commercial & Real Estate	Karl Wistrand <sup>3)</sup>	fr.o.m. 2017-01-02	2 584	9	761	3 354	6 + 9
<b>Summa</b>			<b>25 966</b>	<b>90</b>	<b>7 212</b>	<b>33 267</b>	

<sup>1)</sup> Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad grundlön utgår ifrån fast månadslön, semestertillägg, eventuella lönetillägg och avgångsvederlag. Övriga förmåner avser parkeringsförmån och förmån kollektivtrafiksbidrag. I pensionskostnad inkluderas effekt av lönevaxling samt premier till en extra sjukförsäkring.

<sup>2)</sup> Jonas Abrahamsson tillträdde befattningen som vd och koncernchef den 2 januari 2017.

<sup>3)</sup> Karl Wistrand lämnade befattningen som vd och koncernchef den 1 januari 2017. Samtidigt upphörde det extra lönetillägget samt att det förhöjda avgångsvederlaget sänktes från 12 månader till tidigare avtalad nivå om 9 månader.

<sup>4)</sup> Anställningsavtalet innehåller inte någon bestämmelse om avgångsvederlag.

<sup>5)</sup> Elisabeth Axtelius rapporterar till vd men ingår inte i koncernledningen. Anställningsavtalet innehåller inte någon bestämmelse om avgångsvederlag.

<sup>6)</sup> 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, vice vd och internrevisionschef beslutas av Swedavias styrelse, efter beredning i ersättningsutskottet. Vd fastställer ersättning till övriga ledande befattningshavare efter beredning i ersättningsutskottet och beslut i styrelsen på aggregerad nivå.

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. Ersättningsarna 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 regeringen fastställda "Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande" beslutade den 22 december 2016. Dessa riktlinjer ska utmytna 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.

Kostnaden inklusive arbetsgivaravgifter för entledigandet av tidigare vd Torborg Chetkovich kostnadsfördes 2015. Avgångsvederlag utbetalas månadsvis och avräknas mot eventuellt andra inkomster. Sista utbetalningen av avgångsvederlag skedde 25 september 2017.

### 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 Flygplatsdirektören för Göteborg Landvetter Airport 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 pensionstilläggs-trappa till ITP 1. För några ledande befattningshavare vilka inte omfattas av pensionstilläggsstrappan 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 avlönat uppdrag eller inkomst från näringsverksamhet ska uppsägningsslön och avgångsvederlag reduceras med belopp motsvarande ny inkomst 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 uppsägning från egen sida samt en person som omfattas av tre månaders ömsesidig uppsägningstid. Under uppsägningstiden är alla 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

Avskrivningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
Goodwill	–	–	25	25
Övriga immateriella anläggningstillgångar	52	31	52	31
Byggnader och mark	308	301	307	300
Förvaltningsfastigheter	4	1	–	–
Markanläggningar	217	188	217	188
Installationer, fordon och inventarier	450	412	440	406
<b>Summa</b>	<b>1 031</b>	<b>933</b>	<b>1 041</b>	<b>950</b>
<b>Nedskrivningar</b>				
Byggnader och mark	–	–	–	–
Markanläggningar	–	–	–	–
Installationer, fordon och inventarier	–	–	–	–
Pågående nyanläggningar	71	119	70	118
<b>Summa</b>	<b>71</b>	<b>119</b>	<b>70</b>	<b>118</b>
<b>Totalt</b>	<b>1 103</b>	<b>1 052</b>	<b>1 111</b>	<b>1 068</b>

### NOT 10 Övriga rörelsekostnader

Övriga rörelsekostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
Utrangeringskostnader	14	40	14	40
Övrigt	2	2	2	2
<b>Summa</b>	<b>16</b>	<b>42</b>	<b>16</b>	<b>42</b>

### NOT 11 Finansiella intäkter och kostnader

Resultat från andelar i koncernföretag	Moderbolaget	
	2018	2017
Utdelning	–	1 038
Realisationsvinst	–	1
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>1 039</b>

Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
Årets andel i intresseföretags och joint ventures resultat	53	37	–	–
<b>Summa</b>	<b>53</b>	<b>37</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

Finansiella intäkter	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
Ränteintäkter	2	2	13	14
Netto valutakursförändringar	2	3	1	3
<b>Summa</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>17</b>

Finansiella kostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
Räntekostnader finansiella skulder	13	22	37	44
Derivatinstrument	54	71	54	71
Räntedel i årets pensionskostnad	21	20	–	–
Övriga finansiella kostnader	7	5	6	5
<b>Summa</b>	<b>96</b>	<b>118</b>	<b>97</b>	<b>120</b>

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 24 MSEK (22), har aktiverats under året. Genomsnittlig ränta för 2018 är 1,2 procent (1,9).

**NOT 12** Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

	Moderbolaget	
	2018	2017
<b>Bokslutsdispositioner</b>		
Förändring avskrivningar över plan	-85	-57
Förändring av periodiseringsfond	49	-
Lämnade koncernbidrag	-43	-55
Erhållna koncernbidrag	123	113
<b>Summa bokslutsdispositioner</b>	<b>44</b>	<b>2</b>
<b>Obeskattade reserver</b>		
Akkumulerade avskrivningar över plan	1 875	1 790
Periodiseringsfonder	160	210
<b>Summa obeskattade reserver</b>	<b>2 035</b>	<b>2 000</b>

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

**NOT 13** Skatt

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
<b>Aktuell skattekostnad (-) / skatteintäkt (+)</b>				
Årets skattekostnad/skatteintäkt	-136	-133	-122	-110
	<b>-136</b>	<b>-133</b>	<b>-122</b>	<b>-110</b>
<b>Uppskjuten skattekostnad (-) / skatteintäkt (+)</b>				
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	10	-34	5	1
<b>Totalt redovisad skattekostnad</b>	<b>-126</b>	<b>-167</b>	<b>-118</b>	<b>-109</b>
Koncernen	2018		2017	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
<b>Avstämning av effektiv skatt</b>				
Resultat före skatt		642		575
Skatt enligt gällande skattesats	22,0	-141	22,0	-127
Skatt avseende tidigare års taxering		1		-8
Ej aktiverat underskott		-		-
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-27		-28
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter		12		-
Övrigt		30		-5
<b>Redovisad effektiv skatt</b>	<b>19,6</b>	<b>-126</b>	<b>29,0</b>	<b>-167</b>

Moderbolaget	2018		2017	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
<b>Avstämning av effektiv skatt</b>				
Resultat före skatt		390		1 388
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	22,0	-86	22,0	-305
Skatt avseende tidigare års taxering		-4		-3
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-27		-30
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter		-1		229
<b>Redovisad effektiv skatt</b>	<b>30,3</b>	<b>-118</b>	<b>7,9</b>	<b>-109</b>

I koncernen avser ej skattepliktiga intäkter 2018 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. I moderbolaget avser posten för ej skattepliktiga intäkter 2017 främst utdelning från dotterbolag.

**NOT 14** Immateriella anläggningstillgångar

Immateriella anläggningstillgångar	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Goodwill	352	352	278	302
Övriga immateriella anläggningstillgångar	425	266	425	266
<b>Summa</b>	<b>777</b>	<b>618</b>	<b>703</b>	<b>568</b>
Goodwill	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	352	352	493	493
<b>Vid årets slut</b>	<b>352</b>	<b>352</b>	<b>493</b>	<b>493</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-	-	-191	-166
Årets avskrivning enligt plan	-	-	-25	-25
<b>Vid årets slut</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-216</b>	<b>-191</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>352</b>	<b>352</b>	<b>278</b>	<b>302</b>
<b>Goodwill</b>				

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.

**Prövning av nedskrivningsbehov för goodwill**

Goodwill allokeras till de kassagenererande enheter som förväntas bli gynnade av förvärvet. Goodwill i koncernredovisningen härleds till Flygplatsverksamheten (rörelsesegment). De flygplatser som ingår i det nationella basutbudet drivs som ett system, sammanhängande och ömsesidigt beroende. Systemtänket innebär att det inte är möjligt att på ett meningsfullt sätt isolera det kassaflöde som är hänförligt till enskilda flygplatser som ingår i systemet och därmed behandlas de flygplatser som ingår i basutbudet som en kassagenererande enhet. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod. Prövning av nedskrivningsbehov utförs årligen eller oftare om indikation finns på värdenedgång. Återvinningsvärdet fastställs baserat på beräkningar av nyttjandevärde. Beräkningarna för den första fyraårsperioden utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan. Swedaviakoncernen arbetar med strategiska planer och långtidsscenarios, baserat på branschbedömningar, som sträcker sig fram till år 2033. Efter affärsplanens slut utgår nedskrivningstestet från de uppskattade kassaflödena i den beslutade strategiska planen. Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärdet är resenärsutveckling, investeringsnivån samt kostnadsutveckling. Kassaflödena bortom 2033 har antagits ha en årlig tillväxt motsvarande 0,0 procent (2,0) per år. Den använda diskonteringsräntan före skatt uppgår till 8,3 procent (8,2). Prövningen har inte inneburit någon nedskrivning av goodwill och rimliga förändringar av antagandena skulle inte leda till något nedskrivningsbehov.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
<b>Övriga immateriella anläggningstillgångar</b>				
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	429	412	429	412
Årets omklassificeringar	210	17	210	17
Årets avyttringar och utrangeringar	-2	0	-2	0
<b>Vid årets slut</b>	<b>637</b>	<b>429</b>	<b>637</b>	<b>429</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-162	-131	-162	-131
Återföring avskrivning på avyttringar	2	0	2	0
Årets avskrivning enligt plan	-52	-31	-52	-31
<b>Vid årets slut</b>	<b>-212</b>	<b>-162</b>	<b>-212</b>	<b>-162</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>425</b>	<b>266</b>	<b>425</b>	<b>266</b>

Övriga immateriella anläggningstillgångar avser bullerisolering i annans fastighet, IT-system samt egenutvecklade tillgångar.

**NOT 15 Materiella anläggningstillgångar**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Byggnader och mark (not 16)	5 293	4 996	5 285	5 007
Varav tillgångar som innehas för försäljning	–	–	–	–
Markanläggningar (not 17)	3 314	2 858	3 304	2 858
Installationer, fordon och inventarier (not 18)	2 818	2 544	2 704	2 482
Pågående nyanläggningar (not 19)	4 037	3 589	3 955	3 503
<b>Summa</b>	<b>15 463</b>	<b>13 988</b>	<b>15 249</b>	<b>13 851</b>

**NOT 16 Byggnader och mark**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	7 299	6 946	7 305	6 944
Årets förvärv/omklassificeringar	610	424	590	422
Årets avyttringar och utrangeringar	-42	-71	-42	-60
<b>Vid årets slut</b>	<b>7 867</b>	<b>7 299</b>	<b>7 853</b>	<b>7 305</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-2 277	-2 006	-2 272	-2 000
Återföring avskrivning på avyttringar	22	30	22	28
Årets avskrivning enligt plan	-308	-301	-307	-300
<b>Vid årets slut</b>	<b>-2 563</b>	<b>-2 277</b>	<b>-2 557</b>	<b>-2 272</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	-26	-50	-26	-40
Återföring av tidigare års nedskrivningar	15	24	15	14
Årets nedskrivningar	–	–	–	–
<b>Vid årets slut</b>	<b>-11</b>	<b>-26</b>	<b>-11</b>	<b>-26</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>5 293</b>	<b>4 996</b>	<b>5 285</b>	<b>5 007</b>
<b>Varav mark</b>				
Vid årets början	378	380	355	357
Årets förvärv	4	0	4	–
Årets avyttringar	–	-2	–	-2
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>382</b>	<b>378</b>	<b>359</b>	<b>355</b>



**NOT 17** Markanläggningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	4 032	3 362	4 032	3 362
Årets omklassificeringar	675	698	665	698
Årets avyttringar och utrangeringar	-8	-28	-8	-28
<b>Vid årets slut</b>	<b>4 699</b>	<b>4 032</b>	<b>4 689</b>	<b>4 032</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-1 170	-994	-1 170	-994
Återföring avskrivning på avyttringar	6	12	6	12
Årets avskrivning enligt plan	-217	-188	-217	-188
<b>Vid årets slut</b>	<b>-1 381</b>	<b>-1 170</b>	<b>-1 381</b>	<b>-1 170</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	-4	-4	-4	-4
Återföring nedskrivning på avyttring	-	-	-	-
Årets nedskrivningar	-	-	-	-
<b>Vid årets slut</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>	<b>-4</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>3 314</b>	<b>2 858</b>	<b>3 304</b>	<b>2 858</b>

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

**NOT 18** Installationer, fordon och inventarier

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	5 315	4 585	5 240	4 528
Årets omklassificeringar	733	794	672	776
Årets avyttringar och utrangeringar	-187	-64	-187	-64
<b>Vid årets slut</b>	<b>5 861</b>	<b>5 315</b>	<b>5 725</b>	<b>5 240</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-2 770	-2 412	-2 757	-2 405
Återföring avskrivning på avyttringar	178	54	177	54
Årets avskrivning enligt plan	-450	-412	-440	-406
<b>Vid årets slut</b>	<b>-3 042</b>	<b>-2 770</b>	<b>-3 020</b>	<b>-2 757</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	-1	-3	-1	-3

Återföring av nedskrivningar	-	2	-	2
Årets nedskrivningar	-	-	-	-
<b>Vid årets slut</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>	<b>-1</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>2 818</b>	<b>2 544</b>	<b>2 704</b>	<b>2 482</b>

**Finansiell leasing – koncernen som leasetagare**

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	
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Redovisade värden</b>		
Anskaffningsvärden – aktiverad finansiell leasing	87	93
Akkumulerade avskrivningar	-43	-37
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>44</b>	<b>55</b>

Årets leasingavgifter uppgår till 12 MSEK (13) i koncernen.

Framtida betalningar avseende tillgångar nyttjade enligt finansiella leasingavtal förfaller enligt följande:

	2018		2017	
	Framtida minimi-leasingavgifter	Nu-värde av framtida minimi-leasingavgifter	Framtida minimi-leasingavgifter	Nu-värde av framtida minimi-leasingavgifter
<b>Framtida leasingavgifter</b>				
Inom ett år	14	13	15	15
Mellan ett och fem år	21	21	33	32
Senare än fem år	-	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>48</b>	<b>47</b>

**Operationell leasing – koncernen som leasetagare**

Leasingkostnader enligt operationella leasingavtal härrör främst från hyrda lokaler och anläggningar. Avtalstiden är vanligen mellan 15–20 år. Sammanlagda variabla avgifter som ingår i periodens resultat är 7 MSEK (7).

Framtida betalningar för icke uppsägningsbara operationella leasingavtal förfaller enligt följande:

	Koncernen	
	2018	2017
<b>Förfall</b>		
Inom ett år	97	91
Mellan ett och fem år	327	303
Senare än fem år	894	883
<b>Summa</b>	<b>1 318</b>	<b>1 277</b>

**IFRS 16**

Införandet av IFRS16 per 1 januari 2019 förväntas inte ge någon väsentlig effekt på de finansiella leasingavtal som Swedavia redovisar enligt IAS 17. För dessa har ingen justering av tillgångs- och skuldvärden skett i den ingående balansen. Baserat på den information som finns tillgänglig redovisar Swedavia i balansräkningen per 1 januari 2019, ytterligare leasingkulder på ca 1 120 MSEK, nyttjanderättstillgångar på ca 1 100 MSEK och uppskjuten skattefordran på ca 10 MSEK, vilket netto reducerar eget kapital med 30 MSEK.

## NOT 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Vid årets början	3 589	2 106	3 503	2 079
Årets förvärv	2 674	3 503	2 618	3 427
Årets avyttringar	0	–	-3	-2
Årets omklassificeringar	-2 157	-1 901	-2 093	-1 883
Årets nedskrivningar	-70	-119	-70	-118
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>4 037</b>	<b>3 589</b>	<b>3 955</b>	<b>3 503</b>

Pågående nyanläggningar utgörs till största del av investeringar inom infrastruktur och terminaler. Omklassificering till aktuellt tillgångsslag sker när tillgången tas i bruk. Från och med 2017 redovisas kostnadsförda projekt som nedskrivningar och jämförelsetal har justerats. Nedskrivningarna 2018 är främst hänförliga till IT- och verksamhetsutvecklingsprojekt.

## 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 2018-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Derivatinstrument (not 27) <sup>1)</sup>	–	23	–	23
Biologiska tillgångar (not 22) <sup>2)</sup>	–	–	80	80
Långfristiga räntebärande skulder (not 27) <sup>3)</sup>	–	6 001	–	6 001
Förvaltningsfastigheter (not 21) <sup>3)</sup>	–	–	2 233	2 233
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>6 024</b>	<b>2 313</b>	<b>8 337</b>

Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2017-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Derivatinstrument (not 27) <sup>1)</sup>	–	81	–	81
Biologiska tillgångar (not 22) <sup>2)</sup>	–	–	88	88
Långfristiga räntebärande skulder (not 27) <sup>3)</sup>	–	4 351	–	4 351
Förvaltningsfastigheter (not 21) <sup>3)</sup>	–	–	1 369	1 369
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>4 432</b>	<b>1 457</b>	<b>5 889</b>

<sup>1)</sup> Redovisade till verkligt värde via totalresultat i koncernens balansräkning.

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

<sup>3)</sup> 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 prislistor 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 här-

leda 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 upplupet 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 2018 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 3 MSEK (2) och direkta kostnader uppgår till 47 MSEK (17). För information om avskrivningsmetod och bedömd nyttjandeperiod se not 2 Redovisningsprinciper. För information om värderingsantaganden se not 20 Verkligt värde. Verkligt värde har ökat från 1 369 MSEK till 2 233 MSEK. Den positiva värdeutvecklingen beror på investeringar gjorda främst inom Airport Hotel 2 AB, TreD Office AB samt Hotell 1 Landvetter AB.

	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	675	293
Årets förvärv	472	384
Årets avyttringar	0	0
Årets omklassificering	-5	-2
Omklassificering tillgångar som innehas för försäljning	-413	-
<b>Vid årets slut</b>	<b>730</b>	<b>675</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>		
Vid årets början	-5	-4
Årets avskrivning enligt plan	-4	-1
<b>Vid årets slut</b>	<b>-10</b>	<b>-5</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>		
Vid årets början	-6	-6
Årets nedskrivning	-1	-
<b>Vid årets slut</b>	<b>-7</b>	<b>-6</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>713</b>	<b>664</b>
Verkligt värde (not 20)	2 233	1 369

### 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 890 MSEK (903).

Avtalade leasingavgifter avseende befintliga kontrakt till betalning

	Koncernen	
	2018	2017
<b>Förfall</b>		
Inom ett år	803	703
Mellan ett och fem år	2 406	2 519
Senare än fem år	1 458	1 961
<b>Summa</b>	<b>4 667</b>	<b>5 183</b>

## NOT 22 Biologiska tillgångar

	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	88	84
Förändring av verkligt värde	7	4
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>80</b>	<b>88</b>

Swedavias biologiska tillgångar består av större skogsmarksinnehav i

anslutning till Swedavias flygplatser där den växande skogen värderas till verkligt värde. Beståndet värderas vid varje bokslut. Värdering görs av extern part minst vartannat år i samband med årsbokslut eller vid annan tidpunkt om indikationer finns på väsentliga förändringar i marknadsvärdet. Vid övriga bokslut värderas beståndet av växande skog genom en intern värdering. Extern värdering har gjorts i samband med årsbokslutet 2018. Förändring av verkligt värde redovisas i resultaträkningen som övriga intäkter eller övriga externa kostnader. För information om värderingsantaganden se not 20 Verkligt värde.

## NOT 23 Finansiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Andelar i koncernföretag	–	–	889	889
Andelar i intresseföretag och joint ventures	953	896	–	–
Andra långfristiga fordringar	217	181	217	181
Derivatfordran	22	12	–	–
Uppskjuten skattefordran	–	–	25	21
<b>Summa</b>	<b>1 192</b>	<b>1 089</b>	<b>1 132</b>	<b>1 091</b>

## NOT 24 Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	181	160	181	160
Tillkommande fordringar	35	21	35	21
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>216</b>	<b>181</b>	<b>216</b>	<b>181</b>

## NOT 25 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	896	856
Årets förvärv	–	3
Resultatandel	57	37
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>953</b>	<b>896</b>

Föregående års förvärv avsåg aktieägartillskott till Landvetter Logistik Center AB.

## Specifikation av moderbolaget och koncernens innehav av andelar i intressebolag och joint ventures 2018-12-31

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		1	49,9	935	–	Joint venture
Landvetter Logistik Center AB, 556986-7236, Västra Götalands län, Göteborgs kommun		250	50,0	18	–	Joint venture
Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun		495	33,0	0	–	Intressebolag
<b>Summa</b>				<b>953</b>	<b>–</b>	

## Balansräkning och resultaträkning i sammandrag för Swedish Airport Infrastructure KB-koncernen enligt Swedavia koncernens redovisningsprinciper:

MSEK	2018-12-31	2017-12-31
Förvaltningsfastigheter	4 636	4 432
Likvida medel	393	103
Övriga tillgångar	66	42
Långfristiga räntebärande skulder	2 440	2 440
Kortfristiga skulder	749	381
<b>Eget kapital</b>	<b>1 906</b>	<b>1 756</b>
<b>Koncernens bokförda värde på andelen</b>	<b>953</b>	<b>878</b>
<b>MSEK</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Intäkter	385	358
Avskrivningar	-137	-150
Övriga kostnader	-87	-87
Räntenetto	-44	-41
<b>Resultat före skatt</b>	<b>117</b>	<b>80</b>
Skatt	-16	-6
<b>Årets resultat</b>	<b>101</b>	<b>74</b>
Övrigt totalresultat	13	1
<b>Summa totalresultat</b>	<b>114</b>	<b>75</b>
<b>Koncernens andel av årets totalresultat</b>	<b>57</b>	<b>37</b>

Ingen utdelning erhöles från Swedish Airport Infrastructure under 2018.



**NOT 26** Andelar i koncernföretag

Moderbolagets andelar i koncernföretag	Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	1 035	1 212
Årets avyttring	–	-177
<b>Vid årets slut</b>	<b>1 035</b>	<b>1 035</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>		
Vid årets början	-145	-322
Återföring nedskrivning på avyttring	–	177
<b>Vid årets slut</b>	<b>-145</b>	<b>-145</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>889</b>	<b>889</b>

Under föregående år avyttrades Cityflygplatsen i Göteborg AB med bokfört värde om 0 MSEK.

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

Dotterföretag, org.nr, säte	Antal andelar	Andeli %	Redovisat värde	Redovisat värde
			2018-12-31	2017-12-31
Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Stockholm kommun	500 000	100	870	870
Arlanda Development Company AB, 556653-6628, Stockholms län, Sigtuna kommun	10 000	100	2	2
Bromma Stockholm Airport fastigheter AB, 556932-3537, Stockholms län, Stockholm kommun	50 000	100	17	17
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>			<b>889</b>	<b>889</b>

**Väsentliga koncernföretag helägda av Swedavia Real Estate AB****Koncernföretag, org.nr, säte**

Swedavia Energi AB, 556951-8185, Stockholms län, Sigtuna kommun
Swedavia Airport Telecom AB, 556951-8193, Stockholms län, Sigtuna kommun

**NOT 27** 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.

Inga finansiella tillgångar och skulder nettoredo visas i balansräkningen i enlighet med IAS 32. För derivat har koncernen ISDA-avtal som möjliggör kvittning vid händelse av fallissemang. Per den 31 december 2018 finns inga väsentliga finansiella skulder eller tillgångar som skulle kvittas i händelse av fallissemang.

Moderbolaget redovisar sina finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde.

Per 31 december 2017 redovisades koncernens finansiella tillgångar och skulder enligt IAS 39. Övergången till IFRS 9 har inte haft någon effekt på värderingen av koncernens finansiella instrument och således ej påverkat ingående eget kapital per 1 januari 2018. Per 31 december 2018 redovisas koncernens finansiella tillgångar och skulder enligt IFRS 9, med undantag för koncernens derivatinstrument där säkringsredovisning fortsätter tillämpas enligt IAS 39. Se nedan tabell där omklassificering av tillgångar och skulder vid övergången till IFRS 9 presenteras

Finansiella tillgångar				Redovisat värde		Verkligt värde	
Koncernen	Kategori enligt IAS 39	Värdering enligt IAS 39	Värdering enligt IFRS 9	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Andra långfristiga fordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	217	181	217	181
Kundfordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	575	571	575	571
Fordringar hos intresseföretag	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	20	129	20	129
Övriga fordringar	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	64	60	64	60
Derivatinstrument <sup>1)</sup>	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	Verkligt värde via totalresultat	53	15	53	15
Likvida medel	Lånefordringar och kundfordringar	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	10	58	10	58
<b>Summa</b>				<b>939</b>	<b>1 014</b>	<b>939</b>	<b>1 014</b>
Finansiella skulder				Redovisat värde		Verkligt värde	
Koncernen	Kategori enligt IAS 39	Värdering enligt IAS 39	Värdering enligt IFRS 9	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Långfristiga räntebärande skulder	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	6 000	4 352	6 001	4 351
Kortfristiga räntebärande skulder	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	2 364	2 181	2 367	2 181
Derivatinstrument <sup>1)</sup>	Derivat identifierat som säkringsinstrument	Verkligt värde	Verkligt värde via totalresultat	76	97	76	97
Skulder till leasingföretag	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	50	61	50	61
Övriga långfristiga skulder	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	23	32	23	32
Leverantörsskulder	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	651	854	651	854
Övriga skulder	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	55	21	55	21
Upplupna räntekostnader	Övriga finansiella skulder	Upplupet anskaffningsvärde	Upplupet anskaffningsvärde	14	13	14	13
<b>Summa</b>				<b>9 233</b>	<b>7 611</b>	<b>9 238</b>	<b>7 609</b>

<sup>1)</sup> 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 <sup>3)</sup>	–	23	–
Långfristiga räntebärande skulder <sup>4)</sup>	–	6 001	–
<b>Summa</b>	–	<b>6 024</b>	–

<sup>3)</sup> Redovisade till verkligt värde i koncernens balansräkning.

<sup>4)</sup> Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Beloppen ovan är verkliga värden för upplysningsändamål.

Ingen förändring av nivåer har skett 2018 jämfört med 2017.

Nettoreultat från ej säkringsredovisade poster	2018	2017
Finansiella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde <sup>5)</sup>	–	–
<b>Summa</b>	–	–

<sup>5)</sup> Underkategorin innehas för handel.

#### Andra långfristiga fordringar

I upplysningssyfte beräknas verkligt värde för långfristiga fordringar genom en diskontering av framtida kassaflöden med nu gällande ränta.

#### Derivatinstrument

##### Ränteswappar

Verkligt värde för ränteswappar beräknas som nuvärdet av bedömda framtida kassaflöden baserat på aktuell marknadsränta.

##### Elderivat

För elderivat bestäms det verkliga värdet med utgångspunkt från noterade kurser. Om det inte finns noterade kurser beräknas det verkliga värdet genom en diskontering av skillnaden mellan den avtalade terminskursen och den terminskurs som kan tecknas på balansdagen för den återstående kontraktstiden.

##### Valutaterminer

Det verkliga värdet på valutaterminer beräknas genom en diskontering av skillnaden mellan den avtalade terminskursen och den terminskurs som kan tecknas på balansdagen för den återstående kontraktstiden. Diskontering görs till riskfri ränta 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 28 Material och förråd

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Förbrukningsmaterial	37	34	37	34
Gruslager	2	3	2	3
Bygg- och markförråd	3	3	3	3
Övriga lager	5	4	2	2
<b>Summa</b>	<b>47</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>42</b>

### NOT 29 Kortfristiga fordringar

	Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31
Kundfordringar	553	552
Fordringar på koncernföretag	1 782	1 352
Fordringar på intresseföretag	10	126
Övriga fordringar	119	78
Skattefordringar	42	54
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	139	182
<b>Summa</b>	<b>2 645</b>	<b>2 344</b>

### NOT 30 Fordringar på koncernföretag

	Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31
Swedavia Real Estate AB	433	592
Logistic City 1 AB	35	44
TreDoffice AB	448	376
Airport Hotel 2 AB	428	59
Swedavia Airport Telecom AB	76	66
Swedavia Energi AB	62	64
Cargo City 1 AB	51	53
Sky City Arlanda Holding AB	117	–
Övriga koncernföretag	132	99
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>1 782</b>	<b>1 352</b>

Swedavias helägda koncernföretag finansieras genom en koncernkontostruktur.

### NOT 31 Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures

I koncernen uppgår fordringar på intresseföretag och joint ventures till 20 MSEK (129) och avser till största del fordran på Altuna Hangar KB. Skulder till intresseföretag och joint ventures uppgår till 0 MSEK (0). I moderbolaget uppgår fordringar på intresseföretag och joint ventures till 11 MSEK (126) och skulder uppgår till – MSEK (–).

### NOT 32 Övriga fordringar

	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
Skattefordringar	61	57
Övriga fordringar	160	84
<b>Summa</b>	<b>220</b>	<b>140</b>

### NOT 33 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Upplupna intäkter Aviation Business	10	15	10	15
Upplupna intäkter Retail, Food & Beverage	54	73	54	73
Upplupna energiintäkter	11	11	–	–
Förutbetalda material- och underhållskostnader	15	17	15	17
Förutbetalda driftstjänster	11	13	11	13
Förutbetalda fastighets- och hyreskostnader	7	25	7	25
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	46	40	41	39
<b>Summa</b>	<b>154</b>	<b>194</b>	<b>139</b>	<b>182</b>

I Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader ingick föregående år en upplupen intäkt avseende tilläggsköpeskilling hänförlig till tidigare avyttring av TreDhotel AB.

### NOT 34 Eget kapital

#### Koncernen

Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare består av aktiekapital, övrigt tillskjutet kapital, säkringsreserv 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 kassaflödessäkring består av realiserade värdeförändringar av ränte-, el- och valutaderivat (netto uppskjuten skatt).

Säkringsredovisning innebär att värdeförändringen har förts mot eget kapital i balansräkningen via Övrigt totalresultat.

### Balanserade vinstmedel

I balanserade vinstmedel ingår bland annat årets resultat samt den del av obeskattade reserver som utgör eget kapital. Vidare ingår omvärderingar av förmånsbestämda pensioner enligt IAS 19 (netto uppskjuten skatt).

Kapitalhantering	2018		2017	
	Utfall	Mål	Utfall	Mål
<i>Koncernens finansiella mål</i>				
Avkastning på operativt kapital	4,6 %	6,0 %	5,1 %	6,0 %
Skuldsättningsgrad	1,1 ggr	0,7-1,5 ggr	1,0 ggr	0,7-1,5 ggr

### Moderbolag

#### Bundet och fritt eget kapital

Eget kapital fördelas enligt svensk lag mellan bundet och fritt (utdelningsbart) kapital. Utdelning får endast ske om det efter utdelning finns full täckning för det bundna egna kapitalet. Vidare regleras utdelning även av försiktighetsregeln som innebär att utdelning endast får ske om det är försvarligt med hänsyn till de risker som verksamhetens art och omfattning ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital samt koncerns konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

I moderbolaget består bundet eget kapital av aktiekapital om 1 441 MSEK (1 441) samt fond för utvecklingsutgifter om 44 MSEK (25). Det fria egna kapitalet i moderbolaget uppgår till 4 732 MSEK (4 600) och består av överkursfond om 2 162 MSEK (2 162), balanserade vinstmedel om 2 298 MSEK (1 160) och årets resultat om 272 MSEK (1 279).

#### Förslag till vinstdisposition

Till årsstämman förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Balanserade vinstmedel	2 298 383 725
Årets resultat	272 411 513
	<b>4 732 149 777</b>

Styrelsen föreslår att stående vinstmedel disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	4 732 149 777
	<b>4 732 149 777</b>

## NOT 35 Avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Avsättningar för pensioner	765	730	1 113	1 099
Övriga avsättningar	182	263	255	262
<b>Summa</b>	<b>947</b>	<b>993</b>	<b>1 367</b>	<b>1 361</b>

Pensionsavsättning om 833 MSEK (802) och hänförlig löneskattefordran om 68 MSEK (72) nettoredovisas i koncernen. Jämförelseåret har justerats.

## NOT 36 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). Räntenivåantagandet för 2018 uppgår till 2,5 procent (2,7), en minskning hänförlig till rådande ränteläge.

Inflationen antas uppgå till 2,00 procent (1,75), där ökningen baseras på faktisk utveckling och marknadens förväntningar.



	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
<b>Aktuariella antaganden</b>				
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelseerna: (vägda genomsnittsvärden)				
Diskonteringsränta	2,50 %	2,70 %	-0,80 %	-0,60 %
Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation)	2,00 %	1,75 %	2,00 %	2,00 %
<b>Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelse</b>				
Förpliktelse per 1 januari	802	803	1 099	1 084
Årets utbetalningar	-32	-29	-32	-29
Kostnad för tjänstgöring innevarande period	0	1	0	1
Räntekostnad	21	20	-	-
Aktuariella vinster (-)/förluster (+)	42	7	46	43
<b>Förpliktelsen per den 31 december</b>	<b>833</b>	<b>802</b>	<b>1 113</b>	<b>1 099</b>

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
<b>Kostnad redovisad i årets resultat</b>				
<b>Förmånsbestämda planer</b>				
Kostnad för pensioner intjänade under året	0	1	0	1
Aktuariella vinster (-)/förluster (+)	3	-	45	43
Kostnad förmånsbestämda planer	3	7	5	5
Särskild löneskatt	9	5	9	10
Räntekostnad	21	20	-	-
<b>Kostnad förmånsbestämda planer</b>	<b>28</b>	<b>33</b>	<b>59</b>	<b>58</b>
Kostnad avgiftsbestämda planer	117	107	117	107
Särskild löneskatt	28	26	28	26
<b>Kostnad avgiftsbestämda planer</b>	<b>145</b>	<b>133</b>	<b>145</b>	<b>133</b>
<b>Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat</b>	<b>173</b>	<b>166</b>	<b>204</b>	<b>191</b>

	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Kostnad redovisad i övrigt totalresultat</b>		
<b>Förmånsbestämda planer</b>		
Omvärdering inklusive särskild löneskatt		
Aktuariella vinster (-)/ förluster (+) på ändrade finansiella antaganden	54	8
Skatt	-11	-2
<b>Redovisat i övrigt totalresultat</b>	<b>43</b>	<b>6</b>

	Koncernen			
	2018		2017	
	Ökning	Minskning	Ökning	Minskning
<b>Känslighetsanalys</b>				
Förändring av diskonteringsränta	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	-54	61	-53	59
Förändring av inflation	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	60	54	59	-53

	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Förpliktelsen fördelat på planernas medlemmar enligt följande</b>		
Aktiva medlemmar	41	46
Fribrevsinnehavare	2 169	2 234
Pensionärer	601	548
<b>Totalt antal förpliktelse</b>	<b>2 811</b>	<b>2 828</b>

Durationen för pensionsskulden uppgick till 14 år (14).

	Koncernens kassaflöde med:	
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Utbetalningar från pensionsskulden påverkar</b>		
Inom ett år	36	33
Mellan ett och fem år	154	143
Senare än fem år	1 015	1 047
Diskonterings effekt	-366	-421
<b>Summa</b>	<b>839</b>	<b>802</b>

Eftersom nyintjänande av de förmånsbestämda planerna i huvudsak har upphört och utfästelserna är lagda som fribrev görs inga inbetalningar till de planerna. Till de kvarstående planer som fortfarande är öppna sker inga inbetalningar då tryggande sker i egen balansräkning.

**NOT 37** Övriga avsättningar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Återställningsreserv vid årets början	201	181	201	181
Årets avsättning	36	20	36	20
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-2	0	-2	0
<b>Återställningsreserv vid årets slut</b>	<b>235</b>	<b>201</b>	<b>235</b>	<b>201</b>
Omstruktureringsreserv vid årets början	5	13	5	12
Årets avsättning	7	9	7	9
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-10	-16	-10	-16
<b>Omstruktureringsreserv vid årets slut</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>5</b>
Övriga avsättningar vid årets början	71	92	55	55
Årets avsättning	6	7	6	7
Omklassificering	-	-	-40	-
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-10	-28	-2	-7
Outnyttjade avsättningar som återförts under året	-1	-	-1	-
<b>Övriga avsättningar vid årets slut</b>	<b>-10</b>	<b>71</b>	<b>-</b>	<b>55</b>
Varav kortfristig del	-121	-14	-	-
<b>Summa övriga avsättningar</b>	<b>182</b>	<b>263</b>	<b>255</b>	<b>262</b>

Av avsättningarna bedöms 121 MSEK (14) som kortfristiga. Den kortfristiga delen utgörs av omstruktureringsreserv 2 MSEK (5) och övriga avsättningar 48 MSEK (9). Definitionen av avsättningar återfinns i redovisningsprinciperna på sida 97.

**NOT 38** Uppskjuten skatt

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
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>488</b>

Koncernen 2017-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad goodwill	-5	-
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	-14	-
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	-	8
Temporär skillnad finansiella instrument	-18	-
Temporär skillnad obeskattade reserver	-	445
Temporär skillnad pensioner	-	80
Nettoredovisning	37	-37
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>496</b>

Moderbolaget 2018-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	18	-
Övriga temporära skillnader	1	-
<b>Summa</b>	<b>19</b>	<b>-</b>

Moderbolaget 2017-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	19	-
Övriga temporära skillnader	2	-
<b>Summa</b>	<b>21</b>	<b>-</b>

**NOT 39** Räntebärande skulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
<b>Långfristiga räntebärande skulder</b>				
Skulder till kreditinstitut	1 700	–	1 700	–
Obligationslån	4 300	4 352	4 300	4 352
Skulder till leasingföretag	40	49	40	49
Övriga räntebärande skulder	25	25	–	–
<b>Summa</b>	<b>6 064</b>	<b>4 426</b>	<b>6 040</b>	<b>4 401</b>

**Kortfristiga räntebärande skulder**

	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Skulder till kreditinstitut	7	0	7	0
Obligationslån	851	730	851	730
Företagscertifikat	1 506	1 451	1 506	1 451
Skulder till leasingföretag	13	11	13	11
<b>Summa</b>	<b>2 376</b>	<b>2 192</b>	<b>2 376</b>	<b>2 192</b>

Koncernen

Icke kassa-  
flödes-  
påverkande  
förändringar**Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten**

	2017-12-31	Kassa- flöden	Nya leasing- avtal	2018-12-31
Skulder till kreditinstitut	–	1 707	–	1 707
Obligationslån	5 082	68	–	6 850
Företagscertifikat	1 451	55	–	1 506
Leasingskulder	61	9	-18	50
Övriga skulder	25	0	–	25
<b>Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten</b>	<b>6 619</b>	<b>1 839</b>	<b>-18</b>	<b>8 440</b>

Koncernen

Icke kassa-  
flödes-  
påverkande  
förändringar**Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten**

	2016-12-31	Kassa- flöden	Nya leasing- avtal	2017-12-31
Obligationslån	3 298	1 785	–	5 082
Företagscertifikat	1 000	451	–	1 451
Leasingskulder	33	–	27	61
Övriga skulder	–	25	–	25
<b>Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten</b>	<b>4 331</b>	<b>2 260</b>	<b>27</b>	<b>6 619</b>

I moderbolaget uppgår kassaflöden till 1 839 MSEK (2 260) och icke kassaflödespåverkande förändringar till -18 MSEK (27).

**NOT 40** Långfristiga och kortfristiga skulder

	Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Långfristiga skulder</b>		
Obligationslån	6 000	4 352
Skulder till leasingföretag	40	49
Övriga långsiktiga skulder	1	1
<b>Summa</b>	<b>6 040</b>	<b>4 402</b>

**Kortfristiga skulder**

	2018-12-31	2017-12-31
Skulder till kreditinstitut	7	–
Obligationslån	851	730
Företagscertifikat	1 506	1 451
Skulder till leasingföretag	13	11
Leverantörsskulder	608	771
Skulder till koncernföretag	234	366
Övriga skulder	193	99
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	705	691
<b>Summa</b>	<b>4 117</b>	<b>4 120</b>

**NOT 41** Låneskulder

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Skulder till kreditinstitut	1 707	–	1 707	0
Obligationslån	5 150	5 082	5 150	5 082
Företagscertifikat	1 506	1 451	1 506	1 451
<b>Summa</b>	<b>8 363</b>	<b>6 533</b>	<b>8 363</b>	<b>6 533</b>

**Kapitalmarknadsprogram**

Swedavia har ett MTN-program, denominerat i SEK för långfristig upplåning på den inhemska kapitalmarknaden. Storleken på programmet uppgår till 15 000 MSEK (5 000) och total upplåning inom programmet uppgår till 4 900 MSEK (4 832). 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 1 506 MSEK (1 451). Swedavia har även ett låneavtal med Nordiska investeringsbanken på 2 000 MSEK med löptider upp till och med tio år.

**NOT 42** Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Beviljad kreditlimit	300	200	300	200
Utnyttjad del	-293	200	-293	200
<b>Utnyttjat kreditbelopp</b>	<b>7</b>	<b>–</b>	<b>7</b>	<b>–</b>

Swedavia har per den 31 december 2018 en checkräkningskredit på 300 MSEK varav 7 MSEK (–) var utnyttjade på balansdagen.

**NOT 43** Övriga skulder

	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
Aktuella skatteskulder	–	–
Övriga skulder	161	105
<b>Summa</b>	<b>161</b>	<b>105</b>

**NOT 44** Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Upplupna personalrelaterade kostnader	194	190	194	190
Upplupna räntor	14	13	13	13
Upplupna bygg- och fastighets-kostnader	182	161	160	141
Förutbetalda aviationintäkter	19	44	19	44
Förutbetalda fastighetsintäkter	57	57	57	56
Förutbetalda intäkter Retail, Food & Beverage	64	60	64	60
Förutbetalda parkeringsintäkter	15	15	15	15
Förutbetalda reklamintäkter	14	19	14	19
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	192	179	170	153
<b>Summa</b>	<b>750</b>	<b>738</b>	<b>705</b>	<b>691</b>

**NOT 45** Tillgångar som innehas för försäljning

Tillgångar som innehas för försäljning	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
Förvaltningsfastigheter	413	–
Övriga fordringar	29	–
<b>Summa</b>	<b>442</b>	<b>–</b>

Skulder hänförliga till tillgångar för försäljning	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
Övriga långfristiga lån	0	–
Leverantörsskulder	1	–
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	0	–
<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>–</b>

I december 2017 tecknade Swedavia avtal om att avyttra det bolag som äger fastigheten vid Stockholm Arlanda Airport, där ett kommande storhotell är under uppbyggnad. Enligt avtalet sker överlåtelsen i november 2019 när hotellet tas i drift. Tillgångar som innehas för försäljning består av förvaltningsfastigheter till ett bokfört värde om 413 MSEK och rörelsetillgångar om 29 MSEK. Tillgångar som innehas för försäljning påförs inte avskrivningar sedan tidpunkten för omklassificering. Fastigheterna finansieras genom koncerninterna lån. Skulder

hänförliga till tillgångar för försäljning utgörs främst av rörelseskulder om 2 MSEK.

**NOT 46** Finansiella risker

Koncernen är i sin verksamhet exponerad för ett antal olika finansiella risker som i sin tur har en påverkan på företagets resultat, kassaflöde och värde. Swedavias finanspolicy identifierar och definierar dessa risker och reglerar riskmandat samt principer för beräkning, rapportering, uppföljning och kontroll. Finanspolicyen präglas av en låg risknivå och efterlevnaden säkerställs genom kvartalsvis rapportering till styrelsen. Styrelsen fastställer policyen årligen och utvärdering sker löpande.

Koncernens finansverksamhet och finansiella riskhantering är centraliserad till koncernfunktionen Ekonomi och Finans och är en del av den Swedaviaövergripande riskmetodik. Syftet är att minimera koncernens kapitalkostnad genom effektiva finansieringslösningar och samtidigt säkerställa en effektiv hantering och kontroll av koncernens finansiella risker.

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

**Valutarisker**

Med valutarisk avses risken att rörelser i valutakurser påverkar koncernens resultat, finansiella ställning och/eller kassaflöde negativt. Då samtliga dotterbolag är svenska med SEK som valuta finns ingen omräkningsexponering. Swedavias finansiering sker även i SEK vilket inte medför någon finansiell valutaexponering.

**Transaktionsexponering**

Huvuddelen av försäljningsintäkterna berörs inte av 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 finanspolicyn ska nettositioner 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 2018 en extern finansiering på 8 363 MSEK (6 533). För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med räntesäkringar genom ränteswappar samt upplåning till fast ränta. Per den 31 december 2018 har 73 procent (81) av den externa finansieringen fast ränta, vilket utgörs av lån med fast ränta och räntederivat. På balansdagen uppgår ränteswapparna till ett nominellt belopp om 2 500 MSEK (2 500) med ett verkligt värde om -76 MSEK (-97). Finansiering till fast ränta uppgår till 3 600 MSEK. Beaktat dessa säkringar skulle en ökning av en procentenhet öka Swedavias räntekostnader med 22,5 MSEK (12,3), vilket innebär att rörelseresultatet minskar med motsvarande belopp. Däremot skulle en minskning av räntenivån med en procentenhet minska Swedavias räntekostnader med 1,8 MSEK (-6,2) 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 2,7 år (3,4).



**Råvaruprisrisk**

Swedavias råvaruprisrisk är koncentrerad till inköp av el och dess hantering regleras i finanspolicyn. För el sker kontinuerlig säkring av priser i enlighet med finanspolicyn. Säkringen sker genom elderivat samt även genom bilaterala avtal med producenter. Säkringsgraden korrelerar med tidshorizonten och säkringsperioden får ej överstiga 10 år. Per balansdagen 31 december 2018 uppgår säkringsgraden till 88 procent (84) 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 elpriserisk. 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 säkringens effektivitet. Det sker genom att utvärdera de kritiska villkoren mellan säkrad post och säkringsinstrumentet, där bland annat nominellt belopp, valuta och kassaflödesdatum bedöms. Är de kritiska villkoren lika mellan säkrad post och säkringsinstrument anses säkringsrelationen vara effektiv. Koncernen använder ett till ett ratio i säkringsrelationen för samtliga pågående säkringar som uppfyller kriterierna för säkringsredovisning. Den effektiva delen av förändringar i verkligt värde som har redovisats i övrigt totalresultat under året uppgår till 57 MSEK (70).

Koncernen, 2018-12-31

**Nominella belopp per riskkategori för säkringsinstrument - Förfallostruktur**

	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
Valutarisk (EUR)	38	1	–	–	–	–	39
Valutarisk (USD)	2	–	–	–	–	–	2
Ränterisk (räntederivat)	0	750	0	250	500	1 000	2 500
Råvaruprisrisk (El - MWh)	144 404	87 840	70 080	–	–	–	302 324

Koncernen, 2018-12-31

**Snittkurs för nominella belopp - Förfallostruktur**

	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år
Valutarisk (EUR)	9,8	10,4	–	–	–	–
Valutarisk (USD)	9,0	–	–	–	–	–
Ränterisk (fast ränta)	0,0%	2,8%	–	0,2%	0,8%	1,4%
Råvaruprisrisk (El - SEK/MWh)	269	226	245	–	–	–

Swedavia har per den 31 december 2018 en säkringsreserv som uppgår till -18 MSEK (-63). 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 (el) är relaterad till att elterminer har ett större värde eftersom elpriset har gått upp. 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**

	2018-12-31	2017-12-31
Säkringsreserver vid årets ingång	-63	-120
Valutarisk	1	1
Ränterisk	20	65
Råvaruprisrisk (El)	38	7
Uppskjuten skatt	-13	-16
<b>Utgående Säkringsreserver</b>	<b>-18</b>	<b>-63</b>

Ineffektivitetskällor i säkringsrelationerna för samtliga kassaflödessäkringar och finansiella risker hänförs till kassaflödesdatum, förfalldatum, kreditrisk och räntedagskonventioner. Ineffektivitet per 31 december 2018, redovisat via resultaträkningen uppgår till – MSEK (-). Inga omklassificeringsjusteringar har skett under 2018.

Effekterna av säkringsredovisning för kassaflö- dessäkringar på företagets finansiella ställning och resultat	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Valutarisk hänförlig till inköp</b>		
<b>Säkringsinstrument</b>		
Nominellt belopp	42	41
Varav finansiella tillgångar	1	1
Varav finansiella tillgångar	1	1
Varav finansiella skulder	-0	-0
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument <sup>1)</sup>	1	1
<b>Säkrad risk</b>		
Förändring i verkligt värde för säkrad post <sup>2)</sup>	-1	-1
Reserv kassaflödessäkringar	1	1
<b>Säkringsresultat i övrigt totalresultat</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Ränterisk hänförlig till lån med rörlig ränta</b>		
<b>Säkringsinstrument</b>		
Nominella belopp	2 500	2 500
Redovisade värde	-76	-97
Varav finansiella tillgångar	1	2
Varav finansiella skulder	-77	-100
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument <sup>1)</sup>	20	65
<b>Säkrad risk</b>		
Förändring i verkligt värde för säkrad post <sup>2)</sup>	-25	-57
Reserv kassaflödessäkringar	-76	-97
<b>Säkringsresultat i övrigt totalresultat</b>	<b>20</b>	<b>65</b>

Nedanstående tabeller visar odiskonterade kassaflöden avseende de finansiella skulderna samt nettoreglerade derivat till bokslutsdagens kurser. Rörlig ränta på lån och ränteswappar som är gällande per bokslutsdagen antas gälla för respektive instruments återstående löptid.

#### Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur

	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
Obligationslån	895	589	1 337	2 032	263	1 950	7 068
Företagscertifikat	1 505	-	-	-	-	-	1 505
Skulder till leasingföretag	13	38	-	-	-	-	50
Leverantörsskulder	651	-	-	-	-	-	651
Övriga skulder	2	25	-	-	-	-	27
Derivatskulder	152	59	40	23	19	46	340
<b>Summa</b>	<b>3 218</b>	<b>711</b>	<b>1 377</b>	<b>2 055</b>	<b>283</b>	<b>1 997</b>	<b>9 640</b>

Råvaruprisrisk hänförlig till inköp av el	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
<b>Säkringsinstrument</b>		
Nominellt belopp (MWh)	302 324	373 796
Redovisat värde	52	15
Varav finansiella tillgångar	52	15
Varav finansiella skulder	0	0
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument <sup>1)</sup>	38	7
<b>Säkrad risk</b>		
Förändring i verkligt värde för säkrad post <sup>2)</sup>	-39	-7
Reserv kassaflödessäkringar	52	15
<b>Säkringsresultat i övrigt totalresultat</b>	<b>38</b>	<b>7</b>

<sup>1)</sup> förändring i verkligt värde för säkringsinstrument som används för redovisning av säkeringsineffektivitet för perioden

<sup>2)</sup> förändring i verkligt värde för säkrad post som används för redovisning av säkeringsineffektivitet för perioden

#### Likviditets- och refinansieringsrisk

Med likviditets- och refinansieringsrisk avses risken att finansieringsmöjligheterna begränsas och att kostnaden blir högre när lån ska omsättas. Dessutom inbegrips risken för att betalningsförpliktelser inte kan uppfyllas till följd av otillräcklig likviditet. Koncernens mål avseende kapitalstrukturen är att koncernens anläggningstillgångar ska vara finansierade med eget kapital, samt av en upplåning där maximalt 40 procent av låneportföljen får förfalla inom samma tolv månadersperiod. Låneportföljen ska enligt finanspolicy ha en kapitalbindningstid som inte understiger två år och inte heller överstiger fem år. Den genomsnittliga löptiden på lånen uppgår per den 31 december 2018 till 2,7 år (3,4) med en genomsnittlig ränta som uppgår till 1,0 procent (1,4). Likviditetsrisken minimeras genom att Swedavia har en diversifierad låneportfölj, vilket säkerställer kapitaltillgänglighet och flexibilitet. Enligt finanspolicy ska koncernen ha backupfaciliteter om 1 500 MSEK (1 200). Per balansdagen finns outnyttjade lånelöften om 1 500 MSEK (2 000), checkräkningskredit om 300 MSEK (200), av vilken 7 MSEK (-) är utnyttjad. Koncernen bedömer att det inte finns några risker förknippat med möjlighet till refinansiering.

Nyckeltal, finansiella risker	Koncernen	
	2018-12-31	2017-12-31
Genomsnittlig ränta, %	1,0	1,4
Räntebindningstid, år	2,7	3,4
Kapitalbindningstid, år	4,2	3,4

#### Koncernen, 2018-12-31

Koncernen

2017-12-31

**Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Fårallostruktur**

	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
Obligationslån	762	881	275	823	2 020	454	5 215
Företagscertifikat	1 451	–	–	–	–	–	1 451
Skulder till leasingföretag	11	49	–	–	–	–	61
Leverantörsskulder	854	–	–	–	–	–	854
Övriga skulder	2	25	–	–	–	–	27
Derivatskulder	101	75	32	18	17	23	266
<b>Summa</b>	<b>3 181</b>	<b>1 031</b>	<b>307</b>	<b>841</b>	<b>2 037</b>	<b>477</b>	<b>7 874</b>

**Kreditrisk och motpartsrisk**

Koncernens kommersiella- och finansiella transaktioner ger upphov till kreditrisk. Med kreditrisk avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina ingångna förpliktelser. Kreditrisken som Swedavia är exponerad för utgörs av finansiell kreditrisk och kreditrisk i kundfordringar.

**Finansiell kreditrisk**

Kreditrisken för finansiella transaktioner uppstår när koncernen placerar likvida medel samt när koncernen ingår avtal avseende finansiella instrument med banker. 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. I och med IFRS 9 Finansiella instrument trätt i kraft 1 januari 2018 har Swedavia ändrade principer för reservering och nedskrivning av kreditförluster i samband med implementeringen. Den nya principen medför att en reservering kommer att ske redan vid första redovisningstillfället för förväntade kreditförluster och inte som tidigare, i IAS 39, först i samband med att en förlusthändelse inträffat. 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 försämring av kreditvärdighet samt kreditriskexponering.

Åldersanalys	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Ej förfallna kundfordringar	525	533	502	521
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	50	40	50	32
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	4	0	4	0
Förfallna kundfordringar >90 dgr	-0	0	-0	0
<b>Summa</b>	<b>578</b>	<b>573</b>	<b>556</b>	<b>553</b>

Förväntade kreditförluster	Koncernen		Moderbolaget	
	2018	2017	2018	2017
Förväntade kreditförluster vid årets början	3	3	2	3
Återförda förväntade kreditförluster	-3	-3	-2	-3
Konstaterade kreditförluster	0	0	0	0
Reservering för befarade förluster	6	3	6	2
<b>Förväntade kreditförluster vid årets slut</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>2</b>

Reservering för förväntade kreditförluster	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Ej förfallna kundfordringar	1	0	1	0
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	0	0	0	0
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	1	1	1	1
Förfallna kundfordringar >90 dagar	3	1	3	1
<b>Summa</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>2</b>

I och med IFRS 9 Finansiella instrument träder i kraft 1 januari 2018 har Swedavia ändrade principer för reservering och nedskrivning av kreditförluster i samband med implementeringen. Den nya principen medför att en reservering kommer att ske redan vid första redovisningstillfället för förväntade kreditförluster och inte som tidigare, i IAS 39, först i samband med att en förlusthändelse inträffar. Swedavia har per 31 december 2018 enligt IFRS 9 en reservering för förväntade kreditförluster om 6 MSEK (3) där jämförelsetalet är beräknad enligt tidigare principer.

**NOT 47** Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Ställda säkerheter	935	878	–	–
	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
Eventualförpliktelser <sup>1)</sup>	73	73	73	73

<sup>1)</sup>Jämförelseåret har justerats

Swedavias ställda säkerheter består av aktier och andelar i joint venturebolagen Swedish Airport Infrastructure KB och Swedish Airport Infrastructure AB. Redovisat värde uppgick till 935 MSEK (878).

Swedavias eventualförpliktelser bestod av pensionsåtaganden i företagsägda kapitalförsäkringar om 6 MSEK (8), ett borgensåtagande om 67 MSEK (65) till det med Bockasjö samägda joint venturebolaget Landvetter Logistik Center AB. Utöver de eventualförpliktelser 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 48** Kassaflöde

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2018-12-31	2017-12-31	2018-12-31	2017-12-31
<b>Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet</b>				
Resultat från andelar i intresseföretag/koncernföretag	-53	-37	–	–
Realisationsresultat försäljning av rörelse/dotterbolag	–	–	–	–
Realisationsresultat försäljning av anläggningstillgångar	-16	–	-16	–
Avskrivningar och nedskrivningar	1 041	965	1 050	982
Förändring pensionsavsättningar	35	-74	13	15
Förändring övriga avsättningar	25	-9	33	14
Övrigt	-43	76	85	110
<b>Summa</b>	<b>989</b>	<b>922</b>	<b>1 162</b>	<b>1 121</b>
<b>Betalda räntor och erhållen utdelning</b>				
Erhållen utdelning	–	–	–	1 038
Erhållen ränta	3	5	15	17
Erlagd ränta	-120	-140	-97	-120

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

**NOT 49** Kompletterande information till finansiella nyckeltal

Kompletterande information till finansiella nyckeltal. För definitioner och motivering se sida 134-135 Nyckeltal och Definitioner.

**Nettoskuld**

Pensionssskulden, avsättning minskat med löneskattefordran, uppgick till 765 MSEK den 31 december 2018 och per den 31 december 2017 till 730 MSEK.

**Rörelseresultat exklusive realisationsvinst**

För perioden januari–december 2018 uppgick realisationsvinster till 55 MSEK.

**Rörelseresultat exklusive realisationsvinst och nedskrivningar och utrangeringar**

Rörelseresultatet för januari–december 2018 uppgick till 682 MSEK. Exklusive realisationsvinster om 55 MSEK, nedskrivningar och utrangeringar om 84 MSEK uppgick det justerade resultatet till 711 MSEK. Rörelseresultatet för januari–december 2017 uppgick till 651 MSEK, exklusive nedskrivningar och utrangeringar om 160 MSEK uppgick det justerade resultatet till 811 MSEK.

**NOT 50** Händelser efter balansdagen

## SWEDAVIA LÄGGER VARSEL

Swedavia vidtar åtgärder för att säkra konkurrenskraft och möta förändrade marknadsvillkor. Som ett resultat av ett kostnadsreducerings- och förändringsprogram har Swedavia den 15 januari lagt ett varsel till Arbetsförmedlingen. Varslet som omfattar 125 årsarbetare påverkar både koncernenheten och flygplatser inom Swedavia. Koncernledningens beslut utgör nu underlag i kommande samverkansförhandlingar med de fackliga organisationerna. Målsättningen är att den nya organisationen med dess förändringar ska vara implementerad 1 juli 2019.

## FÖRSLAG TILL NY UTDELNINGSPOLICY

På årstämman den 17 april 2019 kommer styrelsen att föreslå stämman att besluta om en ny utdelningspolicy. Förslaget till ny utdelningspolicy 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 (skuldsättningsgrad 0,7–1,5 gånger). Lönsamhetsmål och kapitalstrukturmål är inte föremål för revidering.



### 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.

Stockholm-Arlanda den 19 mars 2019

**Åke Svensson**  
Styrelseordförande

**Adine Grate Axén**  
Styrelseledamot

**Lars Backemar**  
Styrelseledamot

**Lottie Knutson**  
Styrelseledamot

**Lotta Mellström**  
Styrelseledamot

**Lars Mydland**  
Styrelseledamot

**Mikael Norman**  
Styrelseledamot

**Lottie Svedenstedt**  
Styrelseledamot

**Agne Lindbom**  
Styrelseledamot  
Arbetsgatarrepresentant

**Robert Olsson**  
Styrelseledamot  
Arbetsgatarrepresentant

**Jonas Abrahamsson**  
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits den 19 mars 2019

Ernst & Young AB  
**Åsa Lundvall**  
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 17 april 2019.

# 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 (publ) för år 2018. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 62–124 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 2018 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 2018 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 och hållbarhetsrapporten på sidorna 74-79 respektive 65-71. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets revisionsutskott i enlighet med Revisorsförordningens (537/2014) artikel 11.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i Revisorsförordningens (537/2014) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

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

### Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden. Beskrivningen nedan av hur revisionen genomfördes inom dessa områden ska läsas i detta sammanhang.

Vi har fullgjort de skyldigheter som beskrivs i avsnittet *Revisorns ansvar* i vår rapport om årsredovisningen också inom dessa områden. Därmed genomfördes revisionsåtgärder som utformats för att beakta vår bedömning av risk för väsentliga fel i årsredovisningen och koncernredovisningen. Utfallet av vår granskning och de granskningsåtgärder som genomfördes för att behandla de områden som framgår nedan utgör grunden för vår revisionsberättelse

## Investeringar i pågående nyanläggningar

### Beskrivning av området

Investeringar är en betydande del av bolagets verksamhet. Under år 2018 investerade koncernen 3 195 MSEK i pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar, vilket framgår av not 3 och ingår i not 19 i årsredovisningen. Motsvarande investeringar i moderbolaget uppgick under året till 2 665 MSEK vilket ingår i not 19 i årsredovisningen. Tillämpade redovisningsprinciper framgår av not 2. Investeringarna är till stor del allokerade till flygplatserna Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport och Göteborg Landvetter Airport. Redovisningen innefattar att flera bedömningar görs, bland annat rörande klassificering av nedlagda kostnader, nyttjandeperiod, färdigställandetidpunkt och framtida nyttjandevärde. Investeringarna i pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar berör affärskritiska transaktionsflöden, uppgår till betydande belopp och är förknippade med ovan beskrivna bedömningen. Vi har därmed bedömt att dessa investeringar har väsentlig påverkan på bolagets finansiella rapporter och utgör ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.

### Hur detta område beaktades i revisionen

Vi har utvärderat bolagets rutiner och interna kontroll kopplat till investeringar i pågående nyanläggningar. Vi har även utvärderat de principer för redovisning som bolaget tillämpar samt genom stickprov detaljgranskat utgifter för investeringar för att bedöma klassificering, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperiod och framtida nyttjandevärde.

Vi har utvärderat lämnade upplysningar i årsredovisningen.

## Värdering av materiella anläggningstillgångar

### Beskrivning av området

Materiella anläggningstillgångar per 31 december 2018 uppgår till 15 463 MSEK i koncernen och 15 249 MSEK i moderbolaget, utgörande 78 procent av koncernens totala balansomslutning och 77 procent av moderbolagets balansomslutning. Sammanställning av materiella anläggningstillgångar finns i noterna 15-19 i årsredovisningen. Tillämpade principer framgår av not 2. Förutsättningarna på de olika flygplatserna varierar vad gäller lönsamhet och löptider i avtalen för nyttjanderätt. Bolaget bedömer att samtliga flygplatsers kassaflöden är beroende av varandra och utgör en kassagenererande enhet. Den värdering som utförs baseras till stor del på bedömningar av framtida kassaflöden. Då materiella anläggningstillgångar uppgår till betydande belopp och den värdering som utförs baseras på antaganden har vi ansett detta vara ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.

### Hur detta område beaktades i revisionen

Vi har utvärderat bolagets ställningstagande att samtliga flygplatsers kassaflöden är beroende av varandra och utgör en kassagenererande enhet. Vi har utvärderat bolagets rutiner och interna kontroll för att identifiera eventuella nedskrivningsbehov. Vi har granskat den värdering som bolaget gjort och i vår revision beaktat den ytterligare information vi erhållit för att göra en egen bedömning över eventuella nedskrivningsbehov. Vi har granskat lämnade upplysningar i årsredovisningen.

### Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 4-60. 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 den 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 på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De uppger, 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 att årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, 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 fel 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 på fel, 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 fel, 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 det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen 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 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 har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Swedavia AB (publ) för år 2018 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

### Grund för uttalanden

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

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

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den 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.
- 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 förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på

revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelse skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

### Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 74-79 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 jämför 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. Upplýsingar 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 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 FARs 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 mig (oss) tillräcklig grund för vårt uttalande.

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Ernst & Young AB, Jakobsbergsgatan 24, 103 99 Stockholm, utsågs till Swedavia ABs revisor av bolagsstämman den 27 april 2018 och har varit bolagets revisor sedan 28 april 2011.

Stockholm den 19 mars 2019

Ernst & Young AB

**Åsa Lundvall**

Auktoriserad revisor



# 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 2018. 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 sidorna 129-130 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 revisionssed i övrigt har.

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

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning 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 2019

Ernst & Young AB

**Åsa Lundvall**

Auktoriserad revisor

**Charlotte Söderlund**

Auktoriserad revisor

# GRI – Innehåll och hänvisning

Swedavias års- och hållbarhetsredovisning fokuserar på strategi, måluppfyllnad samt verksamhetsutveckling för det gångna året. Swedavias övergripande ambition med redovisningen är att den ska vara transparent, väsentlig och jämförbar. Swedavia använder Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer sedan 2010 och rapporterar sitt hållbarhetsarbete 2018 enligt GRI Standards, nivå "core". I denna redovisning ingår även relevanta branschspecifika indikatorer enligt GRI G4 Airport Operator Disclosures. Rapporterade indikatorer har valts utifrån intressenternas värderingar av Swedavias verksamhet med syfte att utveckla en långsiktigt hållbar verksamhet. Hållbarhetsinformationen i den sammanhållna rapporten för 2018 har i enlighet med styrelsens önskemål översiktligt granskats av Swedavias revisorer, Ernst & Young. Därtill har den godkänts av Swedavias styrelse.

## REDOVISNINGSPRINCIPER OCH AVGRÄNSNINGAR

Samtliga redovisningsprinciper enligt GRI Standards med tillhörande principer om väsentlighet, kommunikation med intressenter, hållbarhetssammanhang och fullständighet, har applicerats vid definition av redovisningens innehåll. GRI-index visar var information om samtliga obligatoriska upplysningar återfinns i denna redovisning. Swedavia har valt att utgå från de fyra hållbarhetsområdena kund, ekonomi, miljöhänsyn och social utveckling. 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. Rapporteringsscykeln avser helår. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2018 publicerades 22 mars 2019.

## RAPPORTINNEHÅLL

Hållbarhetsredovisningens innehåll bygger på Swedavias väsentlighetsanalys som genomfördes 2016 samt resultat från en översyn av analysen under 2018. Väsentlighetsanalysen baseras på Swedavias intressentdialog och är uppbyggd för att identifiera de frågor som är mest kritiska för Swedavias ekonomiska, miljömässiga och sociala värdeskapande, läs mer på sidan 20-21. Relevanta globala trender och drivkrafter samt Swedavias mål och prioriteringar ligger till grund för frågorna som värderats i form av intressentdialoger. Väsentliga hållbarhetsaspekter som identifieras via intressentdialoger prioriteras i Swedavias Strategi- & Hållbarhetsforum och godkänns därefter av Swedavias koncernledningens. Trendanalysen baseras på löpande omvärldsbevakning, marknadsundersökningar, fördjupade studier, ett internt trendnätverk, samt externa trendrapporter som samlats i sju övergripande trendteman. Syftet är att fånga de förändringar som kan tänkas ha stor påverkan på Swedavias affär. Gemensamt för dem alla är att de anses ha så stor påverkan att de kräver aktiv hantering, vilket gör att Swedavia behöver planera för dem. Läs mer på sidorna 15-17. Utfallet från trendanalys och väsentlighetsanalys integreras i såväl mål som strategier och praktisk verksamhet. Väsentlighetsanalysen från 2016 ligger även till grund för Swedavias strategiska hållbarhetsplan.

## MÄTNING AV INDIKATORER INOM DE VÄSENTLIGA OMRÅDEN 2018

Utifrån resultat från väsentlighetsanalysen har Swedavia valt att redovisa tolv väsentligheter i år. Samtliga indikatorer inom de väsentliga områdena speglar Swedavias samlade bild av en långsiktigt hållbar verksamhet. Mätning av hållbarhetsindikatorer beskrivs nedan.

### Kundnöjdhet för resenär, flygbolag och kontorshyresgäster

Swedavia mäter kundnöjdhet hos resenärer, flygbolag samt hyresgäster på de större flygplatserna. Inom resenärsnöjdhet sker rapportering för Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Stockholm Arlanda Airport kvartalsvis och för övriga flygplatser sker rapporteringen halvårsvis. Swedavias årsresultat är sammanvägt utifrån flygplatsernas resultat viktat utifrån passagerarantal. För Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Stockholm Arlanda Airport avses perioden helår 2018. För de regionala flygplatserna avses perioden kvartal 4, 2017 kvartal 3, 2018. Flygbolagsundersökningen genomförs en gång vartannat år och mäter flygbolagskundernas nöjdhet med flygplatserna. Den senaste stora mätningen genomfördes under 2017, under 2018 gjordes även en mindre omfattande pulsmätning. Hyresgästundersökningen görs på Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport. Senaste mätningen gjordes 2016 enligt en i fastighetsbranschen vedertagen mätningmetod med tio frågeområden och ett samlat nöjdhetsindex (NKI). Undersökningen genomförs normalt sett vartannat år och skulle ha mätts under 2018, men Swedavia valde att skjuta på undersökningen till 2019 för att kunna göra ett större omtag med metod.

### Attraktivt utbud av flyglinjer och destinationer

Swedavia mäter även passagerarvolym, antal flyglinjer och destinationer. Se definition av nyckeltalen på sida 134. I beräkningen har tröskelvärden definierats för en tolv månadersperiod (för 2018) i syfte att filtrera bort flygningar som sker på ad hoc-basis och där allmänheten inte kan köpa biljetter.

### Kapacitet och flöden på flygplatser

Punktligheten mäts på avgångar och står för andel avgångar som lämnar gate/uppställningsplats senast 15:59 minuter efter schemalagd avgångstid. Vid försenade avgångar anmäls även koder för orsaker till förseningar, varav flygplatsorsakade förseningar, AF87 – Airport Facilities, är en av förseningskoderna.

### Digitalisering och automatisering

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 2018 nådde Swedavia en digitaliseringsförmåga.

### Flygets klimatpåverkan

Swedavia har valt att slå ihop två tidigare väsentligheter till en och kalla den för Flygets klimatpåverkan. Läs mer på sid 20. 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. År 2005 har valts som basår för redovisningen, detta då Swedavia sedan 2006 har arbetat strategiskt med klimat- och energifrågor inom verksamheten. Utsläppen redovisas i ton fossil koldioxid. Utsläppet för 2018 räknat i koldioxidekvivalenter är 1 305 ton. Utsläppen av fossil koldioxid är beräknade utifrån bränsleförbrukning och energi-användning som rapporteras in via koncernens miljörapporterings-system SMIL. Redovisningen omfattar Swedavia AB, tio flygplatser, samt Swedavia Real Estate. Data för minoritetsägda dotterbolag eller intressebolag och kontor i Norrköping är exkluderade. Inköpt energi till kontoret i Norrköping mäts ej av Swedavias hyresvärd då denna inkluderas i hyran. Utsläppen räknas därmed till scope 3 enligt avgränsningsprinciper i Airport Carbon Accreditation Guidance, som är den flygplatsspecifika tillämpningen av GHG-protokollet för koldioxidcertifiering.

Swedavia har valt att även redovisa energianvändningen för 2018. I nyckeltalet ingår all inköpt el, fjärrvärme samt bränsle för uppvärmning, transporter, reservkraft och brandövningar. Värmen har normalårskorrigerats.

Swedavia mäter mängd förnybart flygbränsle som tankas på uppdrag av Swedavia.

#### Engagerade ledare och medarbetare

Från och med 2016 följs väsentligheten engagerade ledare och medarbetare upp som andel engagerade ledare och medarbetare. Innan år 2016 följdes medarbetarnöjdheten upp och redovisades som ESI (Employee Satisfaction Index).

#### Hälsa och säkerhet för kunder

För att säkerställa hälsa och säkerhet för bolagets kunder registrerar Swedavia händelser på bolagets flygplatser i antal haverier, allvarliga tillbud och allvarliga brister vid TS-kontroll. Definitioner av nyckeltalen finns beskrivet på sida 134.

# GRI-Index

## Standardupplysningar

GRI-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
<b>Organisationens profil</b>		
102-1	Organisationens namn	93
102-2	Huvudsakliga varumärken, produkter och tjänster	12, 62
102-3	Huvudkontorets lokalisering	93
102-4	Länder där organisationen är verksam	9, 62
102-5	Ägarstruktur och företagsform	74
102-6	Marknader där organisationen är verksam	13, 62
102-7	Organisationens storlek	4, 40-41
102-8	Total personalstyrka	69
102-9	Organisationens leverantörskedja	12, 47
102-10	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden vad gäller organisationens storlek, struktur, ägarförhållanden eller värdekedja	62-63
102-11	Tillämpning av försiktighetsprincipen	65-66
102-12	Externa principer som organisationen stödjer	17, 35, 37, 39, 47, 50-51, 56
102-13	Medlemskap i organisationer	56
AO:G4-7	Miljötillstånd och andra gällande regelverk	29, 54, 57, 63, 68
AO:G4-8	Upptagningsområde för frakt och passagerare	40-41, 93
AO:G4:9	Direktdestinationer och övrig information om flygplatsernas storlek med mera	34-41. Antal anställda på flygplatserna är ca 28 000. Antal flygbolagskunder är 108 inklusive linjefart & charter. Minimum transfertid är 15 minuter.

## Standardupplysningar, forts.

GRI-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning och kommentarer
<b>Strategi</b>		
102-14	Kommentar från ledningen	6-10
<b>Etik och Integritet</b>		
102-16	Värderingar, principer, standarder, uppförandekod och etisk policy	5, 65-67, 69
<b>Styrning</b>		
102-18	Bolagsstyrning	74-79
<b>Intressenter och intressentdialog</b>		
102-40	Intressentgrupper	12
102-41	Kollektivavtal	100 % av Swedavias medarbetare
102-42	Identifiering och urval av intressenter	129
102-43	Metod för intressentdialog	20-21
102-44	Viktiga ämnen som lyfts av intressenter och hur organisationen har hanterat dessa	20-21, 129
<b>Information om redovisningen</b>		
102-45	Bolag/Verksamhetsenheter som ingår i den finansiella redovisningen	93
102-46	Process för att definiera redovisningens innehåll	129-130
102-47	Lista över väsentliga ämnen	129-131
102-48	Förklaring av effekten av förändringar	129-131
102-49	Förändringar i rapporteringen	20, 129-130
102-50	Redovisningsperiod	129
102-51	Datum för publicering av den senaste redovisningen	129
102-52	Redovisningscykel	129
102-53	Kontaktperson för frågor angående redovisningen	3
102-54	Tillämpningsnivå enligt GRI Standards	129
102-55	GRI-index	129-131
102-56	Extern granskning	128

## Väsentliga ämnesspecifika upplysningar

GRI Nummer	Beskrivning	Sida	Kommentar och avsteg
<b>Ekonomiskt resultat och avkastning</b>			
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 26, 28	
Egen indikator	Avkastning på operativt kapital	4, 24-25	
<b>Avgifternas konkurrenskraft</b>			
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	51, 129	
<b>Attraktivt utbud av handel och tjänster</b>			
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 23, 129	
Egen indikator	Kommersiell intäkt per avresande passagerare	4, 63	



**Kostnadseffektivitet**

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 23, 26, 129
Egen indikator	Driftkostnad per avresande passagerare	4, 63

**Attraktivt utbud av flyglinjer och utrikesdestinationer**

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 22, 129
Egen indikator	Antal passagerare	25, 34-41
Egen indikator	Antal utrikesdestinationer	25, 34-41
Egen indikator	Antal nya flyglinjer	34-41, 62

**Kundnöjdhet**

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 22, 129	
Egen indikator	Kundnöjdhet resenär	24, 34-39	
Egen indikator	Kundnöjdhet flygbolag	34-39	
Egen indikator	Kundnöjdhet hyresgäster	129	Swedavia valde att skjuta på mätningen till 2019 för att göra ett större omtag på metoden.

**Kapacitet och flöden på flygplatser**

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 22, 31, 129
Egen indikator	Punktighet (%)	31, 34-39
Egen indikator	Flygplatsorsakade förseningar	31, 34-39

**Digitalisering och automatisering**

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 22, 129
Egen indikator	Antal etablerade förmågor	9, 129

**Flygets klimatpåverkan**

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 23, 56, 122-123
305-5	Minskat utsläpp av klimatgaser (GHG)	23-25, 56-58, 68, 130
Egen indikator	Energianvändning	56, 68
103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 23, 130
Egen indikator	Mängd förnybart flygbränsle tankat på Swedavias flygplatser	56-57, 68

**Hälsa och säkerhet för kunder**

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 23
Egen indikator	Antal haverier och allvarliga tillbud	25, 52
Egen indikator	Antal allvarliga brister vid TS-kontroll	52

**Engagerade ledare och medarbetare**

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 23
Egen indikator	Engagerade ledare och medarbetare	24, 55, 69-71

**Hälsa och säkerhet för medarbetare**

103-1 – 103-3	Styrning och uppföljning	20, 23	Swedavia har under 2018 arbetat med att ta fram nyckeltal för än mer proaktivt arbetsmiljöarbete och ett systematiskt utvärderingsarbete vad gäller riskhantering, kartläggning och uppföljning. Arbetet blir klart under 2019.
---------------	--------------------------	--------	---

# Korsreferenstabell FN:s Global Compact

Swedavia stödjer sedan 2012 FN:s Global Compact och dess tio principer. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2018 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 årsredovisning och hållbarhetsredovisning 2018.

FN:s Global Compact tio principer	Sidhänvisning och kommentar
<b>Mänskliga rättigheter</b>	
1. Företag ska stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka	54, 70-71
2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter	54, 70-71
<b>Arbetsvillkor</b>	
3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar	54, 69-71
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, 69-71
<b>Miljö</b>	
7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem	56-58, 67-68
8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande	56-58, 67-68
9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik	56-58, 67-68
<b>Korruption</b>	
10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor	54, 65-69

# 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 s.k. "säkerhetskedjor". Först då kan dessa betraktas och klassificeras som "allvarlig brist".

## AVGIFTERNAS KONKURRENSKRAFT

Swedavias konkurrenskraft uppskattas årligen med utgångspunkt i ett viktat genomsnitt av avgiftsnivån för tyflygningar 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. 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. Detta index valutajusteras ej och Swedavias uppmätta konkurrenskraft påverkas således av valutakursförändringar.

## AVKASTNING OPERATIVT KAPITAL\*

Rörelseresultat plus resultat från andelar i intresseföretag för rullande 12-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 12-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 PASSAGERARE\*

Summan av Flygplatsverksamhetens externa kostnader och personalkostnader reducerat med posten aktiverat arbete för egen räkning delat med antalet avresande passagerare 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. Scope 1 omfattar fordon drivmedel, egenproducerad (egenanvänd och såld) el och värme, brandövningar. Scope 2 omfattar inköpt egenanvänd el och värme. Scope 3 omfattar inköpt vidare såld värme. Koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser omfattar flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken), passagerarnas marktransporter till och från flygplatserna samt Swedavias egen verksamhet, Scope 1, 2 och 3 enligt definition ovan.

## ENERGIANVÄNDNING

Nyckeltal omfattar inköpt el, fjärrvärme samt bränsle för uppvärmning, transporter, reservkraft och brandövningar.

## ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE

Engagerade ledare och medarbetare är en index från Swedavias Medarbetarundersökning i samarbete med Ipsos.

## FLYGLINJER

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

## FÖRMÅGA

Varje förmåga kräver två genomförda initiativ/projekt inom området som stödjer etablering av förmågan.

## GENOMSNTLIGT 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.

## INVESTERINGAR\*

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

## KAPITALBINDNINGSTID

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

## KOMMERSIELLA INTÄKTER PER AVRESANDE PASSAGERARE\*

Intäkter från Retail, Food & Beverage samt Bilparkering och angöring delat med antalet avresande passagerare 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 12 månader.

## KUNDNÖJDHET (RESENÄR, FLYGBOLAG OCH HYRESGÄSTER)

Kundnöjdhet mäts genom kundundersökningar som resulterar i tre olika kundnöjdhetsindex. Kundnöjdhet resenär mäts genom Swedavias medverkan i ASQ Programme, en internationell resenärundersökning som ACI, Airport Council International, administrerar. Undersökningen mäter avresande resenärers attityder till och upplevelse av flygplatsen. Läs mer om undersökningen: <http://www.aci.aero/Customer-Experience-ASQ/Homepage>. Kundnöjdhet flygbolag och hyresgäster visar flygbolagskundernas nöjdhet med flygplatserna respektive hyresgästernas nöjdhet med Swedavia som hyresvärd.

## NETTOOMSÄTTNING

Swedavias nettoomsättning avser intäkter från Aviation Business och Commercial Services.

## NETTOSKULD

Räntebärande skulder plus pensions skuld minskat med likvida medel.

## OPERATIVT KAPITAL

Eget kapital plus nettoskuld.

## PASSAGERARE

Med passagerare avses den statistiska händelse där en person med flyg har avrest från eller ankommit till en av Swedavias flygplatser.

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

## 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 är en av koderna som flygbolagen kan använda vid anmälan av försening.

**RESULTAT PER AKTIE**

Årets resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier.

**RÄNTEBINDNINGSTID**

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

**RÄNTEBÄRANDE SKULDER**

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

**RÖRELSEMARGINAL\***

Rörelseresultat i procent av nettoomsättning. Rörelsemarginal exklusive realisationsresultat se beräkning av Rörelseresultat exkl 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 OCH NEDSKRIVNINGAR OCH UTRANGERINGAR\***

Rörelseresultat exklusive realisationsvinster samt nedskrivningar och utrangeringar. Ett mått som är centralt då det bedöms ge en bättre förståelse för utvecklingen av det operationella rörelseresultatet.

**SKULDSÄTTNINGSGRAD\***

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

**ÅRETS RESULTAT**

Resultat efter skatt.

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

# 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.

**ASQ**

Airport Survey Quality, en resenärsmätning som 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**

Global Compact består av tio principer som baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, ILO:s grundläggande konventioner om de mänskliga rättigheterna i arbetslivet, Rio-deklarationen 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 antikorrupktion.

**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 14000 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.

**PRODUKTION**

Swedavia i samarbete med  
**Grafisk produktion:** Gylling Produktion AB  
**Omslagsbild:** Felix Odell

**Foto/bild:** Brendan Austin, Daniel Asplund, Daniel Blom, Emma Behrendtz, Felix Odell, Frida Weberg, Getty Images, Kalle Sanner, Maskot, Peter Phillips, Shay foto, Victoria Ström  
**Tryck:** Arkitektkopia





**Swedavia AB**

190 45 Stockholm-Arlanda

Besöksadress: Flygvägen 1

Tel: +46 10 109 00 00

Fax: +46 10 109 05 00

E-post: [info@swedavia.se](mailto:info@swedavia.se)

Koordinater: 59°39'14.06"N

17°56'21.51"O

[www.swedavia.se](http://www.swedavia.se)

