

# Tillsammans för vi världen närmare

SWEDAVIA | ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING 2016

2016 – ett  
starkt år för  
Swedavia

Högre kapa-  
citet för ökad  
tillgänglighet

Hållbarhet  
som strategi  
för affärsnytta

Biobränsle för  
ett fossilfritt  
inrikesflyg



Swedavia  
Airports





20



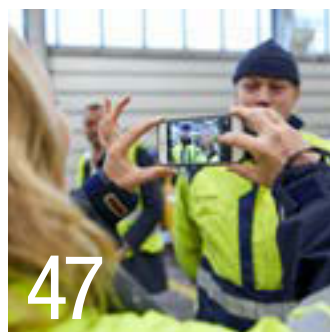
28



30



5



47



44

# Innehåll

## Swedavia 2016

### 3 ÅRET I KORTHET

#### 4 DETTA ÄR SWEDAVIA

- Flygplatser med fokus på hållbar utveckling

#### 5 VD- OCH ORDFÖRANDEORD

- Nu går Swedavia in i en ny fas

#### 8 FLYGMARKNADEN

- Resandet fortsätter att öka kraftigt

#### 10 KAPACITETS-UTVECKLING

- Kapacitet för ökat resande
- Investeringar för framtiden
- Utvecklingsprogrammen tar fart

#### 16 STRATEGI

- Så möter Swedavia behov och förväntningar
- Trender inom flygbranschen
- Värdeskapande genom dialog
- Ambitiösa mål
- Värdekedjan – från insats till effekt
- Strategier för hållbar utveckling

#### 28 VERKSAMHET

- Kund
- Ekonomi
- Miljöhänsyn
- Social utveckling

#### 52 FINANSIELLA RAPPORTER

#### 54 FÖRVALTNINGS-BERÄTTELSE

#### 62 BOLAGSSTYRNINGS-RAPPORT

#### 72 KONCERNENS RÄKENSKAPER

#### 77 MODERBOLAGETS RÄKENSKAPER

#### 81 NOTER

#### 109 ÅRSREDOVISNINGENS UNDERTECKNANDE

#### 110 REVISIONSBERÄTTELSE

#### 113 BESTYRKANDERAPPORT

#### 114 GRI-INDEX

#### 118 DEFINITIONER

#### OM SWEDAVIAS RAPPORTERING

Detta är Swedavias års- och hållbarhetsredovisning för räkenskapsåret 2016. Rapporten vänder sig framför allt till ägare, kunder, kreditanalytiker och samarbetspartners, men även till övriga intressenter, och fokuserar på vår strategi, mål samt resultat för det gångna året. Hela koncernen omfattas om inget annat anges. Swedavia redovisar enligt GRI:s, Global Reporting Initiatives, riktlinjer (G4, Core). Rapporterade indikatorer har valts utifrån vår egen och våra 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 31 mars 2016.

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

#### KONTAKTPERSON:

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

# Året i korthet

## Utveckling under 2016

- Under helåret hade Swedavias flygplatser 39,5 miljoner (37,6) passagerare, vilket är en ökning med 5,2 procent
- Nettoomsättningen ökade till 5 546 MSEK (5 416)
- Rörelseresultatet uppgick till 966 MSEK (1 755) och årets resultat uppgick till 717 MSEK (1 410). Resultatet 2016 påverkades av realisationsvinster om 241 MSEK (918)
- Koncernens investeringar ökade till 2 138 MSEK (1 120), vilket är en effekt av högre investeringstakt inom utvecklingsprogrammen

## Koncernen i siffror

#### Koncernen

MSEK, om ej annat anges	2016	2015	2014	2013
Nettoomsättning	5 546	5 416	5 384	5 137
Rörelseresultat	966	1 755	1 405	946
Rörelsemarginal, %	17,4	32,4 <sup>1)</sup>	26,1 <sup>1)</sup>	18,4
Årets resultat	717	1 410	926	501
Avkastning på operativt kapital, %	8,6	14,5	10,3	7,1
Skuldsättningsgrad, ggr	0,7	0,7	1,4	1,9
Investeringar	2 138	1 120	924	2 413
Utdelning <sup>2)</sup>	143	232	231	–
Medelantal anställda	2 949	2 787	2 516	2 369
Antal passagerare, miljoner	39,5	37,6	35,7	33,5
Driftkostnader per avresande passagerare, SEK	202,6	203,0	193,6	198,7
Kommersiella intäkter per avresande passagerare, SEK	75,5	76,1	78,5	78,2
Nöjda resenärer (ASQ), %	77	76	75	73
Engagerade ledare och medarbetare (ELM), % <sup>3)</sup>	64	na	na	na
Koldioxidutsläpp, ton	2 720	3 066	3 108	3 800

För definitioner se sida 118.

<sup>1)</sup> Rörelsemarginal exklusive realisationsresultat uppgick 2015 till 15,4 procent och för 2014 till 19,6 procent.

<sup>2)</sup> Till årsstämman föreslagen utdelning.

<sup>3)</sup> Swedavia har bytt mätmetod, för att numera istället följa upp engagerade ledare och medarbetare. Läs mer på sida 51.

# Flygplatser med fokus på hållbar utveckling

Swedavia äger, driver och utvecklar ett nätverk av tio flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder. Bolaget bildades 2010 och är helägt av svenska staten.

► **Swedavia agerar på en konkurrensutsatt** och internationell marknad. Bolagets roll är att skapa den tillgänglighet som Sverige behöver för att underlätta resande, affärer och möten – inom Sverige, i Europa och i övriga världen. Swedavias primära kund är resenären. Samtidigt är flygbolag och de hyresgäster som hyr affärs-, kontors- eller hotellytor i Swedavias fastigheter såväl kunder som

viktiga partners till bolaget. I arbetet med att attrahera flygbolagsstatsningar konkurrerar Swedavia med andra flygplatser.

Säkerhet och hållbar utveckling med kunden i fokus är utgångspunkten för allt Swedavia gör, både i den egna verksamheten och i samhället i stort. Verksamheten drivs affärsmässigt och bolaget ska genom utveckling, planering och operativ effektivitet bygga en långsiktigt

**39,5** miljoner passagerare 2016

Swedavias flygplatser möjliggör resor inom landet och är en bro till och från Sverige. De är moderna mötes- och handelsplatser där produkter, tjänster och koncept erbjuds.

hållbar affär. Engagerade medarbetare och en god arbetsmiljö är avgörande för Swedavias verksamhet. Swedavia ska kontinuerligt minska sitt eget klimatavtryck och bidra till en minskning av hela flygbranschens klimatpåverkan. Samtliga Swedavias flygplatser är klimatcertifierade på den högsta nivån i Airport Carbon Accreditation, ACA.

## Världsledande



Swedavia är världsledande i utvecklingen av flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan.

CO<sub>2</sub>

7 %

mindre koldioxidavtryck per passagerare än 2015

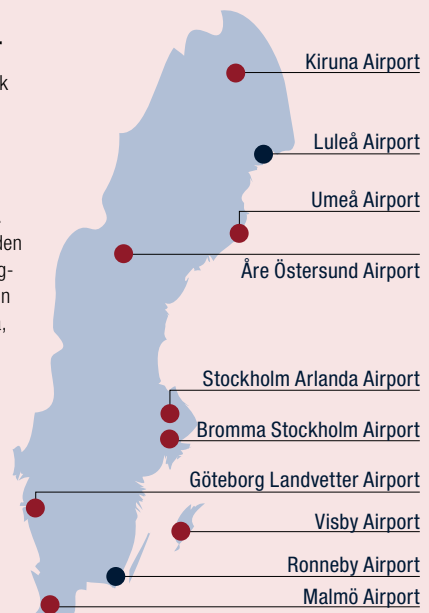
► Läs mer om vårt miljöansvar på sidan 44.

## Tillsammans för vi världen närmare

**Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla tio flygplatser**

► Tillsammans bildar flygplatserna ett nätverk som knyter samman Sveriges regioner och erbjuder en bro till och från världen utanför. Swedavia äger samtliga flygplatser förutom Ronneby Airport och Luleå Airport, vid vilka Swedavia ansvarar för kommersiell flygtrafik. Swedavias vision är "Tillsammans för vi världen närmare". Swedavia ska bidra till att göra flygresande och frakttransporter – regionalt, men också till och från Sverige – så lättillgängliga, effektiva och attraktiva som möjligt.

- Ägs av Swedavia
- Ägs delvis av Försvarsmakten, men Swedavia ansvarar för kommersiell flygtrafik





**”Swedavias verksamhet och strategi bygger på hållbarhet. Det är en integrerad del av hur vi leder företaget.”**

**Jonas Abrahamsson**  
Verkställande direktör  
och koncernchef

**”Vi lägger in en ny växel och det ska vi göra med lönsamhet.”**

**Åke Svensson**  
Styrelseordförande

# Nu går Swedavia in i en ny fas

I maj 2016 tog Åke Svensson, mångårig vd för Saab AB och för branschorganisationen Teknikföretagen, över som ordförande i Swedavias styrelse. I januari 2017 tillträdde Jonas Abrahamsson, tidigare chef för E.ON Nordic och E.ON Sverige som ny verkställande direktör. Här för de ett samtal om Swedavia i dag och i morgon, om utmaningar och möjligheter i en värld där resandet ökar i obruten takt.

## **Vad var det viktigaste för Swedavia 2016?**

**ÅS:** Det absolut viktigaste är att Swedavia tog klivet in i en ny fas med stora investeringar. Vi ser en fortsatt tillväxt i resandet och det skapar goda möjligheter för Sverige och för Swedavia. Därför har besluten om investeringar i utvecklingsprogram för våra flygplatser varit så viktiga. De ger oss möjligheten att även fortsättningsvis stärka vår position. Då kan vi skapa möjlighet att knyta samman Sverige, inrikes och gentemot omvärlden.

**JA:** Swedavias uppdrag är att skapa den tillgänglighet som behövs för möten, resor och affärer och därmed svensk konkurrenskraft. Vår verksamhet ligger därför i skärnings-

punkten mellan hållbarhet och tillväxt. Sverige är ett exportberoende land. 50 procent av Sveriges BNP kommer från exportindustrin och det är många företag vars konkurrenskraft är beroende av den tillgänglighet som vårt flygplatsnätverk tillför. Bolaget bildades ju för att säkerställa de systemkritiska flygplatserna. Det är ett fantastiskt uppdrag och en ynnest att få jobba med det.

Allt fler människor väljer att resa och vi ska se till att våra flygplatser är förstahandsvalet vid etableringen av nya flyglinjer inom och till Skandinavien. Vi har duktiga konkurrenter men vårt självklara mål är att Swedavia uppfattas som den ledande aktören när det gäller att utveckla och driva flygplatsnätverk på ett hållbart sätt och att

Stockholm Arlanda Airport ska bli Skandinaviens ledande flygplats. Det är rimligt att vi tar den positionen på fem år. Samtidigt som vi konkurrerar om fler direktlinjer innebär resenärsstillväxten en stor utmaning eftersom vi nu nått kapacitetstaket på flera flygplatser. Därför har vi inlett de stora utvecklingsprogram som kommer att präglade verksamheten under många år framöver och som innebär att vi nu går in i nästa fas.

## **Vad innebär det konkret?**

**JA:** Vi har tidigare kunnat utvecklas genom att bättre utnyttja befintlig kapacitet och ha fokus på affärsutveckling, allt nöjdare kunder och tillgänglighet. Vi är självklart glada för att allt fler väljer att flyga till och från våra flygplatser, men den kraftiga och snabba tillväxten de senaste åren skapar också operativa utmaningar. Det är därför vi tredubblar investeringsvolymerna per år och planerar för investeringar på 16,5 miljarder under de kommande fyra åren. Samtidigt som vi genomför stora byggprojekt på våra flygplatser ska vi bibehålla vår höga säkerhetsnivå, hålla fortsatt hög tillgänglighet, förbättra kund- och resenärsnöjdheten, driva vår hållbarhets-

## Swedavia 2016

Nettoomsättningen ökade till

**5 546 MSEK**

(5 416 MSEK 2015)

Rörelseresultatet uppgick till

**966 MSEK**

(1 755 MSEK 2015)

agenda med fokus på klimatsmarta flygplatser, utveckla våra kommersiella erbjudanden på flygplatserna och inte minst nå de ekonomiska målen. Det är en underbar utmaning som vi står väl rustade att ta oss an!

**ÅS:** Vi lägger in en ny växel och det ska vi göra med fortsatt lönsamhet. Vissa investeringar innebär viktiga vägval. Antingen bygger vi, eller så gör vi det inte. Men om vi bygger är det miljardinvesteringar som ska leva i 50 eller 60 år.

2016 etablerades flera direktlinjer till nya destinationer. Sverige och Arlanda är heta. Vi vet att tillgången till direktlinjer är otroligt viktig för ett lands tillväxt, tillgänglighet och attraktivitet. Därför arbetar vi för att hålla nere våra avgifter gentemot flygbolagen, som är viktiga samarbetspartners. Fram tills nu har vi, trots ökade investeringar, kunnat sänka våra avgifter, men det är inte sannolikt att det kommer att gå framöver.

Av samma skäl är det bra att arbetet med amerikansk inresekontroll, US preclearance, på Arlanda tagit fart. Swedavia har skrivit avtal med amerikanska myndigheter och regeringen har tecknat en bilateral överenskommelse med sin amerikanska motsvarighet. Vi ligger långt framme och preclearance är väldigt viktigt för konkurrenskraften. Nu väntar vi på ett riksdagsbeslut för att kunna börja bygga 2018. Ett fungerande affärsupplägg för preclearance bygger dock på ett ökat resande. Förändringar i resandet med anledning av det amerikanska presidentvalet och behovet av politiska beslut i Sverige illustrerar väl med vilken noggrannhet många av våra viktiga investeringsbeslut behöver övervägas.

**JA:** Vi finansierar vår egen infrastruktur och levererar samtidigt vinst och utdelning. Att förvalta, utveckla och sälja fastigheter runt våra flygplatser och på så sätt generera intäkter som kan utnyttjas för investeringar är en viktig del i detta.

Vi har en plan för att klara vår investeringsbörda inom ramen för avkastningsmålet, men den förutsätter också att resandet ökar. Det är positivt att regeringen nu lagt fast en flygstrategi som understryker flygets, och framför allt Arlandas, betydelse för utvecklingen av hela Sverige och att det inte bara behövs investeringar på våra flygplatser utan också i infrastrukturen till och från dem. Däremot är jag bekymrad över den föreslagna flygskatten, som endast förväntas ha en högst marginell inverkan på klimatutsläppen och istället riskerar att hämma Sveriges konkurrenskraft och tillgänglighet. Hållbarhet är en absolut självklar förutsättning för långsiktigt lönsamt företagande. Jag har uppfattningen att även flygindustrin och Swedavia i allra högsta grad behöver jobba hårt med hållbarhetsfrågorna. Därför är vi med och driver på för ökad användning av biobränsle för flyget och därför har vi köpt in biobränsle för våra egna tjänsteflygresor. Jag tror att det är viktigt att vi går före och visar att det går. ETS, handeln med utsläppsrätter, och ICAO:s CORSIA, som är ett globalt system för att begränsa utsläppen, är två andra bra verktyg, liksom utveckling av mer bränslesnåla flygplansmotorer.

### **Ni behöver se långt in i framtiden, vad ser ni i kristallkulan?**

**JA:** Utmaningen är att ha operativt fokus, hantera de kortsiktiga kapacitetsbehoven och samtidigt bygga för framtiden. Vi vet att lågkonjunkturer påverkar resandet på kort sikt, men den långsiktiga trenden är ändå uppåtgående.

**ÅS:** Våra investeringar lägger nu en bas för den korta och medellånga framtiden, men analysen behöver också ske i en längre tidshorisont. Vi har gjort ett arbete för att se hur vi klarar ett fortsatt ökat resande under 70 års tid. I det arbetet har vi bland annat analyserat behovet för hela Mälardalen. Ett inte omöjligt scenario är då att så många som 50 miljoner människor flyger till och från Arlanda varje år.

För att hantera Stockholmsregionens framtida behov av flygplatskapacitet kommer politiska beslut att krävas i närtid. En långsiktig finansiering av såväl flygplats- som väg- och järnvägsinvesteringar samt en noggrann process kring Arlandas miljö tillstånd är avgörande. Cityflygplatsen Bromma Stockholm Airport bidrar idag, tillsammans med Arlanda,

med den samlade och nödvändiga kapacitet som behövs för att säkerställa tillgängligheten med flyg till och från Stockholmsområdet.

**JA:** Swedavia påbörjar nu planeringen för en fjärde bana på Arlanda. En sådan kommer på sikt att vara nödvändig för att säkra Sveriges flygplatskapacitet oavsett vilka vägval som görs rörande Brommas framtid, efter det att det nuvarande arrendavtalet löper ut 2038. Men det är inte bara Arlanda och Bromma, utan hela vårt nätverk av flygplatser som ska vara effektivt. Vi har långsiktiga och visionära masterplaner för samtliga flygplatser i vårt nätverk. De ska utgöra grunden för en nödvändig dialog kring den långsiktiga utvecklingen av såväl våra flygplatser som deras närområden.

**ÅS:** Vi ser också de fördelar som digitaliseringen tillför när det gäller att driva flygplatser, även om det inte är okomplicerat. Ett intressant exempel på digital utveckling är fjärrstyrd flygtrafikledning, eller Remote tower services. Tekniken är mogen och gör att det går att hålla öppet dygnet runt på flygplatser där det annars inte skulle ha varit möjligt. Remote tower services är ett bra exempel på hur digitaliseringen kan hjälpa oss att hålla ihop Sverige på ett hållbart sätt och också på ett bra samarbete mellan Swedavia, Luftfartsverket och Transportstyrelsen.

### **Hur gick det 2016?**

**JA:** När det gällde passagerartillväxten slog vi rekord på sju av våra tio flygplatser och nådde "all time high" med totalt 39,5 miljoner passagerare. Det är en ökning med hela 5,2 procent jämfört med 2015. Vår nettoomsättning ökade med 130 miljoner kronor till 5 546 miljoner och årets resultat uppgick till 717 miljoner kronor. 2016 var ett starkt år för oss.

**ÅS:** Tillväxten, tillsammans med reavinsterna från vår fastighetsutveckling, gav oss ett år med god lönsamhet. Samtidigt har vi fortsatt konkurrenskraftiga flygplatsavgifter. Det betyder att vi nu har en finansiell ställning som lägger grunden för våra fortsatta investeringar i kapacitetsförbättringar.

Vi befinner oss i en bra position. 2016 var lönsamheten stark och avkastningen överträffade målet för året. Skuldsättningsgraden var lägre än vårt mål och i nivå med föregående år, och våra utsläppsnivåer av fossil koldioxid var bättre än målet. Vi började mäta engagerade ledare och medarbetare istället för nöjda. I den första mätningen nådde vi 64 procent och målet för 2020 är 75 procent. Det är ett tufft mål, och vi får arbeta hårt för att nå det. När det gäller nöjda kunder är vi inte framme. Resenärsnöjdheten steg till 77

procent, jämfört med 76 procent för 2015, men låg under årets mål på 82 procent. Nu har vi ett utmanande mål med 85 procents resenärsnöjdhet för 2020. Engagerade medarbetare är en nyckel till att nå det. Ett lyckat exempel är våra marktjänster på de regionala flygplatserna. Genom att vi tagit över ansvaret för tjänster som tidigare levererades av flygbolagen, har våra medarbetare fått bredare och mer omväxlande arbetsuppgifter, samtidigt som kundnöjdheten ökar.

**JA:** Ett mål måste vara visionärt och samtidigt uppnåbart, men inte allt för lätt. Resenärsnöjdheten är kanske det tuffaste, inte minst med tanke på de investeringsprogram vi har. Vi ska ha med oss att vår resa har gått snabbt, från 68 procent nöjda resenärer 2011, det år vi började mäta, till 76 procent 2015 och 77 för 2016. Så målet är tufft men nåbart och också en viktig parameter när flygbolag väljer att etablera sig på våra flygplatser. Att öka nöjdhetsgraden samtidigt som vi bygger till och om är en uppgift jag har stor respekt inför, men också ser fram emot. Det blir enormt viktigt att kommunicera till våra resenärer att vi bygger för att

utveckla våra flygplatser för framtiden och därmed rustar Sverige för fortsatt framgång.

### Hur kommer du att leda Swedavia?

**JA:** En av mina viktigaste uppgifter är att skapa förutsättningar för ledare och medarbetare att göra ett så bra jobb de bara kan och se till att vi har rätt människor på rätt plats. Swedavias verksamhet och strategi bygger på hållbarhet. Det en integrerad del av hur vi leder företaget. Det är som jag ser det helt nödvändigt för att vi ska vara relevanta på lång sikt. Är vi inte hållbara kommer vi inte att vara lönsamma. Det är en enkel ekvation.

Vår kultur och våra värderingar är viktiga. Jag brinner för mångfald och ska vi kunna attrahera de bästa måste vi vara attraktiva i alla samhällets hörn. Genom att arbeta inkluderande skapar vi en kultur som bejaktar mångfald i alla dess bemärkelser, vilket i sin tur leder till bättre prestationer och högre kreativitet.

För att göra ett gott resultat måste alla dimensioner av hållbarhet finnas med och det gör de bara om vi jobbar medvetet med frågorna. Vi följer FN:s Global Compact och

arbetar för FN:s hållbarhetsmål, men inte för att det förväntas av oss, utan för att det är rätt. Vi ska inte bara vara ett gott föredöme, vi ska vara med och driva utvecklingen. Så, mycket handlar om hur vi gör saker. Då är det tillbaka till ledarskap, engagemang, kultur och styrning. Våra olika flygplatser har inte sällan olika förutsättningar för att bedriva verksamheten. Det finns en stor stolthet och engagemang på varje flygplats och det ska vi värna och utveckla. Samtidigt finns det enorma fördelar att vara en del av Swedavia och vi kan bli ännu bättre på att stärka de enskilda flygplatsernas förmågor genom att arbeta effektivt tillsammans, trots olikheterna. Det är tillsammans vi är Swedavia. Vi har en organisation med drygt 2 900 medarbetare som har helt fantastisk kompetens. Vi har tveklöst stora utmaningar framför oss i Swedavia, men vi har också de bästa förutsättningarna för att klara av dem.

**Åke Svensson**, styrelseordförande

**Jonas Abrahamsson**, verkställande direktör och koncernchef



## Swedavia driver på för övergång till biobränsle

**Flygbranschens miljöpåverkan kommer främst från flygtrafikens utsläpp av fossil koldioxid. En övergång till biobränslen är centralt för att minska dessa utsläpp. Idag tillverkas detta endast i liten skala, vilket gör att priset är högre än för fossilt bränsle.**

Swedavia arbetar aktivt med frågor som rör biobränsle för flyg. Som första bolag i världen upphandlade man 2016 en tjänst som innebär att biobränsle motsvarande förbrukningen vid bolagets samtliga tjänsteflygresor tankas på Swedavias flygplatser. Tjänsten tillhandahålls av Fly Green Fund, där Swedavia också är partner. Fly Green Fund gör det möjligt för företaget, privatresenärer och organisationer att minska sin klimatpåverkan vid flygresor genom att täcka merkostnaden för bioflygbränsle. Målet är att stimulera efterfrågan och därmed skapa incitament för en storskalig produktion av förnybart flygbränsle i Norden.

## Flygbranschens roll



► Flygbranschen, och den tillgänglighet som flyget skapar, bidrar enligt det brittiska analysbolaget Oxford Economics senaste rapport 2014, med över 130 miljarder kronor årligen till svensk BNP. Utöver det genererar flyget dessutom direkta skatteintäkter på över nio miljarder kronor årligen. Flygbranschen och de resenärer som kommer till eller reser från svenska flygplatser skapar över 180 000 arbetstillfällen i Sverige. Under nästa femårsperiod beräknas det kunna bli ytterligare 20 000 arbetstillfällen som en följd av framför allt ökat internationellt resande.

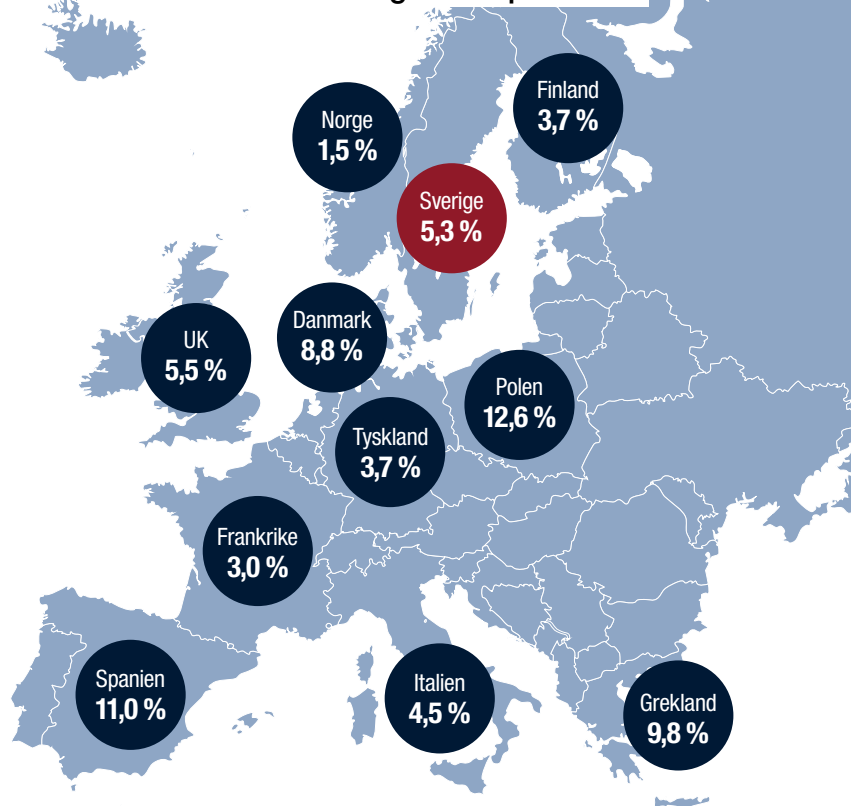
**130** miljarder SEK  
årligen till  
svensk BNP

**180 000** arbets-  
tillfällen i  
Sverige

# Resandet fortsätter att öka kraftigt

Den globala efterfrågan på flygtransporter har ökat snabbare än efterfrågan på de flesta andra produkter och tjänster. Samtidigt är den tillgänglighet flyget skapar en allt viktigare förutsättning för ekonomisk tillväxt och konkurrens.

## Resenärsutveckling i Europa 2016



► **Branschens aktörer**, bland annat flygbolagen och flygplatserna, har skilda förutsättningar. Flygbolagen måste ha förmågan att snabbt anpassa sitt erbjudande baserat på hur resmönster och fraktflöden förändras. Flygplatserna måste istället arbeta med att säkerställa långsiktig kapacitet och konkurrenskraftiga avgifter, samt kunna erbjuda så flexibla lösningar som möjligt. Flygbolag och flygplatser har gemensamt att de måste möta de höga kraven från resenärer. Den viktigaste drivkraften för att attrahera flygtrafik till en flygplats är destinationens attraktivitet för såväl utresande som för inkommande besökare och affärer.

I januari 2017 presenterades regeringens nationella flygstrategi för Sverige, något som Swedavia välkomnar. Samtidigt förs diskussioner om en nationell flygskatt. Ett införande av en sådan skatt skulle förändra förutsättningarna på marknaden och påverka svensk tillgänglighet och konkurrenskraft negativt. Samtidigt uttrycker regeringen i sin exportstrategi behovet av fortsatt förbättrad flygtillgänglighet för att främja investeringar och företagsetableringar i Sverige.

### FLYGET SKAPAR ARBETSTILLFÄLLEN

Flygplatser är tunga investeringar som knyter ihop den regionala ekonomin med den nationella och globala. Det gör dem till mycket viktiga nationella resurser. Flygresor öppnar möjligheter för utbyte och möten mellan kulturer och människor.

Flygbranschen skapar, direkt och indirekt, flera miljoner arbetstillfällen runt om i världen. Av dem finns, enligt Oxford Economics, uppskattningsvis 180 000 i Sverige, varav cirka 80 000 i själva flygbranschen. Den tillgänglighet som flyget skapar bidrar i sig med ytterligare cirka 100 000 arbetstillfällen i en rad andra sektorer, från traditionell industri till snabbväxande uppstartsbolag och besöksnäring.

### UTSLÄPPSMINSKNINGAR

Den i särklass största utmaningen för flygbranschen är kraven på minskad klimatpåverkan. Flygbranschen har antagit utmaningen genom att sätta långtgående globala mål för minskning av utsläpp av fossil koldioxid. Biobränsle för flyg är en avgörande fak-

tor för måloppfyllelse. Biobränsle fungerar i dagens flygplansmotorer och i den infrastruktur som redan finns, men en mer storskalig utveckling och användning kräver ett stort engagemang och en efterfrågan från hela samhället.

### KONKURRERA MED KAPACITET

Enligt EU:s prognoser förutspås efterfrågan på flygresor fram till 2035 öka med närmare 50 procent. Samtidigt beräknas tillväxten i flygplatskapacitet, förmågan att ta emot resenärer, öka med mindre än 20 procent under samma tidsperiod.

Efterfrågan på flygresor ökar helt enkelt snabbare än flygplatsernas kapacitet. Om utvecklingen fram till 2035 följer EU:s prognos är det nära två miljoner flygningar inom Europa som aldrig kommer att äga rum därför att flygplan och passagerare inte får plats på flygplatserna och i luften.

Kapacitetsfrågan är redan akut i stora delar av Europa. I Norden och Skandinavien är läget bättre, men de som kommer att stå som vinnare, både ekonomiskt och





som destination, är de flygplatser som kan erbjuda den kapacitet som efterfrågas. Därför pågår just nu utbyggnadsprojekt vid samtliga storflygplatser i Sverige liksom i Danmark, Finland och Norge.

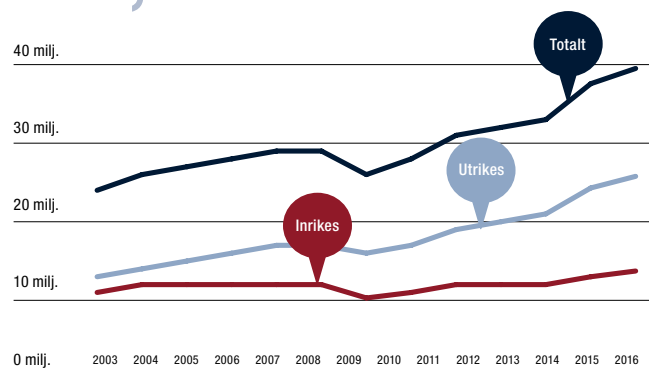
Den ökade efterfrågan innebär att lösningar, arbetssätt och teknik som håller för framtiden måste växa fram, men också att flygplatserna måste arbeta för att till fullo nyttja den kapacitet som redan finns. Varje länk i kedjan, från infrastrukturen runt flygplatsen, till incheckning, är beroende av varandra.

#### TILLGÅNG TILL INFORMATION

Tillgång till snabb, korrekt och delad information ger positiva effekter på flera områden. Minskade utsläpp och lägre bränsleförbrukning, tack vare kortare väntetider vid gate och rullbana, skapar konkreta vinster för bland annat flygbolag. Ett modernt informationsutbyte ger samtidigt förbättrade förutsättningar för ökad punktlighet liksom stärkt kundnöjdhet.

## Resenärsutveckling Swedavia 2016

39,5 miljoner passagerare



# Kapacitet för ökat resande

En flygplats är en komplex trafikmaskin där tusentals olika system, funktioner och inte minst människor samverkar. Den samlade förmågan att hantera flygplan i luften och på marken samt flytta resenärer, bagage och fraktgods från den ena punkten till den andra, genom gräns- och säkerhetskontroller och vidare till väntande transporter med flyg, bil eller tåg, är det som bestämmer en flygplats kapacitet.

► **I flygplatsvärlden delas** verksamheten in i landside och airside. Landside utgörs av delar av terminaler och annan infrastruktur i form av exempelvis parkeringar och sträcker sig fram till säkerhetskontrollen. Därefter kommer airside, med gater, ombordstigningsbryggor för resenärer, ramper och uppställningsplatser för flygplan samt taxibanor och rullbanor.

På landside kopplas incheckning och bagagehanteringssystem, liksom parkeringar, kollektivtrafik och tillfartsvägar ihop i en kedja. Kapacitet är inte bara hur många resenärer som får plats i en terminal, utan hur snabbt varje resenär kan till exempel parkera, checka in, lämna bagage, passera gräns- och säkerhetskontroller och komma till gate och avresa.

## Landside

## Airside

### 1. TRANSIT TILL OCH FRÅN FLYGPLATSEN

En flygplats ska kunna nås smidigt via en rad olika transportmedel. Färdmedel som tåg, tunnelbana, bussar, taxi och bilar måste knytas samman med flygtrafiken i ett effektivt flöde.



1

2

### 2. PARKERING

Bilparkeringarna behöver vara lätta att hitta till. Eftersom de också kräver stora ytor hamnar de ofta långt bort, därför krävs snabba, frekventa och pålitliga transporter mellan parkering och terminal.



### 3. INCHECKNING

Tidsåtgången för varje resenär ska minimeras. Idag erbjuds ofta självcheckning via stationer, mobila lösningar eller internet.

### 5. SÄKERHETSKONTROLL

Säkerhetskontrollens kapacitet är, liksom incheckning och gränskontroll, avgörande för ett effektivt flöde. Utmaningen är att upprätthålla säkerheten, samtidigt som resenärerna snabbt kan passera.

### 6. GRÄNSKONTROLL

Vid resor till destination utanför Schengenområdet behöver resenärer visa pass. I dessa kontroller behöver genomströmningen vara god. En framtida möjlighet är att använda elektronisk och biometrisk avläsning för kortare hanteringstid.

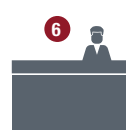
3



5



6



7



4



### 4. BAGAGEHANTERING

Bagagehantering är en tidskrävande mekanisk process där fysiskt bagage ska lämnas in, säkerhetskontrolleras, köras till och från flygplanen och lastas ur vid en given plats. På landside är kapaciteten direkt kopplad till bagagesystemets effektivitet.

### 7. COMMERCIAL SERVICES

Kommersiell verksamhet, i form av exempelvis restauranger och butiker, finns både på landside och airside. För att skapa kundvärde måste det finnas tillräcklig kapacitet i form av ytor och lokaler som ger bra flöden, tillsammans med ett attraktivt kommersiellt utbud.

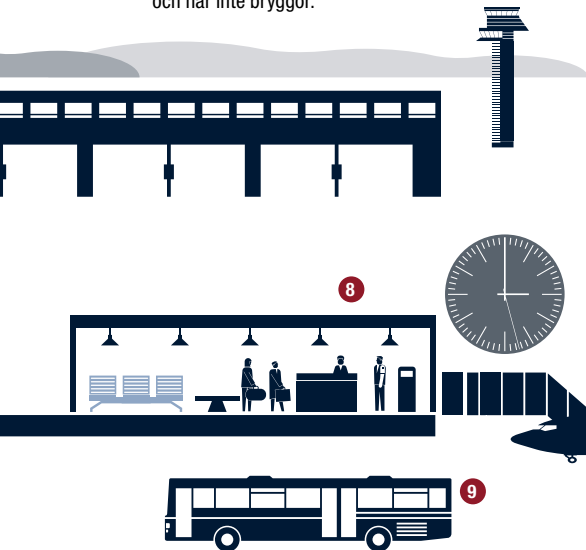
På airside definieras kapaciteten som den mängd starter och landningar som kan genomföras. Det handlar om hur många och hur långa rull- och taxibanorna är, vilka flygplanstyper och flygbolag som trafikerar flygplatsen, flygtrafikledningens tekniska och personella resurser, tillgängliga elektroniska landningssystem, hur tätt in- och utflygningar kan ske, väderförhållanden och vilka bullerkrav som ställs från myndigheterna. Till airside hör också viktiga terminalytor såsom gater och kommersiella ytor.

Ramp är ett samlingsnamn för en yta som består av bland annat flygplansparkeringar, piper, bryggor, platser för tankning och avisning med mera. Väl på rampen är det tillgången till dessa funktioner, tillsammans

med möjligheterna att transportera resenärer och gods mellan olika terminaler och flygplan, det som avgör kapaciteten på airside. Varje minut som ett flygplan nyttjar luftrum, banor och anläggningar påverkar helheten och korta vändningstider ger högre kapacitet eftersom flygplatsen kan ta emot fler flygplan. De är också avgörande för flygbolagens affär.

## 8. GATE

Flygplanen blir allt större och tar fler passagerare, samtidigt som trafiken ökar. Det höjer kraven på tillräcklig yta i gater, liksom på tillgång till bryggor som leder ut till flygplanen på uppställningsplatsen och ger snabb ombord- och avstigning. Flertalet av Swedavias flygplatser är relativt små och har inte bryggor.



## 9. RAMPBUSSAR

Rampbussar används för transporter av resenärer till och från flygplan som inte står parkerade intill gate. På samma sätt som för bryggorna krävs driftssäkerhet och tillräcklig kapacitet för snabb ombord- eller avstigning.

## 10. UPPSTÄLLNINGSPLATSER

Flygplan som landar kräver parkering, tillgång till bränsle, elektricitet och olika typer av service och leveranser. Lättillgängliga ytor och utbyggd infrastruktur minskar hantlings- och omloppstider och bidrar på så sätt till ökad kapacitet. För att upprätthålla punktligheten är varje minut viktig vid ombord- och avstigning. Längre genomloppstider ger minskat utnyttjande av banor och parkering. Kapaciteten och funktionssäkerheten på uppställningsplatserna blir därför en viktig faktor.

## 11. RULL- OCH TAXIBANOR

Tillgången till rullbanor är en avgörande faktor för en flygplats kapacitet. Den styr hur många starter och landningar som kan genomföras.

# Punktlighet är ett mått på kapacitet

Att bedriva trafik på tid är en ständig och stor utmaning för flygbolag och flygplatsoperatörer. Flygningar som inte kan starta eller avslutas enligt tidtabell, på grund av kö vid rull- och taxibanor eller vid terminalernas gater, skapar ökade kostnader för såväl flygbolag som flygplatser och förlorad tid för resenärerna. Ofta används begreppet kapacitetsbrist för att förklara förseningarna.

Punktlighet, det vill säga antalet flygningar som faktiskt genomförs enligt tidtabell, är därför ett viktigt mått på flygplatsens kapacitet, dess förmåga att vid varje givet tillfälle klara en viss mängd trafik. En hög punktlighet visar på god kapacitet och effektiva processer. Förseningar på grund av köer innebär att flygplatsen inte har den infrastruktur som behövs för att fullt ut möta efterfrågan under perioder av högtrafik. Kapaciteten är för låg.

Swedavia styr, men är inte alltid utförare av, verksamheterna på bolagets flygplatser – från incheckning till bagageutlämning, utformning av terminaler och byggnader och har därmed kontroll över viktiga processer och flöden.

## Faktorer som styr punktligheten och som är svåra att påverka:

- Miljölagstiftning, som reglerar bland annat buller och flygvägar
- Vilka flygplanstyper flygbolagen vill trafikera flygplatsen med
- Utbildningen av piloter och flygledare
- Kollektivtrafikens förutsättningar
- Väderförhållanden från dag till dag
- Förseningar vid andra flygplatser
- Förseningar i kollektivtrafiken
- Sent inkommande resenärer

# Investeringar för framtiden

Resenärsstillväxten har under flera år varit stark vid nästan alla Swedavias flygplatser. För att möta utvecklingen ökar flygplatserna sin kapacitet genom att optimera befintliga resurser och genom att bygga ut. Mer eller mindre omfattande förbättringar genomförs på ett antal områden.

## AIRSIDE – HÖGRE KAPACITET NÖDVÄNDIG

Många av de kritiska kapacitetsutmaningarna för de stora svenska flygplatserna finns på airside, den del som börjar vid säkerhetskontrollen och sträcker sig ut till banorna. Det är främst här Swedavia bygger för ökad kapacitet.

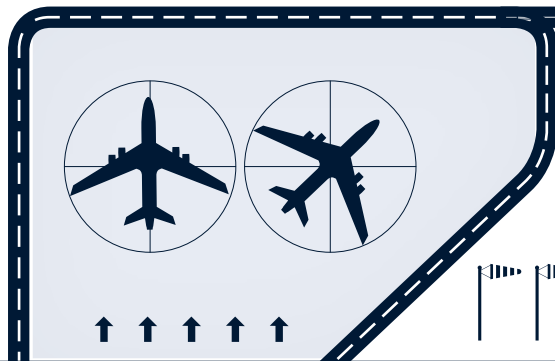
### ● SÄKERHETSKONTROLLFLÖDEN

Köer skapar långsamma flöden. För att öka kapaciteten utökas antalet flöden så att fler kan passera parallellt igenom säkerhetskontrollen. Under 2016 tillfördes tre nya flöden vid Göteborg Landvetter Airport, på Stockholm Arlanda Airport projekteras för en helt ny säkerhetskontroll i terminal 5 och på samma sätt ökas antalet säkerhetskontrollflöden vid Bromma Stockholm Airport. I takt med teknisk utveckling och godkännandeprocesser kommer kontrollerna allt mer att automatiseras, vilket också kommer att bidra till ökad effektivitet.



### ● COMMERCIAL SERVICES

I utvecklingsplanerna för Swedavias tre största flygplatser ingår kapacitetsförbättringar också för verksamhet kopplad till handel och tjänster. Större och mer flexibla ytor för butiker, restauranger och andra erbjudanden skapar ökat kundvärde. Även de regionala flygplatserna verkar för en ökad kapacitet på dessa områden.



### ● RULL- OCH TAXIBANOR

Rullbanorna, det vill säga start- och landningsbanorna, som tillsammans med de taxibanor som förbinder rullbanor och terminaler, är också styrande för kapaciteten. Deras placering, längd, bredd och bärighet påverkar mängden flygplan som kan tas emot under en given tidsperiod, men också vilka flygplanstyper som tillåts trafikera flygplatsen. Tillgången till olika tekniska hjälpmedel för start och landning är också avgörande för under vilka väderförhållanden en flygplats kan ta emot trafik. Själva tillgången till rull- och taxibanor är idag ingen begränsande faktor för Swedavias flygplatser, men för att Bromma Stockholm Airport ska uppfylla kraven för en så kallad 3C-certifiering och därigenom fortsätta ta emot moderna flygplanstyper, pågår utveckling av rull- och taxibanor, ramper, uppställningsplatser och banbelysning.

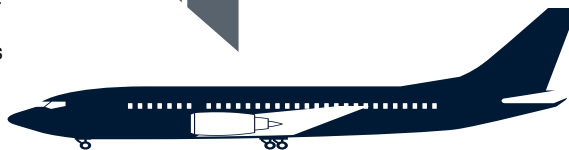
## GATER

Det växande antalet resenärer gör att ytor i flygplatsernas gater inte alltid räcker till. Brandskyddsföreskrifter sätter gränser för hur många som får vistas i lokalerna samtidigt och det finns branschrekommendationer för vilken kvadratmeteryta varje resenär behöver. Minskad trängsel bidrar dessutom till ökad kundnöjdhet och höjer flygplatsernas attraktionsförmåga. Även här gäller det för flygplatserna att nyttja befintliga anläggningar så effektivt som möjligt och samtidigt bygga ut ytan. Arbetet med en ny pir vid terminal 5 på Stockholm Arlanda Airport kommer att vara i full gång 2018. På Göteborg Landvetter Airport togs 2016 beslut om utbyggnad av terminalbyggnaden. Vid Bromma Stockholm Airport inleddes byggnationen av en ny ankomsthall och 2017 påbörjas byggnationen av en ny avgångshall. Högre grad av självservice och automatisering gör att gater kan användas mer flexibelt.



## UPPSTÄLLNINGSPLATSER

Antalet uppställningsplatser påverkar en flygplats kapacitet. Dessa utformas utifrån storleken på de flygplanstyper som ska kunna betjänas. Effektiviteten på uppställningsplatsen avgörs av dess utrustningsnivå. Terminalanslutna uppställningsplatser, utrustade med passagerarbryggor som ansluts mellan flygplan och terminal, ger en effektiv passagerarprocess där tiden för ombord- och avstigning kan minimeras. För en icke terminalansluten uppställningsplats, som allt oftare efterfrågas av lågkostnadsbolagen, krävs i stället att passagerarna transporteras med buss mellan flygplan och terminal. Det leder till längre processtider. En tydlig trend inom flygbranschen är att man i samband med utbyte av flygplan anskaffar större plan, då detta vanligtvis leder till en minskad kostnad per passagerare. Airbus A380-modell kan ta upp till 900 passagerare och Boeings 747-800 upp till 700. Av den anledningen krävs att uppställningsplatserna vid till exempel Stockholm Arlanda Airports nya pir anpassas till större flygplanstyper och att de utrustas så att de blir så effektiva som möjligt. För denna pir planeras också en lösning med trearmade bryggor ut till flygplanen. På Bromma Stockholm Airport byggs nya piper som knyter samman terminalerna med ramperna.



## En effektiv flygplats ger mindre miljöpåverkan

En flygplats kapacitet styrs inte bara av hur flöden och terminaler fungerar, utan också av miljökrav – krav som påverkar förutsättningarna för att öka kapaciteten.

Flygplatsernas miljötillstånd är en av grundförutsättningarna för verksamheten. I dem specificeras en rad punkter som avgör vilken typ av trafik som kan tillåtas, i vilken omfattning den får ske och hur. Miljötillståndprocesser är långa och tidskrävande, därför är miljöfrågor en kritisk del av flygplatsens långsiktiga utvecklingsplaner.

Utveckling av flygplatsernas infrastruktur erbjuder goda möjligheter för att också se över och förbättra en rad miljömässiga aspekter av flygplatsernas verksamhet. Samtidigt ställer det höga krav. Swedavias byggnader ska miljöanpassas och fungera långsiktigt och hållbart, mängden dagvatten från hårdgjorda ytor ska minimeras, bland annat genom utnyttjande av "gröna tak", reningskapaciteten behöver utökas och en lång rad andra faktorer beaktas i utvecklingsplanerna. Antalet uppsamlingsdammar måste dessutom hållas nere, eftersom de drar till sig fåglar som kan äventyra flygsäkerheten. Samtidigt kan en effektiv flygplats minska behovet av att hålla flygplan i vänteläge innan de får landa, något som är vanligt på storflygplatser. Kort tid i vänteläge och effektiv hantering på marken kan, trots trafikökning, ge minskat buller, lägre bränsleförbrukning och mindre utsläpp.

# Utvecklingsprogrammen tar fart

Under de kommande åren genomför Swedavia investeringar i utvecklingsprogram på flera flygplatser. De olika programmen ska både öka kapaciteten och skapa samordningsvinster.

Behoven av kapacitetsutbyggnad varierar mellan flygplatserna, men det är på Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Bromma Stockholm Airport som de största utvecklingsarbetena genomförs. För perioden 2016–2020 har Swedavia beslutade investeringar på totalt cirka tolv miljarder kronor inom utvecklingsprogrammen och, utöver det, planerade investeringar motsvarande strax över fem miljarder kronor för perioden 2021–2028. Förutsatt att samtliga projekt genomförs, blir den totala investeringen cirka 18 miljarder kronor fram till 2028.

Samtidigt genomförs kapacitetsförbättrande åtgärder vid Swedavias regionala flygplatser med sammanlagda investeringar på cirka en miljard kronor mellan 2016 och 2020. För 2021–2028 planeras investeringar på ytterligare drygt en miljard.

## Stockholm Arlanda Airport

2016 passerade 24,7 miljoner passagerare Stockholm Arlanda Airport och enligt prognoserna kommer det antalet att ha vuxit till nära 40 miljoner 2040. För att möta utvecklingen måste flygplatsen växa på en rad områden. Utvecklingsprogrammet på Arlanda innebär från och med 2016 till och med 2020 investeringar på cirka tio miljarder kronor. För perioden 2021–2028 planeras för investeringar motsvarande närmare fem miljarder kronor.



Stockholm Arlanda Airport.  
En ny pir byggs i terminal 5.

Bild: Krook & Tjäder

### ● NY PIR I TERMINAL 5

Piren utformas för att terminalen ska kunna ta emot fler resenärer och större flygplanstyper än tidigare, så kallade kod F-flygplan, som kan ta 800–900 resenärer.

**Tid för genomförande:** 2018–2021

### ● NYTT DRIFOMRÅDE

13 nya byggnader, däribland garage, verkstäder och förråd, inklusive ny försörjning av fjärrvärme, fjärrkyla, kraft och VA.

**Tid för genomförande:** 2016–2018

### ● UPPSTÄLLNINGSPLATSER FÖR FLYGPLAN PÅ RAMP E

**Tid för genomförande:** 2016–2018

### ● US PRECLEARANCE

Införandet av preclearance innebär att en ny säkerhetskontroll uppförs i terminal 5. Beslut måste först fattas av Sveriges riksdag.

**Tid för genomförande:** 2017–2019

### ● OMBYGGNAD TERMINAL 5

Kommer att ge ankommande icke-Schengenresenärer en förbättrad transfer och smidigare flöden.

**Tid för genomförande:** 2016–2017

### ● NYTT BAGAGESYSTEM

För ankommande och avgående i terminal 5.

**Tid för genomförande:** 2017–2023

### ● NY SÄKERHETSKONTROLL, SHOPPING- OCH RESTAURANGYTA, TERMINAL 5

**Tid för genomförande:** 2018–2022

*Utöver själva kapacitetsutvecklingsprogrammet investerar Swedavia också i:*

### NYTT HOTELL MED 460 RUM

**Tid för genomförande:** 2017–2018

### OFFICE ONE

15 000 kvadratmeter kontor.

**Tid för genomförande:** 2016–2018

Office One blir dessutom den första byggnaden i den nya flygplatsstaden Airport City Stockholm som, när den står klar, omfattar en yta på 800 hektar fördelad på sex stadsdelar. Här planeras för 50 000 arbetsplatser, en stadskärna med parker, områden för forskning, ett Cargo City med fokus på logistik och en rad andra funktioner. Flygplatsstaden, som växer fram gradvis under de kommande åren, är ett samarbete mellan Swedavia, Sigtuna kommun och Arlandastad Holding AB.

## Göteborg Landvetter Airport

Swedavia beslutade under våren 2016 om investeringar i ett utvecklingsprogram som gör att flygplatsen 2028 ska kunna möta den prognosticerade tillväxten och ta emot åtta miljoner passagerare om året, jämfört med 6,4 miljoner under 2016. Programmet innebär en total investering på cirka en miljard kronor under perioden 2016–2020. För perioden 2021–2028 planerar Swedavia investeringar på ytterligare cirka en miljard kronor.

### ● UTBYGGNAD AV ANKOMSTHALL

Dels för att kunna ta emot fler resenärer i hallen, dels för att kunna bygga ut bagagehanteringsystemet med tre nya bagageband. Sker i två etapper.

**Tid för genomförande:** etapp 1, 2016–2017; etapp 2, 2017–2019

### ● BAGAGEHOTELL

Ökad kapacitet för sortering och lagring av bagage i ett särskilt bagagehotell.

**Tid för genomförande:** 2021–2023

### ● UTÖKNING AV SÄKERHETSKONTROLLER

2022 har kontrollen tillförts flera parallella flöden för att kunna ta emot åtta miljoner passagerare om året.

**Tid för genomförande:** 2017–2022

### ● UTBYGGNAD AV TERMINALEN I SYDLIG RIKTNING

Terminalen byggs ut med tre nya brygganslutna gater som ett tillägg till de åtta som tillfördes flygplatsen 1988. Tre av de nya bryggorna kan ta emot upp till kod E-flygplan. Med de nya bryggorna beräknas kapaciteten räckta fram till 2027 och 7,7 miljoner passagerare om året. Från 2027 ska ytterligare två bryggor vara i drift och kapaciteten öka till åtta miljoner passagerare om året.

**Tid för genomförande:** etapp 1, 2016–2020; etapp 2, 2023–2027

### ● STÖRRE PARKERING

Utbyggnad med ytterligare 500 parkeringsplatser.

**Tid för genomförande:** 2018–2019

I utvecklingen av flygplatsen ingår också i ett längre perspektiv en järnvägsanslutning som beräknas uppföras 2020–2026. Runt flygplatsen växer en flygplatsstad fram i samarbete med andra intressenter. Uppförandet av en logistikpark inleddes 2016. Planering pågår för en handelsanläggning vid infarten från riksväg 40, samt för ett hotell i anslutning till terminalen.



Visionsbild över framtidens Göteborg Landvetter Airport.

Bild: Wingårdhs

## Bromma Stockholm Airport

Stockholm är Europas snabbaste växande storstadsregion och Bromma Stockholm Airport utgör en viktig faktor för tillgänglighet och ekonomisk utveckling, inte minst som ett nav för den svenska inrikestrafiken. För att modernisera Bromma, som fyllde 80 år under 2016, genomförs en rad åtgärder inom ett utvecklingsprogram som innebär investeringar på cirka 1,3 miljarder kronor under perioden 2016–2020.

### ● NY TERMINAL

En ny terminal förbättrar resenärsupplevelsen och ger möjlighet att ta emot 1 200 resenärer i timmen under högtrafik.

**Tid för genomförande:** 2016–2018

### ● NY ANKOMSTHALL

**Tid för genomförande:** 2016–2017

### ● NY AVGÅNGSHALL

**Tid för genomförande:** 2017–2018

### ● UTÖKAD PARKERING

Dessutom optimering av kollektivtrafikflöden, bullerskyddsåtgärder och anpassning till Tvärbanans Kistagren.

**Tid för genomförande:** 2017–2018

### ● TAK MELLAN TERMINAL OCH FLYGPLAN

**Tid för genomförande:** 2016–2017

### ● UTÖKAD RAMPYTA

Grundförstärkning på 55 000 kvadratmeter.

**Tid för genomförande:** 2016–2018

### ● NYTT BANLJUSSYSTEM

**Tid för genomförande:** 2015–2017

### ● NYA DELSYSTEM

För glykolhantering, elförsörjning, IT, bränsle-, formiat- och glykol-försörjning.

**Tid för genomförande:** 2016–2018

### ● ÅTGÄRDER FÖR ATT MÖTA 3C-KRAV

**Tid för genomförande:** 2015–2017

### ● FÖRBÄTTRING AV NORRA DRIFOMRÅDET

**Tid för genomförande:** 2016–2019

# Så möter Swedavia behov och förväntningar







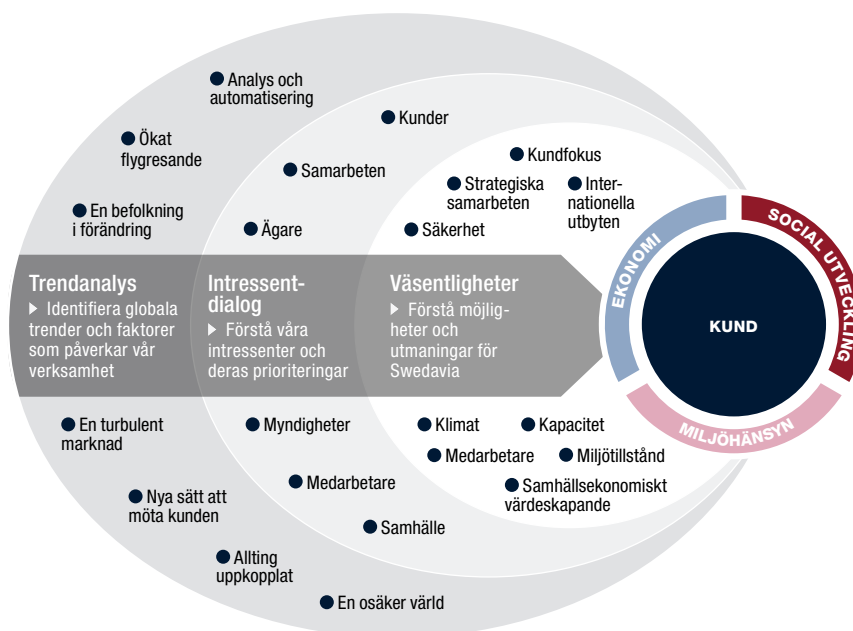
Swedavia skapar värde genom att uppfylla behov och förväntningar hos sina intressenter. Insikter från dialog med intressenterna samt från globala trender och drivkrafter samlas i en väsentlighetsanalys som är grunden för Swedavias mål och strategier.

► **Swedavias verksamhet** påverkas, förutom av lagar och regler, också av yttre faktorer som teknisk och ekonomisk utveckling, demografiska förändringar, men också förändringar i attityder, värderingar, beteendemönster och behov hos kunder och övriga intressenter. Swedavia genomför regelbundet trendanalyser för att identifiera trender och faktorer som påverkar verksamheten. Genom att kartlägga de intressenter som på olika sätt antingen påverkas av Swedavias verksamhet, eller själva påverkar verksamheten längs bolagets värdekedja, har Swedavia identifierat sex intressentgrupper. Bolaget för kontinuerligt en dialog med de sex grup-

perna för att säkerställa att bolaget alltid är medvetet om hur kunder, ägare, samarbetspartners, medarbetare och andra intressenter ser på bolagets verksamhet och erbjudande.

Tillsammans hjälper trendanalyser och intressentdialoger Swedavia att i nästa steg identifiera sina väsentligheter. Väsentligheterna utgörs av de områden som är avgörande när det gäller Swedavias förmåga och möjlighet att möta intressenternas förväntningar och skapa långsiktigt värde. De utvalda områdena, som nöjdheten hos kunder, engagemang hos medarbetare, klimatpåverkan och ekonomiskt utfall, mäts och följs upp regelbundet.

## Swedavias väsentlighetsanalys



Swedavia har utvecklat sina strategier baserat på trendanalysen, intressentdialogen och de väsentligheter som är resultatet av analysen och dialogen. Dessa sammanfattas i bilden av Swedavias hållbarhetshjul. I varje hållbarhetsperspektiv har Swedavia strategier och mål.

# Trender inom flygbranschen

Flygbranschen påverkas av stora globala trender. De viktigaste idag är globalisering och urbanisering, tillsammans med miljöutmaningar. Det är faktorer som påverkar såväl tillväxt som ekonomiska förutsättningar och ytterst också människors resemonster. Swedavia genomför kontinuerligt trendanalyser med olika tidsperspektiv för att hantera både långsiktig infrastrukturplanering och mer kortsiktig affärsutveckling.

## ► ETT ÖKAT FLYGRESANDE

När välståndet ökar, ökar också flygresandet. Detta är tydligast i de stora tillväxtekonomierna. De globala turistströmmarna förväntas öka med över tre procent om året fram till 2030 och det är framför allt lågkostnadsbolagen som driver volymtillväxten. Flygplatserna måste öka kapaciteten och anpassa information, utbud och betalsystem till kraven från de nya resenärerna. Utvecklingen gör att flygbolagen investerar i större,

tystare och mer bränslesnåla flygplan som uppfyller hårda buller- och utsläppskrav och samtidigt ger en högre kapacitet.

## ► EN OSÄKER VÄRLD

Den ekonomiska tillväxttakten i Europa och USA ser ut att öka något under de närmaste åren, medan den saktar in i snabbväxande ekonomier i Asien och Latinamerika. Detta medför att det sker en viss utjämning av den globala tillväxttakten, även om Asien även

framöver kommer att växa betydligt snabbare än Europa. Den geopolitiska instabiliteten är hög i flera i delar av världen och risknivån bedöms öka i Europa, vilket kan få ekonomiska och politiska konsekvenser. Hittills har oroligheter och terrorattacker haft en marginell och kortvarig påverkan på resandet. Digitaliseringen gör samhälle och individer mer beroende av kommunikations- och IT-system och därmed mer sårbara för cyberattacker och IT-brottslighet. Miljöutmaningarna driver fram skärpta politiska mål, regleringar och styrmekanismer.

## ► EN TURBULENT MARKNAD

Den hårda konkurrensen i flygbranschen leder till nya samarbeten mellan flygbolag. Samtidigt blir planeringen mer kortsiktig och kapaciteten flyttas mellan olika destinationer. Nätverks- och lågkostnadsbolag närmar sig varandra i sina affärsmodeller och pressade biljettpriser driver fram nya produkter och tjänster. Även mellan flyg-

## 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, kopplat till fattigdomsbekämpning. 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 vi ser att vi, genom vår 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.



platserna ökar konkurrensen om resenärerna. Kommersiella erbjudanden och fastighetsutveckling, liksom samarbeten med andra aktörer, blir allt viktigare för intäkterna och för den långsiktiga finansieringen. Nya regelverk skapar förutsättningar för en mer effektiv flygtrafik över Europa. Luftfartsorganisationen ICAO:s 191 medlemsländer undertecknade i oktober 2016 ett globalt klimatavtal (CORSIA) som innebär att flygets utsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Systemet, som bygger på klimatkompensation, är inledningsvis frivilligt men blir obligatoriskt från 2027.

#### ► EN BEFOLKNING I FÖRÄNDRING

Samtidigt som befolkningen blir äldre, är den friskare än tidigare och skillnaden mellan gammal och ung minskar. Den nya kunden är svår fångad. Det är en mycket medveten konsument som samtidigt är både otålig och ombytlig. Hållbarhetsfrågor, till exempel miljö och välgörenhet, får allt större fokus. Värderingsskiftet syns främst bland de yngre där konsumtion inte längre är ett mått på framgång. Istället växer en delningsekonomi med bilpooler och bostadsbyten fram. Samtidigt har det hälsosamma livet med fokus på träning, mat, sömn och undvikande av stress blivit en livsstil. Hälsosamma alternativ, transparens kring råvaror och ursprung samt ett hållbarhetsfokus blir allt viktigare för flygplatsens kommersiella verksamhet.

#### ► NYA SÄTT ATT MÖTA KUNDEN

Konsumenten söker fler unika värden i både utbud och flygplatsmiljö. Kunden önskar en ständig variation av utbudet, till exempel pop-up-butiker eller tillfälliga gästspel, gärna med lokal anknytning. I takt med att marknaden blir svårare att segmentera krävs både situations- och personanpassning. Detaljhandel växer ihop med e-handel när kunden vill handla när och var hen vill, utan att stå i kö. Upplevelsen hamnar i fokus och resenären vill vara med och skapa den. På en flygplats efterfrågas främst upplevelser som stödjer två lägen: nyfikenhet och avkoppling, något som ger plats för både shopping och kulturupplevelser.

#### ► ALLTING UPPKOPPLAT

Internetuppkoppling förväntas framöver överallt och nästa våg av uppkoppling handlar om att miljarders saker blir uppkopplade, vilket leder till nya arbetssätt och tanke-sätt. Sensorer gör att de kan positionera sig i omvärlden och kommunicera med den. Systemen hjälper resenären att hitta, gör det möjligt för flygplatsen att sända riktade meddelanden, både för resan och när det gäller särskilda erbjudanden, och underlättar kontantlösa betalningar. Flygplatsens personal blir också uppkopplad med hjälp av så kallade "wearables", elektroniksystem som man bär på kroppen.

#### ► ANALYS OCH AUTOMATISERING

Att samla och analysera stora mängder data i realtid blir allt viktigare för att kunna anpassa tjänster och skapa effektiva flöden. Samspelet mellan människa och maskin blir allt viktigare. Incheckning, dokumentkontroll och ombordstigning automatiseras. Biometrik blir ett smidigt och tillförlitligt sätt att identifiera människor, samtidigt som resans moment kan underlättas av virtuella assistenter och annan digital teknik. Redan nu används robotar för städning och bagagelastning och snart ser vi dem sannolikt i direkta möten med resenären. Den tekniska utvecklingen skapar stora möjligheter till högre produktivitet, bättre kundbemötande och ökad försäljning, men ställer samtidigt krav på nya kompetenser och samarbetspartners för flygplatserna.

# Värdeskapande genom dialog



Inget värde skapas av Swedavia isolerat. Verksamheten påverkar och påverkas av många olika grupper och faktorer. De viktigaste intressenterna är kunder, samarbetspartners, ägare, myndigheter, medarbetare och samhälle.

► **Förutsättningen för Swedavias verksamhet**, och för bolagets långsiktiga framgång, bestäms av hur väl det kan möta de förväntningar som intressenterna har inom olika områden. Genom trendanalys och dialog med intressenter identifieras de områden som är mest kritiska för Swedavias värdeskapande.

I enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer, har väsentligheter rangordnats. De väsentligheter Swedavia har valt att fokusera på är följande:

### SÄKERHET

Både svenska och europeiska lagstiftningar, regleringar och författningar sätter ramarna för Swedavias säkerhetsarbete. Detta arbete syftar till att proaktivt förebygga såväl brottsliga handlingar som olyckor. En hög säkerhetsnivå bidrar också till trygga resenärer och till en positiv reseupplevelse.

### KLIMAT

Minskad klimatpåverkan är en av flygbranschens största utmaningar. Swedavia ska arbeta för att minska utsläppen av fossil kol-dioxid, både från den egna verksamheten och från samarbetspartners och andra aktörer på flygplatsen. Ekonomisk lönsamhet är en förutsättning för att Swedavia ska kunna investera i miljövänlig teknik. Genom att arbeta för minskad miljöpåverkan kan Swedavia försvara legitimiteten för flygresandet.

### MILJÖTILLSTÅND

Ett proaktivt miljöarbete är också en grundförutsättning för att bolaget ska erhålla väl fungerande miljö tillstånd för de olika flygplatserna. Det är miljö tillstånden som ger flygplatserna möjlighet att utveckla den kapacitet som krävs för att möta en ökande efterfrågan.

### SAMHÄLLSEKONOMI OCH INTERNATIONELLA UTBYTEN

Swedavia arbetar för att erbjuda fler utrikes direktdestinationer och bidra till internationell tillgänglighet. Bolaget bidrar även till ökad tillgänglighet inom Sverige och möjliggör för företag att verka i hela landet och för människor att bo och arbeta där de vill. Tillgänglighet, en viktig del i Swedavias uppdrag, skapar på så sätt socialt och ekonomiskt värde för Sverige.

### KAPACITET

Swedavia ska ha tillräcklig kapacitet för att möta framtida behov av flygresor och, genom ökad tillgänglighet, bidra till Sveriges ekonomiska utveckling. Punktligheten på flygplatserna är en indikator på kapacitet. Kapaciteten styrs av flera faktorer, som infrastruktur och miljö tillstånd, men också av den egna förmågan i organisationen.

### STRATEGISKA SAMARBETEN

Genom en aktiv intressentdialog och strategiska samarbeten skapas viktiga förutsättningar för att Swedavia ska kunna utvecklas efter behov och plan. Det kan handla om samarbeten med politik och näringsliv, kommuner och grannar för att etablera nya linjer, eller när det gäller beslut i ärenden som exempelvis rör tillgängligheten till transporter till och från flygplatsen.

### KUNDFOKUS

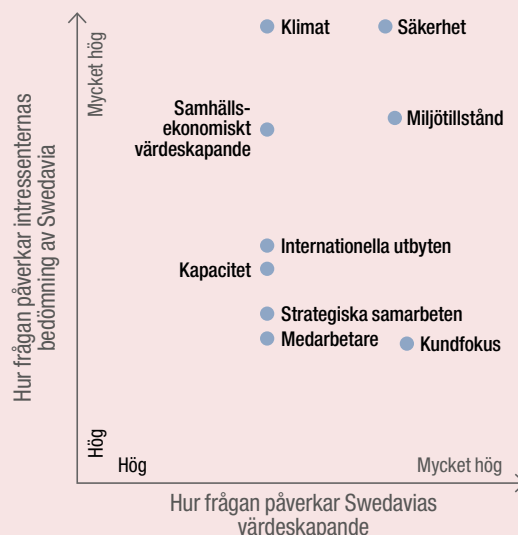
Ett tydligt kundfokus är en förutsättning för att Swedavia hållbart och framgångs-

rikt ska kunna utveckla verksamheten och därmed skapa värde för ägarna och för Sverige som land. Swedavia mäter kontinuerligt nöjdheten hos resenärer, flygbolag och hyresgäster. Resenärerna rankar frågor som rör atmosfär, bemötande, smidighet, renlighet och attraktiva kommersiella erbjudanden högt. Prisvärdhet rankas fortfarande lågt, även om trenden vänder. För flygbolagen är attraktiva avgifter, effektiva processer och en väl fungerande infrastruktur de mest väsentliga. För hyresgästerna är lokal, service och hyror viktiga frågor.

### MEDARBETARE

Motiverade och engagerade medarbetare är en förutsättning för kundnöjdhet och för att Swedavia ska kunna fortsätta skapa värde för både ägare och samhälle. En företagskultur som bygger på etiska riktlinjer är, tillsammans med frågor som rör arbetsförhållanden och möjlighet till utveckling, en viktig grund för engagerade ledare och medarbetare.

## Swedavias väsentlighetsmatris



# Ambitiösa mål

Swedavias verksamhet styrs med hjälp av hållbarhetsmål. Bolaget har fyra sådana mål att uppfylla till 2020. Utöver dessa har Swedavias ägare fastställt tre ekonomiska mål och fem särskilda uppdragsmål/indikatorer som redovisas årligen.

► **Swedavia har fyra övergripande** hållbarhetsmål. Tre av dessa – nöjda resenärer, engagerade ledare och medarbetare, samt nivån på fossila koldioxidutsläpp från den egna verksamheten – sätts av bolagets styrelse, medan det ekonomiska målet följer ägarens, svenska statens, inriktning. Utöver lönsamhetsmålet om sju procents avkastning på operativt kapital, finns även ett kapitalstrukturmål om en skuldsättningsgrad motsvarande 1,0–1,5 ggr, samt ett utdelningsmål motsvarande 30–50 procent av årets resultat. De nuvarande ekonomiska målen fastställdes, tillsammans med uppdragsmålen/indikatorerna, vid Swedavias bolagsstämma 2014. Uppdragsmål och indikatorer syftar till att Swedavia, i enlighet med bolagets uppdrag, ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Under året bytte Swedavia mätetal från nöjda medarbetare till att istället mäta engagemang hos ledare och medarbetare. Genom bytet från nöjd medarbetare till engagerad påverkas själva resan och fokuset på det sociala målet. Förändringen i mätetal beskrivs mer utförligt på sida 51 i avsnittet Social utveckling.

De aktiviteter som genomförs för att Swedavia ska uppfylla sina mål påverkar varandra. Som ett exempel är engagerade ledare och medarbetare en förutsättning för nöjda resenärer och resenärsnöjdheten påverkar möjligheten till intäkter, vilka i sin tur är viktiga för avkastningsmålet. Långsiktig och stabil lönsamhet är dock alltid en grundförutsättning för all verksamhetsutveckling, inte minst inom miljöområdet.

Ett aktivt miljöarbete är en förutsättning för flygplatsernas möjligheter att uppfylla Swedavias hållbarhets- och uppdragsmål. En viktig förutsättning för måluppfyllnaden inom samtliga områden är att Swedavia har ett väl fungerande samarbete med flygbolag och andra strategiska samarbetspartners.

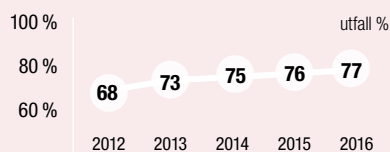


## Swedavias hållbarhetsmål 2020

## Utfall 2012–2016

Nöjda resenärer

**85 %**



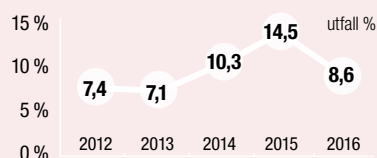
Engagerade ledare och medarbetare\*

**75 %**



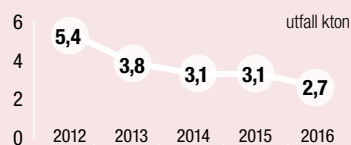
Avkastning på operativt kapital

**7 %**



Fossila koldioxidutsläpp\*\*

**0 ton**



\* 2016 bytte Swedavia mätetal för ledare och medarbetare.

\*\* Det övergripande miljömålet på 0 ton fossila koldioxidutsläpp gäller från egen verksamhet.

## Av ägaren fastställda mål

### Uppdragsmål/indikatorer

Nöjda resenärer

**77 %** (76 %)

Antal passagerare inrikes/utrikes

**13,7 milj / 25,8 milj**

(13,3 milj / 24,3 milj)

Antal utrikesdestinationer

**287 st** (323 st)

Koldioxidavtryck\*\*\*

**504 000 ton** (515 000)\*\*\*\*

Haverier och allvarliga tillbud

**1 st** (4 st)

### Ekonomiska mål

Kapitalstruktur

**1,0–1,5 ggr**

Lönsamhet

**7 % avkastning på operativt kapital**

Utdelningsandel

**30–50 %**

\*\*\* Uppdragsmålet avseende koldioxidavtryck omfattas inte av revisorns översiktliga granskningsrapport.

\*\*\*\* Avtryck per flygplats, vilket inkluderar marktransporter och flygtrafik, redovisas på sida 45. Mätmetoden har förändrats under 2016, jämförelseperiod är omräknad.

# Värdekedjan – från insats till effekt

Swedavia skapar värde för såväl verksamheter knutna till flygmarknaden som samhället i stort. Som statligt ägt bolag tillför Swedavia flera effekter för sina intressenter – från skatteintäkter och utdelning till ägarna till ökad tillgänglighet, sysselsättning och mångfald för Sverige som helhet.

## INSATSER

De insatser som Swedavia behöver för att skapa värde finns inom fyra olika områden: Det första är det kapital, materiellt, immateriellt eller finansiellt, som gör det möjligt att utveckla och finansiera verksamheten. Det andra utgörs av de varor och tjänster som leverantörer bidrar med. Det tredje är medarbetarna som bidrar med arbetskraft och kompetens. Det fjärde och sista är starka relationer och bra samarbeten med samtliga intressenter.

## AKTIVITETER OCH PRODUKTER

Med insatserna som bas skapas tjänster inom Aviation Business, Commercial Services, Real Estate och Ground Handling i syfte att underlätta resande, affärer och möten. Dessutom skapas och vidareutvecklas olika marknadskanaler.





Det samlade erbjudandet bygger på en värdegrund som anger tonen för Swedavias relationer med intressenterna. Pålitlighet, engagemang, nytänkande och välkomnade är viktiga värderingar som präglar verksamheten. Samtidigt är en effektiv operativ verksamhet och bra ramverk för styrning och uppföljning en förutsättning för att få de nöjda kunder som ytterst är nödvändiga för den långsiktiga lönsamheten.

### LEVERANSER TILL KUNDER

Swedavia skapar förutsättningar för den tillgänglighet som behövs för att underlätta resande, affärer och möten i Sverige och utomlands. Det gör Swedavia genom att tillhandahålla en säker och effektiv infrastruktur, funktionella lokaler och en attraktiv miljö, hållbara och personifierade flygplatstjänster och transporter, liksom attraktiva destinationer, inom och utanför Sveriges gränser.

För kunden skapas värde genom att Swedavia kan erbjuda en kombination av infrastruktur och tjänster. Dels i egen regi, men också indirekt tillsammans med flygbolag, hyresgäster och samarbetspartners. Spannet är brett, från marktjänster för flygbolag till ett attraktivt kommersiellt och kulturellt utbud för resenären. Swedavias kombinerade affär bygger i grunden på konkurrenskraftiga avgifter som gör flygplatserna attraktiva för flygbolagen. Det bidrar till ett ökat resande som i sin tur genererar högre intäkter.

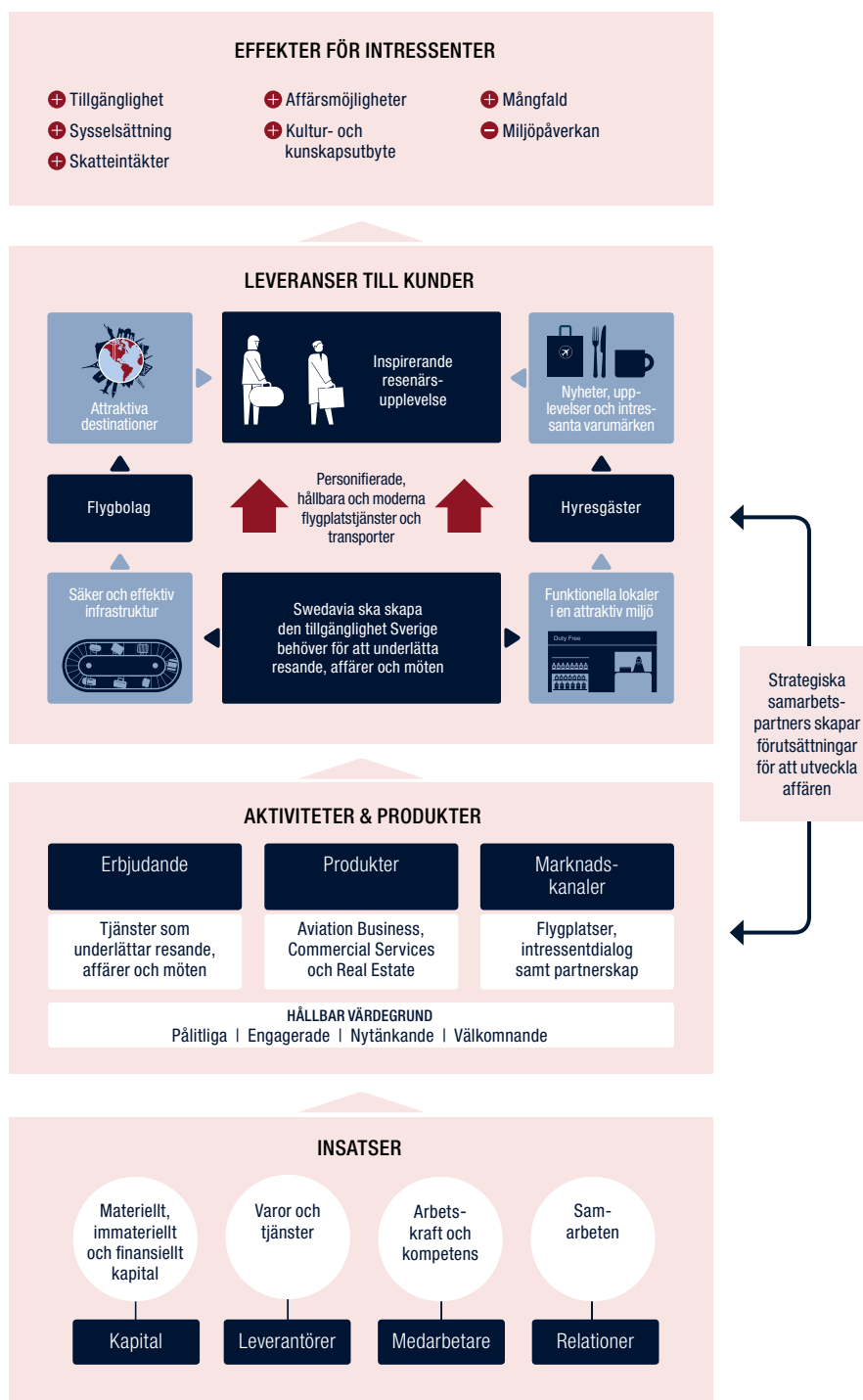
### EFFEKTER FÖR INTRESSENTERNA

Swedavias flygplatser knyter ihop landets regioner och bygger en bro från Sverige till omvärlden. De skapar en tillgänglighet som leder till nya möten och affärsmöjligheter, nya arbetstillfällen, ökat kultur- och kunskapsutbyte, ökad mångfald och ökade skatteintäkter som ger positiva effekter för hela samhället – lokalt, regionalt och nationellt.

För ägaren, den svenska staten, skapar Swedavia värde genom att driva en affärs-mässig flygplatsverksamhet som ger avkastning på det kapital som satts in. Fastighetsverksamheten bidrar till detta genom att förvalta och utveckla fastigheter som kan generera en del av det kapital som är nödvändigt för investeringar i flygplatsverksamheten.

Ett ökat behov av flygresande innebär också att det är viktigt att minska klimatpåverkan. Ett lönsamt Swedavia kan investera i ny teknik för att nå målet om nollutsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten 2020 och samtidigt stödja andra i deras klimatarbete.

## Swedavias värdekedja



# Strategier för hållbar utveckling

För de företag som har kommit längre än andra i sitt hållbarhetsarbete – oavsett om det gäller miljöansvar, socialt ansvar eller ekonomisk långsiktighet – uppstår konkurrensfördelar. För att ge Swedavia legitimitet att växa och utvecklas på lång sikt arbetar bolaget med FN:s tre hållbarhetsdimensioner: ekonomi, miljö-hänsyn och social utveckling. Alltid med kunden i fokus.



► **Swedavias uppdrag, vision, affärsidé** och värderingar definierar, tillsammans med hållbar utveckling, bolagets affär. Swedavia har sedan utgått från analyser av omvärld och intressenter när strategierna har tagits fram. Ända sedan bolaget bildades 2010 har stegvisa förbättringar skett inom samtliga hållbarhetsdimensioner.

De företagsövergripande strategierna, totalt elva stycken, finns samlade i Swedavias hållbarhetshjul, där de är uppdelade i de fyra kategorierna kund, ekonomi, miljö-hänsyn och social utveckling, det vill säga de tre hållbarhetsdimensionerna tillsammans med kundperspektivet. Varje strategi pekar på och öppnar både möjligheter och utmaningar som måste adresseras.

## **KUND**

Inom området Kund finns de strategier som visar hur Swedavia ska bygga värde i flygplatsverksamhet och kommersiell affär, få nöjdare kunder, skapa operativ excel-lens och använda den digitala tekniken.

Samarbeten och ny teknik möjliggör utveckling av helhetslösningar. Samtidigt finns det utmaningar. Konkurrensen mellan flygplatserna ökar och kapaciteten byggs ut. Ny teknik ger fördelar i mötet med resenären, den ökar säkerheten ur flera aspekter, men blir i sig själv också mer sårbar i sin komplexitet. Swedavia arbetar med detta genom att vidareutveckla samarbetet med bland annat flygbolagskunder och aktivt verka för ett ökat antal direktlinjer till utrikes destinationer. Utveckling av effektiva flöden, ett attraktivt

kommersiellt erbjudande och konkurrenskraftiga flygplatsavgifter är prioriterat.

## **EKONOMI**

Inom området Ekonomi har Swedavia samlat sina strategier för ökad kapacitet och effektivitet, det vill säga hur bolaget ska möta flygplatsernas behov av kapacitet på kort och lång sikt, och samtidigt uppfylla ägarnas avkastningsmål.

Här finns också strategierna för en värdeskapande fastighetsaffär. Förmågan att utveckla och exploatera fastigheter i anslutning till flygplatserna är viktig för bolagets lönsamhet och finansieringsförmåga, vilket i sig är en förutsättning för en konkurrenskraftig verksamhet.

Inom kapacitet och effektivitet ligger utmaningarna i att hitta rätt operativ samordning,



**Swedavias styrmodell** illustreras genom hållbarhetshjulet, som byggs upp av fyra perspektiv – kund, ekonomi, miljöhänsyn samt social utveckling. I varje perspektiv återfinns strategier, totalt elva stycken, och mål kopplade till strategierna. Målen bryts ner och konkretiseras genom aktiviteter i verksamheten. Uppföljning av mål och aktiviteter sker kontinuerligt i verksamhetens alla delar.

tekniska lösningar och strategiska samarbeten. Utmaningarna på fastighetssidan är att utveckla attraktiva koncept och bygga egen kompetens. Swedavia adresserar utmaningarna på fastighetssidan genom att fördjupa samarbeten med andra aktörer, samtidigt som den egna organisationen renodlas och stärks. Inom kapacitet och effektivitet pågår en rad projekt för ökad samordning, såväl teknisk som i arbetsprocesser.

#### MILJÖHÄNSYN

Miljöhänsyn är integrerad i Swedavias strategier och processer. Swedavia strävar efter minskade koldioxidutsläpp och ska aktivt bidra till att driva utvecklingen av bioflygbränslen. Swedavia ska bidra till samhällets omställning till en cirkulär ekonomi och till att

de nationella miljömålen uppnås. En utmaning är att det i Sverige finns både inhemsk skogsråvara och godkända produktionsprocesser för förnybart flygbränsle, medan infrastruktur för storskalig produktion saknas.

#### SOCIAL UTVECKLING

Inom området Social utveckling finns strategier för Swedavias säkerhetsarbete, för ledar- och medarbetarskap och för externa relationer som ska stärka Swedavias affär. Flygsäkerhet är Swedavias högst prioriterade område. Flygplatserna ska med ett systematiskt säkerhetsarbete hålla en hög säkerhetsnivå och ett gott säkerhetsklimat. Swedavia arbetar med ökad digitalisering, centraliserad flygplatsövervakning och ett fortsatt risk- och kontinuitetsarbete. Bland

möjligheterna finns den snabba tekniska utvecklingen, bland utmaningarna ökade säkerhetskrav och en mer osäker omvärld.

Väl implementerade ledar- och medarbetarprinciper och en god fysisk och psykosocial arbetsmiljö, ska bidra till att bolaget har de motiverade och engagerade medarbetare som är en förutsättning för hög operativ effektivitet, liksom för kundnöjdhet.

När det gäller medarbetare och ledare fokuserar Swedavia vidare på tydliga processer och kompetensutveckling. Ett öppet och inkluderande mångfaldsarbete ingår som en naturlig del. Utmaningarna finns, bland annat, i att säkerställa tillgången till rätt kompetens och resurser då Swedavia växer. Swedavia mäter regelbundet engagemanget hos såväl ledare som medarbetare.

# Kund

I Swedavias styrmodell utgör kunden navet. Våra kunder är resenärer, flygbolag och hyresgäster, där resenären är vår primära kund. Inom kundperspektivet återfinns Swedavias strategier avseende attraktiva aviationprodukter, kommersiell utveckling, fler nöjda resenärer, flygplatsoperativ styrning samt digitalisering. Gemensamt för dessa strategier är att flygplatserna, med Stockholm Arlanda Airport i spetsen, ska stärka svensk tillgänglighet genom att kontinuerligt genomföra kund- och tillväxtorienterade insatser med syfte att utveckla affärer för såväl Swedavia som partners.



# Kundvärde genom samlat erbjudande

Swedavias verksamhet är uppbyggd inom Flygplatsverksamhet och Real Estate. Inom Flygplatsverksamhet ryms den operationella verksamheten, liksom planering och utveckling av flygplatsen. Den består av två affärsområden: Aviation Business och Commercial Services. Inom Real Estate har förvaltning och utveckling av fastigheter på och kring flygplatserna samlats i dotterbolaget Swedavia Real Estate. Tillsammans utgör de ett helhetserbjudande som bidrar till både ökat kundvärde och affärsmässig avkastning.

► **Aviation Business** erbjuder sina kunder, det vill säga flygbolagen, start- och landningstjänster, marktjänster och flygplansparkering. Commercial Services har till uppdrag att utveckla det kommersiella erbjudandet i form av handel och tjänster. Målet är att skapa en atmosfär och ett utbud som gör flygplatserna mer attraktiva och såväl resenärer som flygbolag mer nöjda, något som skapar ökade intäkter.

Fastighetsverksamheten, som är samlad inom affärsområdet Real Estate, ska på bästa

sätt förvalta och utveckla fastigheter och mark som Swedavia äger vid och runt sina flygplatser. Därigenom möter Swedavia en växande efterfrågan på flygplatsnära etableringar och skapar samtidigt hyres- och försäljningsintäkter som bidrar till att möjliggöra fortsatta investeringar i infrastruktur. På detta sätt är flygbranschen unik, då den finansierar sin egen infrastruktur. Tillsammans bidrar Swedavias olika affärsområden till att skapa högre avkastning, ökat kundvärde och förbättrad tillgänglighet.

## FLYGPLATSVERKSAMHET – TILLGÄNGLIGHET OCH KONKURRENS

Det finns ett samband mellan antalet direktlinjer från en flygplats, flygplatsens kapacitet och tillväxten i resande. Ju fler direktlinjer som finns och ju högre kapaciteten är, desto mer gynnsamma blir förutsättningarna för god resenärsstillväxt. Efterfrågan ökar just nu snabbare än vad kapaciteten hinner byggas ut och i stort sett alla de stora europeiska flygplatserna kämpar med kapacitetsfrågorna.

## Swedavias rörelsesegment

### Flygplatsverksamhet

Äger, driver och utvecklar Swedavias flygplatser i hela Sverige



#### Aviation Business

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

\* Personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

\*\*Marktjänster innefattar bland annat bagagehantering och tankning.



#### Commercial Services

- Uthyrning av lokaler för handel, restauranger, kontor, lager och logistik
- Bilparkering
- Tjänster inom reklam, data med mera

### Real Estate

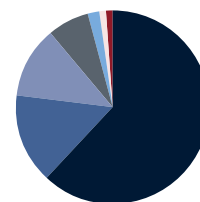
Äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser



#### Fastighetsverksamhet

- Framtagande av fastighetsutvecklingsprojekt för hotell, kontor, logistik, handel med mera
- Förvaltning och uppdatering av fastighetsinformation
- Tjänster inom byggprojektstyrning
- Utveckling av samägda fastighetsbolag

Intäkter % av nettoomsättningen



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

### Övergripande strategier, verksamhetsområde Kund

#### Värdeskapande aviationaffär

► Vi ska, tillsammans med prioriterade partners och genom attraktiva aviationprodukter, arbeta för ökad tillgänglighet, hållbar volymtillväxt och förbättrat affärsresultat på våra flygplatser.

#### Värdeskapande kommersiell affär

► Vi ska skapa rätt möjligheter för optimerad försäljning, effektiv kommersiell drift och strategisk-taktisk kontinuerlig utveckling av det kommersiella erbjudandet för att säkra våra intäkts- och resultatkrav.

#### Nöjdare resenärer

► Utifrån vår kunskap om resenärerna agerar vi proaktivt inom de prioriterade områden som har störst påverkan på resenärens helhetsupplevelse; atmosfär, bemötande, smidiga flöden, renlighet samt prisvärde och utbud av butiker, mat och dryck.

#### Operativ excellens

► Genom gemensam styrning och ledning av den flygoperativa verksamheten, inom Swedavia och tillsammans med partners, ska leveransen kontinuerligt förbättras för att stärka förutsättningarna för våra affärer.

#### Den digitaliserade flygplatsen

► Vi ska skapa en sammanhållen digital plattform för vår affärs- och produktutveckling samt inre effektivitet. Vi ska tillvarata vår unika position som informationshållare och bygga våra digitala förmågor för en framgångsrik tvärfunktionell digital omställning av affär och verksamhet.

Konkurrensen mellan de nordiska flygplatserna är hård och samtliga huvudflygplatser bygger ut för att möta den ökande efterfrågan. Kraven från de olika flygbolagen skiljer sig mellan lågkostnadsbolagen, som vill ha enkla och gärna automatiserade tjänster, medan de stora nätverksbolagen vill ha personlig service som matchar deras premiumprofil. Swedavia mäter vartannat år hur nöjda flygbolagen är med bolagets tjänster. År 2015 gav 62 procent det sammanfattande betyget utomordentligt eller mycket bra, en tydlig förbättring jämfört med utfallet 60 procent för 2013. Nästa mätning genomförs under 2017.

#### Lågkostnadsbolagen

Det är främst lågkostnadsbolagen som driver ökningen i resandet. De flyger allt oftare interkontinentalt, dessutom från ländernas huvudflygplatser, något som lockar även affärsresenärer. Samtidigt skapar de klassiska nätverksbolagen, som exempelvis Lufthansa, egna lågkostnadsalternativ

som ofta kopierar lågkostnadsbolagens affärsmodeller.

Arbetet för en ökad tillgänglighet i form av nya direktlinjer, till och från USA och Asien, men också inom Europa fortsatte under 2016. För Sverige och för Swedavia är det viktigt att knyta an till resenaven i Nordamerika, Asien och Mellanöstern. Under våren 2016 började SAS trafikera den nya direktlinjen Stockholm–Los Angeles, samtidigt ökade flygbolagen Qatar Airways och Norwegian sin trafik på befintliga linjer till den amerikanska västkusten, däribland Oakland. Sedan 2013 har sammanlagt 14 nya interkontinentala direktlinjer tillkommit på Stockholm Arlanda Airport. Antalet inkommande resenärer från Kina fortsätter att växa enligt plan.

Samtidigt som volymerna ökar i den interkontinentala trafiken är det Europatrafiken som växer snabbast. Även här är det lågkostnadsbolagen som är drivande i utvecklingen och under 2016 och 2017 tillkom och tillkommer det ett antal destinationer, både helt nya och sådana som trafikerats tidigare.

### 11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN



#### FN:S HÅLLBARHETSMÅL:

#### 11. 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 och deltar därför bland annat i Sverigeförhandlingen om snabbtågsförbindelse till Göteborg Landvetter Airport. Swedavia för en kontinuerlig dialog med sina intressenter när det gäller affärs- och miljörelaterade frågor.



## Franskinspirerat i terminal 3

► **Swedavia strävar** efter att erbjuda resenärerna ett brett urval av mat, dryck och service. Som ett led i detta har RC Chocolat, Stockholm Arlanda Airports franskinspirerade konditori, under 2016 etablerat sig även i flygplatsens terminal 3. RC Chocolat har sedan tidigare butiker i Sky City och i terminal 5. Konditoriet, med bas i Sigtuna, har dessutom ett eget bageri på flygplatsen som också svarar för det

bröd som serveras på flera av restaurangerna i Arlandas terminaler.

På RC Chocolat möter den franska konditor-traditionen nutidens krav på hållbarhet. Den nya etableringen innebär att resenärer från terminal 3 erbjuds glass, bakverk och praliner som är handgjorda och tillverkade av ekologiska och, så långt som möjligt, lokalproducerade råvaror. Ronny Latva, RC:s chefs-

patissier, som 2002 grundade RC Chocolat tillsammans med Charlotta Söör, är diplomerad från den välkända restaurangskolekedjan Le Cordon Bleu och dessutom medlem i svenska konditorlandslaget.

RC Chocolat utsågs 2016 till vinnare i kategorin "Årets värt en resa" i välrenommerade White Guide, en titel som passar väl in i etableringen på Arlanda.



## US preclearance

► **Under 2016 tog Swedavia** viktiga kliv framåt i arbetet för att möjliggöra införandet av en så kallad US preclearanceanläggning vid Stockholm Arlanda Airport. Ett införande innebär att resenärer till USA kan genomgå den amerikanska inresekontrollen redan innan avresa, något som förenklar resandet och skapar bättre förutsättningar för etablering av nya direktförbindelser mellan Sverige och USA. Genomförandet är en lång process som innefattar mellanstatliga förhandlingar och politiska beslut om lagändringar. I slutet av året tecknades dels ett bilateralt avtal mellan svenska staten och USA, dels ett Memorandum of Understanding, (MoU), mellan Swedavia och U.S. Customs and Border Protection, CBP, den organisation som svarar för det amerikanska gränsskyddet. En särskild anläggning för preclearanceprocedurerna planeras i den nya pir F i terminal 5, i anslutning till de gater som nu anpassas för de större flygplanstyper som i allt högre utsträckning används på dessa linjer.

### Nya linjer

2016 inledde Blue Air och Wow Airlines trafik på Bukarest respektive Reykjavik från Stockholm Arlanda Airport. Germania startade en linje till Beirut och Air Berlin en linje med tre dagliga avgångar från Stockholm till Düsseldorf. Easyjet expanderade linjen till Geneve, utökade med en linje till Lyon och börjar 2017 flyga även på Milano och London Luton. Bolaget öppnade 2016 dessutom en särskild vinterlinje mellan London Gatwick och Åre Östersund Airport för att möta intresset från brittiska skidturister. 2017 kommer Monarch med trafik på Manchester, Birmingham och London Luton. Transavia börjar flyga på München och Eindhoven och SAS planerar för München och Krakow.

Sommaren 2016 fick Göteborg Landvetter Airport två nya linjer när Iberia och Norwegian inledde säsongstrafik till Madrid. 2017 planerar Air Baltic en ny linje till Riga, Austrian en linje till Wien, Wizz Air till Vilnius, Norwegian till Split, Ryanair till Thessaloniki och BMI Regional en linje till Birmingham.

Antalet direktlinjer varierar från år till år, delvis beroende på att även charterdestinationer, som snabbt kan läggas om, räknas in. I statistiken används också tröskelvärdet som kan medföra att mindre destinationer räknas bort om antalet avgångar dit blir för lågt.

Flygfrakten växer. Under 2016 hanterades 256 069 ton flygfrakt, en ökning med 9,4 procent jämfört med 2015. Samtliga större expressbolag finns etablerade på Swedavias flygplatser. Tack vare fler interkontinentala passagerarflyg från Arlanda har kapaciteten för flygfrakt ökat. Mer frakt transporteras med direktflyg istället för att transporteras med lastbil till flygplatser i Europa. En allt större del av flygfrakten lastas på passagerarflyg och efterfrågan på kapacitet på fraktflyg minskar.

### 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 flygplatser har individuella punktlighetsmål, men det övergripande målet för alla flygplatserna tillsammans är en punktlighet på 90,0 procent under 2017. 2016 nådde Swedavias flygplatser en samlad punktlighet om 81,1 procent, en försämring med 5,8 procent jämfört med 2015, främst som en följd av en ansträngd infrastruktur, resursbrist hos marktjänstbolagen och det trånga luftrummet över Europa. Punktligheten är generellt sett högre för inrikesavgångar. Detta har flera förklaringar, en är att Swedavia oftast driver såväl avgångs- som ankomstflygplats. Andra förklaringar är att mindre flygplanstyper används och att det antal passagerare och bagage som ska hanteras därmed också blir mindre än för utrikesavgångar.

Swedavias strategi för att nå operativ excelens är att skapa en samordnad ledning av den operativa verksamheten. Som ett led i detta påbörjades under 2016 ett systematiskt förbättringsarbete.

## Nya linjer



Åre Östersund – London Gatwick



Stockholm – Bukarest



Göteborg – Madrid



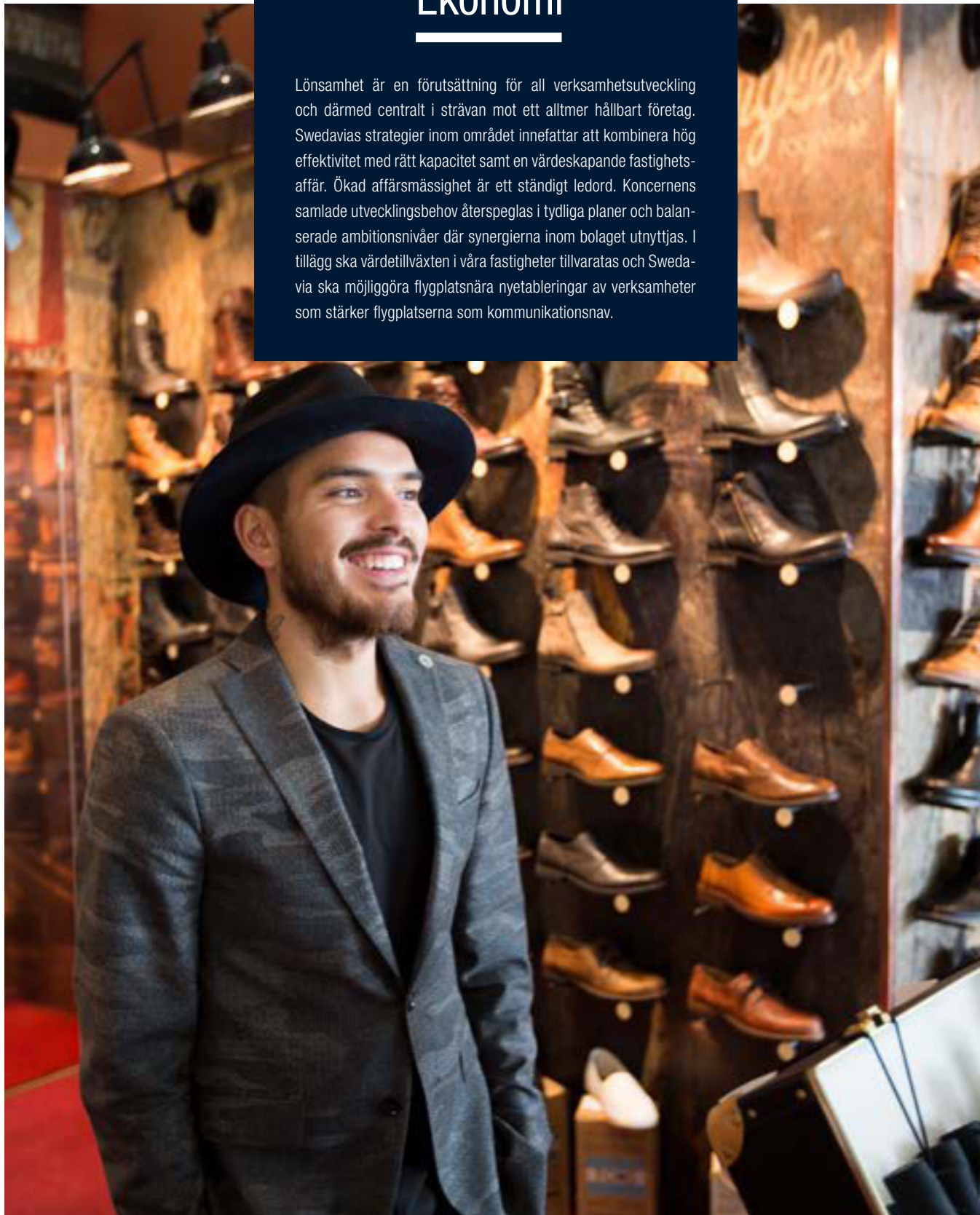


Stockholm – Los Angeles



# Ekonomi

Lönsamhet är en förutsättning för all verksamhetsutveckling och därmed centralt i strävan mot ett alltmer hållbart företag. Swedavias strategier inom området innefattar att kombinera hög effektivitet med rätt kapacitet samt en värdeskapande fastighetsaffär. Ökad affärsmässighet är ett ständigt ledord. Koncernens samlade utvecklingsbehov återspeglas i tydliga planer och balanserade ambitionsnivåer där synergier inom bolaget utnyttjas. I tillägg ska värdetillväxten i våra fastigheter tillvaratas och Swedavia ska möjliggöra flygplatsnära nyetableringar av verksamheter som stärker flygplatserna som kommunikationsnav.



## INVESTERINGAR, INTÄKTER OCH AVKASTNING

Swedavias verksamhet drivs av tillväxten i resandet. Även om resandet varierar över tid är kapacitet och effektivitet alltid avgörande framgångsfaktorer.

Swedavia genomför nu stora investeringar för att möta behovet av ökad kapacitet och dessa investeringar måste finansieras på ett långsiktigt hållbart sätt.

Bolagets intäkter kommer från tre källor: avgifter som flygbolagen betalar för att använda tjänsterna vid flygplatserna, kommersiell verksamhet och fastighetsverksamhet. Swedavia är starkt, har låg skuldsättning och goda finansieringsmöjligheter. Men för att hållbart finansiera investeringarna, upprätthålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter och samtidigt möta ägarnas mål om sju procents avkastning på operativt kapital, samt en skuldsättningsgrad på 1,0–1,5 ggr, krävs ett fortsatt fokuserat arbete. Samtidigt är flygplatsverksamheten starkt reglerad och vissa verksamheter driver kostnader som Swedavia inte har möjlighet att styra över.

Swedavia ska driva en kostnadseffektiv och optimerad organisation. För att en flygplats ska vara intressant för flygbolagen behöver tjänster och avgifter vara konkurrenskraftiga. Swedavia har under flera år kunnat sänka flygbolagens avgifter, detta tack vare både egna effektiviseringar och en positiv trafikutveckling. Under 2016 sänktes avgifterna med i genomsnitt 0,8 procent

och 2015 med 3,7 procent. Det har bidragit till den positiva trafikutvecklingen, men innebär samtidigt att den kommersiella verksamheten måste utvecklas, växa och ge ett bidrag till bolagets ekonomi. Därför krävs sträng kostnadskontroll och en utveckling av den kommersiella verksamheten så att den, tillsammans med fastighetsverksamheten, kan ge ett större bidrag till hela bolagets ekonomi. Två viktiga måttetal används för att analysera och utveckla arbetet med detta: kostnad per avresande resenär och kommersiella intäkter per avresande resenär.

## STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

Från och med årsskiftet 2016 tillämpar Stockholm Arlanda Airport det miljötillstånd som vann laga kraft våren 2015. Även om det fortfarande finns utestående frågor, främst vad gäller buller, så är miljötillståndet en förutsättning för det omfattande utvecklingsprogram som nu inleds för att flygplatsen ska kunna möta efterfrågan på resande, inte bara idag, utan också under kommande årtionden.

Antalet resenärer som varje dag passerar genom Arlanda fortsätter att växa. 2016 handlade det om 67 000 passagerare varje dag, 500 000 i snitt varje vecka och en årsvolym på nära 25 miljoner. Det innebär en ökning på 40 procent sedan 2010. Kundnöjdheten höjdes under 2016 från 75 till 76 procent. Detta trots en betydande resenärsökning, pågående ombyggnadsarbeten och en ansträngd situation vad gäller ytor för

både resenärer och flygplan. Punktligheten, ett annat viktigt måttetal, gick från 83,8 till 77,9 procent.

Tillväxten ställer redan idag stora krav på infrastrukturen. Utvecklingsprojekt som tidigare planerades för åren 2023 och framåt har fått tidigareläggas eftersom verkligheten redan 2015 överträffade den tidigare prognosen för 2019 med sju miljoner passagerare. Ett exempel på tidigarelagda projekt är en ny pir i terminal 2, ett arbete som skulle starta först 2027.

## Mer plats för resenärer och flygplan

I utvecklingsprogrammen ingår en stor mängd olika komponenter. Fokus ligger på fler uppställningsplatser för fler och framför allt större flygplan som Airbus 380 och Boeing 747-8, och på större terminaler med bättre plats för incheckning, gräns- och säkerhetskontroller. Det ska också byggas fler gater, både för direkt ombordstigning och för en större andel busstransporter av resenärer till och från de nya uppställningsplatserna utanför terminalerna. Ett av de största delprojekten är en ny pir i terminal 5, som från 2022 ska tillföra flygplatsen ny kapacitet. Under 2016 och 2017 pågår byggnation av det nya driftområde som är en av förutsättningarna för genomförandet av programmet.

Utmaningarna under programmets gång ligger dels i att hålla de uppsatta tidsramarna, dels i att utveckla kapaciteten i befintlig infrastruktur, samtidigt som om- och utbyggnaden genomförs. Under de närmaste åren kommer mellan 3 000 och 5 000 byggnadsarbetare att finnas på plats på flygplatsen – och för att hålla deras verksamhet igång krävs en tillförsel av material motsvarande 20 till 30 lastbilar i timmen, dygnet runt.

Parallellt med utvecklingen genomförs åtgärder för att öka effektiviteten i flygplatsens processer och flöden. Det innebär investeringar i, till exempel, den nya operativa ledningscentral, OPC, som togs i drift hösten 2016. Här samlas ett stort antal funktioner som tidigare varit utspridda. Tillgång till gemensamma informations- och beslutsystem gör det möjligt att ta snabba beslut minut för minut i den löpande operativa verksamheten, vilket kommer att få positiva effekter på såväl effektivitet och punktlighet som ekonomi. Swedavia investerar också i standardiserade kommunikations- och övervakningssystem, liksom ett helt nytt indatasystem.

## Nya mönster

Trafikmönstren förändras över tid och det är idag tydligt att trafiktopparna blir allt bredare i tid räknat. Ett sätt att öka kapaciteten i befintlig infrastruktur är att tillämpa slottider, där

## Övergripande strategier inom Ekonomi

### Värdeskapande fastighetsaffär

► Utifrån det unika värdet i flygplatsen som kommunikationsnav ska värdetillväxten i våra fastigheter tillvaratas. Fokus ska vara att tillvarata den kraftiga värdetillväxten, från detaljplanernas fastställande, till uthyrning eller försäljning av färdiga byggnader.

### Rätt kapacitet och hög effektivitet

► Att utifrån vårt uppdrag proaktivt möta kundernas behov av förändringar i kapacitet på kort och lång sikt genom ett effektivt utnyttjande av våra resurser, samtidigt som ägarens avkastningsmål säkras.

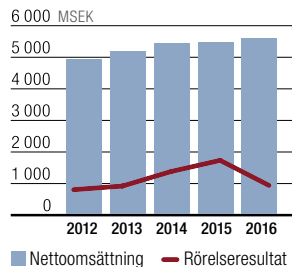
## 9 HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR



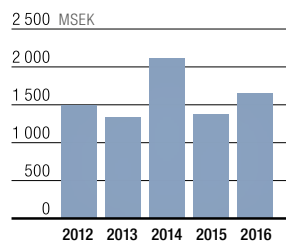
### FN:S HÅLLBARHETSMÅL: 9. HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR

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.

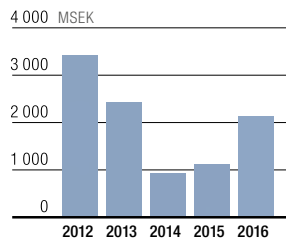
## Nettoomsättning och rörelseresultat



## Kassaflöde från den löpande verksamheten



## Investeringar



flygbolagen tilldelas tidsfönster för start och landning, baserat på den faktiska tillgången till exempelvis banor, gatewayor och bagagehantering. Stockholm Arlanda Airport använder nu metoden fullt ut för att säkerställa att det alltid finns resurser och plats för flygbolagskundernas flygplan, vid gate, på ramp eller uppställningsplats och på banorna.

Under 2016 genomfördes, i samarbete med Tullverket, ett försök med att låta inrikes- trafikerna använda terminal 5, som vanligtvis används för utrikes trafik. Detta underlättar för den växande skaran av transferpassagerare som därmed slipper transportsträckorna från inrikesterminalerna när de ska vidare med någon av utrikeslinjerna.

En framgångsfaktor för Swedavia och flygplatsen är ett fortsatt nära samarbete med grannarna – kommunerna Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna och Knivsta. En flygplats som, tillsammans med närområdet, inom några årtionden kommer att svara för 50 000 arbetstillfällen, kräver utbyggd infrastruktur och attraktiva boendemiljöer inom pendlingsavstånd. För att koordinera utvecklingen och förenkla företagsetableringar samarbetar Swedavia med Sigtuna kommun och Arlandastad Holding inom det gemensamma bolaget Airport City Stockholm.

## GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT

Göteborg Landvetter Airport kunde under 2016 rapportera en obrutet stark tillväxt i antalet resenärer. Under sommarmånaderna juni och juli noterades för första gången i flygplatsens historia rekordnivåer på över 600 000 passagerare per månad. Under toppmånaden juli tangerade antalet passagerare 620 000. Punktligheten vid flygplatsen uppgick 2016 till 82,9 procent, jämfört med 84,7 procent 2015.

Den största tillväxten återfanns i utrikes- trafikerna som ökade med fyra procent, medan inrikes trafikerna ökade två procent, den totala passagerarvolymen växte till tre procent. Utvecklingen under de senaste åren innebär att Landvetter redan idag har nått det antal passagerare – sex miljoner per år – som enligt ursprungliga prognoser skulle uppnås först om sju år.

## Utbyggnad

Den mycket positiva resenärstillväxten ställer höga krav, både på utnyttjandet av befintlig infrastruktur och på den egna organisationen. Under året inleddes ett omfattande utvecklingsprogram för flygplatsen, med målet att skapa kapacitet för åtta miljoner passagerare om året 2031. Programmet, som omfattar investeringar på cirka två miljarder kronor, innebär bland annat en utbyggnad av befintlig terminalbyggnad och ankomsthall,

fler brygganslutningar till flygplatsens uppställningsplatser samt ytterligare bussgater. Flera av uppställningsplatserna får dessutom kapacitet för att hantera de nya och större flygplanstyper som löpande introduceras på marknaden. Utökad kapacitet i bagagehanteringssystem och i säkerhetskontrollen är andra åtgärder. Vid flygplatsen uppfördes under året fler uppställningsplatser för flygplan och ett särskilt avgränsat område har avsatts för den affärsjettrafik som etablerat sig på flygplatsen sedan den kommersiella trafiken på Säve flygplats avvecklades. Till detta har antalet parkeringsplatser på landside utökats och ett "taximagasin" med uppställningsplatser för totalt 400 taxibilar uppförts.

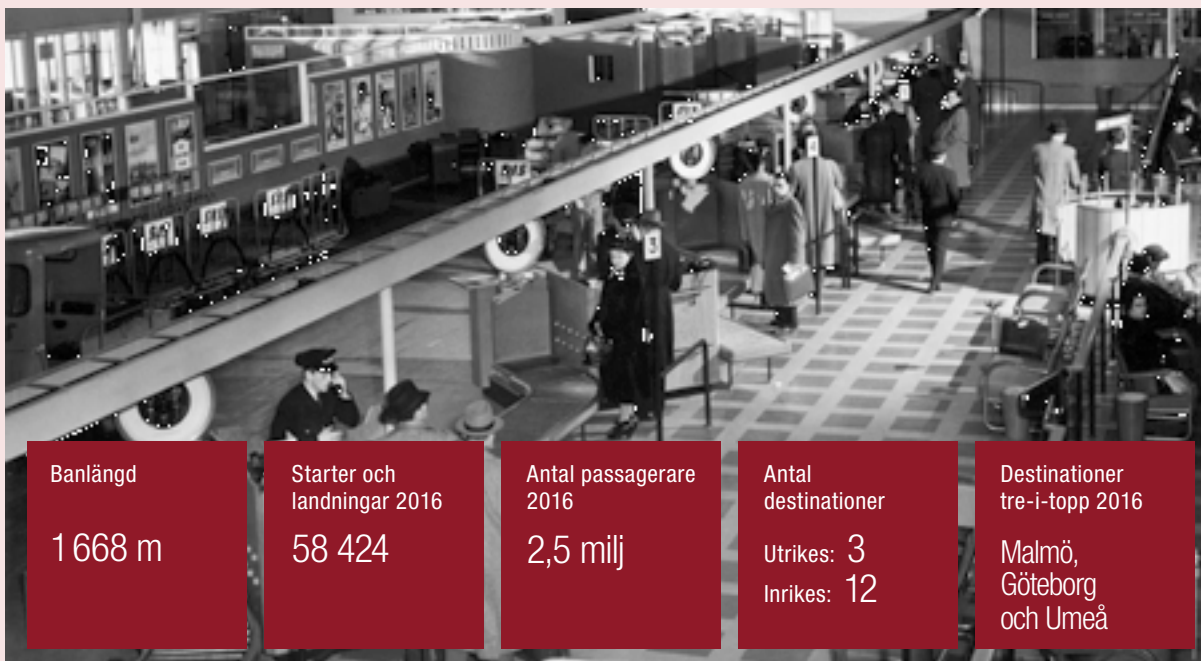
Liksom Stockholm Arlanda Airport övergår nu Göteborg Landvetter Airport till att systematiskt använda sig av slottider. Flygplatsen har varit en så kallad nivå 2-flygplats, det vill säga en tidtabellskoordinerad flygplats, vilket gör att möjligheterna att påverka flygbolagens tidtabeller är begränsade. En uppgradering till nivå 3 innebär att flygtrafiken i höge grad kan regleras utifrån den faktiska tillgången till banor, uppställningsplatser och gater, men också kapaciteten i terminalen.

## Anpassad service och tjänster

Det faktum att de lågprisbolag som tidigare trafikerade Säve flygplats nu flyger från Göteborg Landvetter Airport ställer ännu högre krav på effektiva processer som ger korta vändningstider för bolagens flygplan. Det innebär också att flygplatsen, samtidigt och i en och samma terminal, måste kunna leverera service och tjänster till flygbolag med varierande affärsmodeller och därmed också varierande behov.

För att möta kraven från både resenärer, flygbolag och andra partners, pågår ett löpande arbete för att utveckla flygplatsens operativa excellens. I detta ingår en standardisering och optimering av processerna inom flygverksamheten. En förstudie har genomförts vad gäller införandet av A-CDM, Airport Collaborative Decision Making, en gemensam kommunikations- och beslutsprocess för det minutoperativa arbetet. Under 2017 upprättas, precis som på Arlanda året innan, en operativ ledningscentral på flygplatsen.

Arbetet med flygplatsstaden Airport City Göteborg fortsatte och under året genomfördes de hittills största anläggningsarbetena i flygplatsens historia i samband med att området Logistics Park 1 – ett logistikområde på totalt 250 000 kvadratmeter – påbörjades. De första byggnaderna kommer att uppföras på området under 2017. Planering pågår också för en handelsanläggning vid infarten till flygplatsen och för ett hotell i anslutning till terminalen.



## Bromma Stockholm Airport viktig knutpunkt

► 2016 fyllde Bromma Stockholm Airport 80 år. Sedan 1936 har flygplatsen varit en viktig knutpunkt i den svenska flygtrafiken både för inrikes- och för utrikestrafik, även om den idag i huvudsak är en inrikesflygplats.

För att Bromma ska kunna möta efterfrågan och bidra till både fortsatt tillväxt, ökad tillgänglighet och högre kundnöjdhet i närtid och framöver, genomför Swedavia ett omfattande investeringsprogram. Det handlar om såväl terminalkapacitet och flygsäkerhet som om miljörelaterade åtgärder och innebär investeringar från 2016 och framåt på totalt 1,3 miljarder kronor. Flygplatsens arrendeavtal med Stockholms stad löper till och med 2038.

### Bättre service under toppar

Målet är att Bromma Stockholm Airport ska förbättra resenärsupplevelsen och servicen även under toppbelastning då upp till 1 200 passagerare i timmen ska kunna passera genom terminalen.

2016 inleddes byggnationen av en ny ankomsthall som ska stå färdig hösten 2017 och hösten 2017 är det byggstart för en ny avgångshall, där den befintliga ankomsthallen kommer att utgöra en del. Eftersom delar av terminalen är byggnadsminnesmärkt måste all om- och tillbyggnad ske med stor omsorg. Avgångshallen beräknas vara klar att tas i drift hösten 2018.

Utveckling av rampytor för uppställning och parkering av flygplan, samt två nya pিরer som knyter samman terminal och ramp är viktiga förbättringar för att möjliggöra en effektiv och modern flygplatsdrift på Bromma.

Allt fler resenärer är incheckade redan när de kommer till flygplatsen. För att skapa ökad kapacitet och snabbare genomströmning utökas antalet flöden för säkerhetskontroll så att fler resenärer kan passera parallellt

genom dessa. Punktligheten vid Bromma är hög och uppgick 2016 till 86,7 procent, jämfört med 91,4 procent 2015.

### 3C-certifiering

På landside, de områden som resenärerna möter innan de passerar säkerhetskontrollen, investerar Swedavia i utökade parkeringar och bättre struktur för buss- och taxi-trafiken. Samtidigt genomförs en anpassning till den planerade Kistagrenen av Tvärbanan som kommer att ansluta till flygplatsen. Men de största investeringarna äger rum på airside, det vill säga andra sidan säkerhetskontrollen, och är en anpassning till Transportstyrelsens krav på en flygplats med referenskod 3C.

Swedavias ansökan om certifiering av Bromma Stockholm Airport enligt referenskod 3C godkändes av Transportstyrelsen i december 2013. Referenskoderna avgör vilka

flygplanstyper som får starta och landa på en viss flygplats och anger bland annat rullbanans längd. I samband med 3C-certifieringen medgav Transportstyrelsen ett antal tidsatta undantag i flygplatsens fysiska utformning som Swedavia är ålagt att åtgärda under de närmaste åren. Bland åtgärderna ingår utveckling av banljussystem och taxibanor.

### Bromma Stockholm Airport och miljön

Bromma är en cityflygplats. Det innebär att miljöfrågor, i synnerhet kopplade till buller och relationer till grannar, är extra viktiga. Därför arbetar Swedavia kontinuerligt och i samverkan med grannar och andra berörda, för att genom konkreta åtgärder minimera såväl markbuller från flygplan och byggverksamhet, som buller från startar och landningar. Under året har Swedavia också förberett åtgärder som ska ge en mer effektiv uppsamling av den glykol som används för avvisning av flygplan.



### Samverkan

Swedavia har medverkat i Sverigeförhandlingen för att stötta byggnationen av en höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg. Ett av förslagen är att Götalandsbanan, om den uppförs, ska gå i en tunnel under flygplatsen, med en station placerad under själva terminalen.

Under våren 2016 beslutade Mark- och miljööverdomstolen, efter en överklagansprocess, att begränsa det nya miljötillstånd som Swedavia ansökt om och som ursprungligen fastställdes i mark- och miljödomstolen 2015. Begränsningen innebär en sänkning av antalet tillåtna flygrörelser per år från 120 000 till 90 000 och samtidigt skärptes vissa av kraven på flygbuller. Swedavia har överklagat domen då den begränsar Göteborg Landvetter Airports möjligheter till långsiktig

utveckling och förmåga att skapa en tillgänglighet som möter Västsveriges behov.

### SJU REGIONALA FLYGPLATSER

Swedavia driver sju regionala flygplatser, från Kiruna i norr till Malmö i söder. Tillsammans med de tre största flygplatserna bildar de ett nät som både skapar den tillgänglighet som utgör Swedavias yttersta uppdrag och bidrar till utveckling och tillväxt i de regioner där de är belägna. Huvudverksamheten är inrikes- trafik, men flera av flygplatserna har också trafik till destinationer utanför Sverige. Ett exempel är Malmö Airport, där Wizz Air har reguljär trafik till ett stort antal destinationer i östra Europa.

Swedavias regionala flygplatser hade under året en hittills oöverträffad tillväxt i antalet inrikes resenärer. Under Almedalsveckan i Visby

ökade antalet passagerare på Visby Airport med 20 procent jämfört med 2015, vilket innebar att flygplatsen under åtta dagar tog emot 32 000 passagerare, lika många som under högrafikmånaden april. Inrikestrafiken driver tillväxten på de regionala flygplatserna och är samtidigt viktig för utrikestrafiken eftersom den matar resenärer till de stora flygplatserna, där de flesta utrikeslinjerna finns. Förändringar hos andra transportslag påverkar också utvecklingen. Årets minskning av tågavgångar till Åre resulterade i ett ökat antal resenärer till Åre Östersund Airport.

### Identifiera flaskhalsar

Utmaningen för de regionala flygplatserna under de kommande åren är att även fortsättningsvis öka kapaciteten. Under 2016 inleddes projektet Basic Airport 2.0, där de

## Rekord i regional tillväxt

Swedavias regionala flygplatser är en förutsättning för det nät av inrikes flyglinjer som idag skapar tillgänglighet och tillväxt i alla Sveriges regioner. Inrikesflyget växer inte lika kraftigt som utrikesflyget, men visar en fortsatt stark utveckling. Under 2016 slogs passagerarrekorrd vid fyra regionala flygplatser: Luleå Airport, Malmö Airport, Umeå Airport och Åre Östersund Airport. Dessutom såg såväl Visby Airport som Ronneby Airport stark tillväxt i antalet passagerare. Till och från Visby flög 463 500 passagerare, den högsta siffran sedan 1990. Ronneby Airport noterade 231 600 passagerare, vilket är det bästa resultatet sedan 2000.

För att möta den växande efterfrågan kommer Swedavia under de närmaste åren att investera cirka en miljard kronor för att utveckla kapacitet och utbud. För perioden 2016–2028 planeras investeringar på sammanlagt drygt två miljarder kronor vid de sju regionala flygplatserna.



regionala flygplatserna, genom att lära av varandra, har identifierat både flaskhalsar och effektiva moment i resenårsprocessen och i den flygoperativa processen. Målet är att skapa en operativ excellens som, tillsammans med punktvisa investeringar för att eliminera flaskhalsar, ska ge önskade effektivitetsökningar och kostnadseffektiv operation. Kapacitetsförbättrande åtgärder av olika slag genomförs vid alla sju regionala flygplatser.

**COMMERCIAL SERVICES**

Intäkterna från de varor och tjänster som erbjuds på och vid flygplatserna blir, i takt med kraven på konkurrenskraftiga flygplatsavgifter för flygbolagen, allt viktigare för finansieringen av de ut- och ombyggnader som krävs för att öka kapacitet och attraktionsförmåga.

Commercial Services arbetar för att

utveckla Swedavias flygplatser till några av de främsta marknadsplatserna i Norden. Här finns ansvaret för egen verksamhet i form av parkeringar, för kontakterna med de leverantörer som driver taxfree-försäljning och för hyresgästerna i de butiker och restauranger som finns i och runt Swedavias olika fastigheter. Kommersiellt utbud och prisvärde är, tillsammans med faktorer som renlighet, kundbemötande och atmosfär, avgörande för kundnöjdheten hos resenärer och besökare.

**Nya typer av resenärer**

Under 2016 mötte Commercial Services utmaningar på flera områden. Antalet resenärer ökade, vilket ökade trycket på restauranger och butiker, liksom på parkeringar, där man vid Stockholm Arlanda Airports terminal 5 under året låg nära kapacitetstaket. Detta

trots att det kollektiva resandet till och från flygplatsen också ökade. Resenärsstillströmningen innebar att verksamheten inom Food & Beverage utvecklades väl. Samtidigt minskade antalet resenärer till Turkiet och Egypten kraftigt, något som påverkade butiks- och taxfreeförsäljningen negativt. Den lägre kursen för den norska kronan och det brittiska pundet efter Storbritanniens omröstning om utträde ur EU bidrog också till minskad försäljning. Samtidigt förändras sammansättningen av resenärer. Unga vuxna i åldrarna 20–34 år är den grupp resenärer som växer snabbast. De svarar för en tredjedel av tillväxten, men är också den åldersgrupp som, i jämförelse, spenderar minst pengar på flygplatsen. I takt med att allt fler reser allt oftare sjunker också rent generellt intresset för att handla på flygplatserna världen över.



Åre Östersund Airport



Kiruna Airport



Luleå Airport



Malmö Airport

Commercial Services arbetar nu fram en ny affärsmodell för sin verksamhet, en modell som implementeras när ombyggnaden av Arlandas terminal 5 står klar 2021. Avsikten är att skapa ett än bredare utbud av varor och tjänster, attraktivt för olika typer av resenärer oavsett om de söker lyxiga kläder, rättvisemärkt mat eller elektronikprodukter. E-handeln blir allt viktigare och det medför en fortsatt satsning på interaktiva media och digital annonsering på flygplatserna.

### Nya hyresmodeller

Swedavia planerar också att 2021 komplettera nuvarande omsättningsbaserade hyror med en hyresmodell där ytan i kombination med läget avgör priset. En yta med hög genomströmning, det vill säga många potentiella kunder, får därmed ett annat pris än ytor med lägre genomströmning. Avsikten är också att öppna för ett större inslag av så kallad "Promotion Retail", där olika varumärken tar ett steg ut ur butikerna och under en begränsad period hyr en yta för att lansera en ny produkt, ny kollektion eller driva

en kampanj.

En ökad specialisering, minskat dubbelarbete och ett utvecklat samarbete mellan de tre största flygplatserna Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Bromma Stockholm Airport, innebär också att Swedavia kunnat genomföra stora kostnadsbesparingar.

### FASTIGHETSVERKSAMHET – SWEDAVIA REAL ESTATE

Swedavias fastighetsverksamhet är samlad i Swedavia Real Estate. Denna verksamhet svarar för de byggnader och de markfastigheter som finns i anslutning till koncernens flygplatser och som inte är direkt relaterade till själva flygplatsverksamheten, vilket exempelvis terminalerna är. Uppdraget är att förvalta och exploatera valda fastigheter, främst de hotell- och konferensanläggningar, affärs-, kontors- och logistikbyggnader som tillsammans bildar en del av Swedavias totala kunderbjudande.

I takt med att flygplatserna utvecklas till moderna knutpunkter för resande och handel

blir dessa fastigheter allt viktigare för att öka flygplatsernas attraktivitet och konkurrenskraft. Swedavias fastighetsverksamhet spelar dessutom en viktig finansiell roll, eftersom intäkterna från de färdigexploaterade fastigheterna som säljs till andra intressenter innebär att Swedavias behov av extern finansiering för fortsatta investeringar minskar. Ett exempel på detta är försäljningen 2014 av den hotellfastighet som Swedavia uppfört i direkt anslutning till terminal 4 och 5 vid Stockholm Arlanda Airport. Hotellet fyllde både ett behov av tillgång till flygplatsnära hotellnätter och skapade möjlighet för Swedavia att fortsätta bolagets investeringar.

### Långsiktig utveckling

Swedavia Real Estate planerar för den långsiktiga utvecklingen av fastighetsaffären kring samtliga Swedavias flygplatser. Det finns omfattande utbyggnadsplaner för Stockholm Arlanda Airport, där byggnationen av det nya kontorskomplexet Office One på 15 000 kvadratmeter inleddes under året. Byggnaden ska stå klar 2018. I planerna för 2019





# Inköpsfunktionen blir allt viktigare

## – så arbetar Swedavia med inköp

**Swedavia befinner sig i en mycket spännande fas med framtida infrastruktursatsningar som ska säkerställa Sveriges behov av tillgänglighet på både kort och lång sikt. I detta arbete och under denna utvecklingsintensiva period är en väl fungerande inköpsfunktion och leverantörsbas centralt för Swedavia.**

Swedavias inköpsprocess påverkas av en rad faktorer som externa lagar och krav – däribland Lagen om offentlig upphandling i försörjningssektorn (LUF) och Lagen om offentlig upphandling (LOU) – men också av interna styrdokument som inköbspolicy, inköpsriktlinjer och bolagets Code of Conduct för leverantörer. Code of Conduct talar om för leverantörerna vad Swedavia har för ambitioner i sitt ansvarstagande inom områden som till exempel miljö, arbetsmiljö, socialt ansvarstagande och korruption och därmed också vad Swedavia förväntar sig av sina leverantörer.

Inköpsorganisationen ska ha en drivande och proaktiv roll när det gäller projektrelaterade inköp samt att förse organisationen med ramavtal. En framgångsfaktor är att genomföra marknadsanalyser, skapa förutsättningar för konkurrens och hitta rätt leverantörer, där uppföljning är en naturlig del.

Swedavia står inför en rad utmaningar då de stora utvecklingsprogrammen som drivs på Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport och Göteborg Landvetter Airport kommer att bidra till en mycket stor ökning av inköpsvolymerna. Det kommer i sin tur kräva att inköpsfunktionen är rustad, både resursmässigt och kompetensmässigt, för att stödja fastighetsutvecklingen samt hantera komplexa upphandlingar när det gäller allt ifrån inköp av varor och tjänster till entreprenader.

Då inköpsbehoven inom utvecklingsprogrammen i huvudsak är bygg- och entreprenadrelaterade, medför det ökade krav på kompetens inom entreprenadjuridik och byggrelaterade regelverk för de inköpare som arbetar dedikerat med dessa projekt. Det ställer krav på att aktivt arbeta med erfarenhetsutbyte och på att skapa möjligheter för kompetensutveckling internt inom inköpsfunktionen för att bibehålla kompetens och attrahera seniora och framtida inköpare.

Swedavias inköpsorganisation arbetar enligt modellen Kategoribaserat inköp, vilket innebär ett aktivt arbete med leverantörsbasen, att implemen-

tera inköpsstrategier samt analysera inköpsvolym och framtida inköpsbehov. Arbetet med att etablera och utveckla processen för leverantörsstyrning samt leverantörsuppföljning har pågått under 2016.

Att finna nya innovativa leverantörer och säkerställa kvalitets- och hållbarhetskrav i befintlig leverantörskedja är mycket viktigt för att tillgodose Swedavias framtida inköpsbehov, särskilt för att hitta leverantörer som klarar bolagets hållbarhetskrav och kan leverera inom de kritiska områden där det nu sker stora infrastruktursatsningar. Med goda leverantörsrelationer och en väl försörd leverantörsbas kommer inköpsfunktionen att nå sina mål om en treprocentig årlig sänkning av inköpskostnaderna, en avtalstäthet om minst 95 procent 2018, samt att minst 75 strategiskt utvalda leverantörer ur

leverantörsbasen ska följas upp i enlighet med leverantörsutvecklingsprocessen kontinuerligt över årscykeln. Genom denna interna måluppfyllnad bidrar inköpsfunktionen också till uppfyllandet av Swedavias övergripande mål.

Ett nästa steg för Swedavia är att vidareutveckla och omhänderta hållbarhetsrelaterade perspektiv kopplade till bland annat miljö, arbetsförhållanden och korruption genom att formulera relevanta krav och skapa förutsättningar för strukturerad uppföljning. Under 2017 fortsätter därför Swedavia arbetet med att säkerställa att de krav som ställs i upphandlingar och avtal efterlevs under avtalsperioden.

Ett kategoribaserat inköpsarbete, samt fokus på projektinköp är nödvändigt för att möta verksamhetens behov och nå Swedavias vision om att driva och utveckla flygplatser i världsklass.



finns ett hotell med tolv våningar och en total yta av 20 000 kvadratmeter. De två byggnaderna kommer att bilda navet i den flygplatsstad som nu är på väg att växa fram.

Tillsammans med Arlandastad Holding bygger Swedavia också en ny avfart från E4 till en ny och klimatcertifierad långtidsparkering för 1 500 bilar. Anläggningen, som står klar 2017, ska bland annat erbjuda incheckning redan när resenären parkerar.

En annan strategisk samarbetspartner är pensionsbolaget Alecta som i ett med Swedavia samägt bolag utvecklar och förvaltar 20 större fastigheter i form av hangarer, logistikbyggnader och kontor vid flygplatserna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Under året avvecklade Swedavia sitt ägande i Säve flygplats som såldes till Serneke Group.

### Nöjda hyresgäster

Swedavia mäter vartannat år hur nöjda koncernens hyresgäster är. Utfallet 2016 för det samlade nöjdhetsindexet blev 64 enheter,

jämfört med 65 enheter 2014. Områdena läge och inomhusklimat redovisade förbättringar, behandlingen av klagomål och felanmälan försämrings, dock var det totalt sett få hyresgäster som angav att de lämnat in klagomål. Swedavia ser nu över utfall och fortsatt hantering av utvecklingsområdena.

### Affärsmässighet

Förutom att etablera strategiska samarbeten med andra aktörer har Swedavia Real Estate under året utvecklat sin operativa förmåga, kapacitet och affärsmässighet som fastighetsbolag. Detta har skett genom översyn och effektivisering av beslutsprocesser och riskhanteringsfrågor, liksom policyer och verktyg för planering, styrning, uppföljning och kontroll av projekt och verksamheter. Under året inleddes arbetet med en övergripande namngivnings- och marknadskommunikationsplan för Arlanda Airport City.

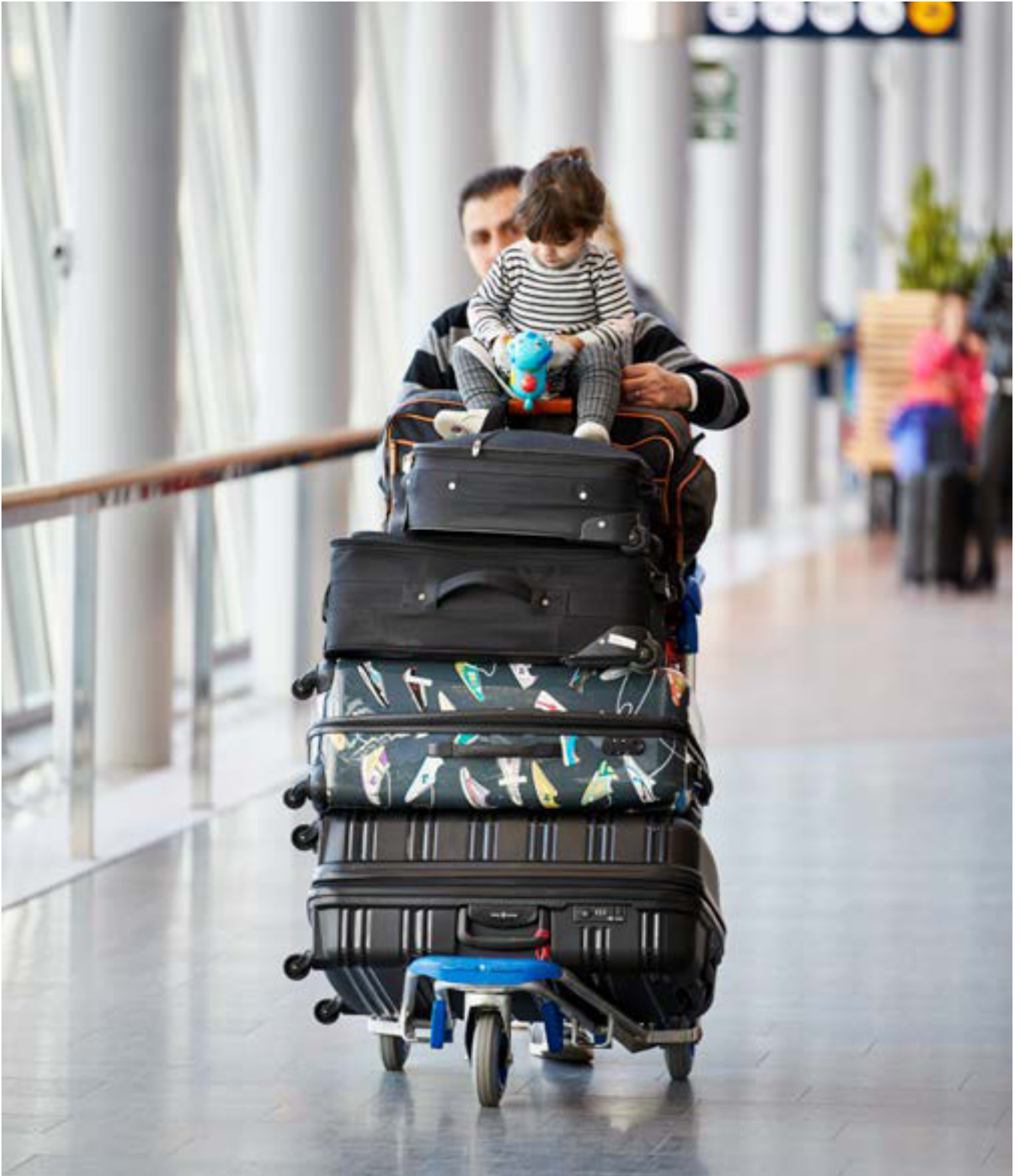
Swedavia Real Estate arbetar främst med tydliga anbudsfrågor för att säkerställa

att hållbarhetsaspekterna tillgodoses när det gäller exempelvis markhantering, materialval, transporter och installationsarbeten för nya och ombyggda fastigheter. Detsamma gäller för etiska och arbetsrättsliga aspekter, där Code of Conduct och internutbildningar utgör viktiga redskap.

### AIRPORT CITY

Utveckling av flygplatsstäder i Stockholm och Göteborg sker i form av samarbeten mellan Swedavia och andra intressenter. I Stockholm uppförs kontorsfastigheten Office One som första byggnad i Airport City Stockholm där det planeras för 50 000 arbetsplatser samt centrum för logistik och för forskning. I Göteborg fortsätter arbetet med ett hotellprojekt som blir en del av Airport City Göteborg, och med Landvetter Logistics Park där Swedavia samarbetar med fastighetsutvecklaren Bockasjö. Under året inleddes arbetet med den bro som ska knyta ihop parkens båda delar.





# Miljöhänsyn

Miljöhänsyn är avgörande för att Swedavia ska kunna driva och utveckla sin verksamhet på ett hållbart sätt. Swedavias strategi om ett proaktivt miljöarbete omfattar således bolagets egna verksamhet likväl som övergången till förnybart flygbränsle. Därigenom arbetar vi aktivt för att reducera våra egna och våra intressenters utsläpp av fossil koldioxid och för att naturresurser används på ett effektivt sätt med ambitionen att långsiktigt säkra svensk tillgänglighet.



## Övergripande strategi inom Miljöhänsyn

### Proaktivt miljöarbete

► Vi ska vara pådrivande i övergången till förnybart flygbränsle samt både aktivt arbeta själva och påverka flygplatsernas aktörer att minska koldioxidutsläppen och använda naturresurser på ett effektivt och miljöanpassat sätt.



### FN:S HÅLLBARHETSMÅL: 13. BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGEN

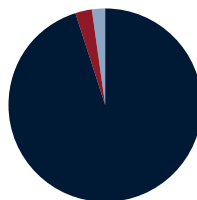
Swedavia bidrar till att bekämpa klimatförändringen genom att verka för ett ökat användande av förnybart flygbränsle och för att skapa en ökad efterfrågan på sådana drivmedel från myndigheter, näringsliv och privatpersoner. Swedavia bidrar också genom att inom bolaget arbeta för en verksamhet utan utsläpp 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.

## MILJÖARBETE FÖR HÅLLBAR KLIMATUTVECKLING

Swedavias flygplatser är certifierade på den högsta nivån enligt Airport Carbon Accreditation standard för flygplatsernas klimatarbete. Certifieringen, som stöds av FN:s klimatorganisation UNFCCC, innebär att Swedavias samtliga flygplatser kontinuerligt minskar de fossila koldioxidutsläppen från den egna verksamheten och bidrar till att andra verksamheter vid flygplatserna minskar sina utsläpp. Swedavia är därmed den flygplatskoncern i världen som, enligt denna internationella standard, kommit längst i arbetet med att utveckla klimatsmarta flygplatser.

Swedavias mål är att 2020 ha noll ton utsläpp av fossil koldioxid från egen verksamhet. En övergång till förnybara bränslen är avgörande för att målet ska nås. 2016 uppgick bolagets utsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten till 2 720 ton, elva procent lägre än 2015 och en minskning med 70 procent sedan 2005. Det är Swedavias egen fordonsflotta som svarar för 95 procent av utsläppen. Därför strävar bolaget efter att ersätta fossila bränslen med förnybara alternativ som el, biogas och syntetisk diesel (HVO) och att förnya delar av fordonsflottan, bland annat de så kallade PSB-maskinerna, som används vid snöröjning av banan. Ronneby Airport, där Swedavia samverkar med Försvarsmakten och bara ansvarar för drift av terminalerna blir under 2017 den första fossilfria flygplatsen i världen.

Swedavias fossila koldioxidutsläpp per område, %, 2016



- 95% Fordon och drivmedel
- 3% Energi
- 2% Räddningstjänst

En av de viktigaste aktiviteterna under 2016 var den fortsatta satsningen på utveckling och ökat utnyttjande av förnybart flygbränsle inom hela flygsektorn. Swedavia genomförde, som första bolag i världen, en upphandling av biobränsle för flyg motsvarande den mängd bränsle som förbrukas vid medarbetarnas egna tjänsteresor med flyg under ett år. Fly Green Fund, en ekonomisk förening där Swedavia är partner, tilldelades uppdraget och det första bränslet levererades under december. Den totala investeringen på tio miljoner kronor fördelas, beroende på det slutliga bränslepriset, mellan inköp av bränsle och stöttning av forskning och utveckling i projekt som ska leda till en storskalig produktion i Norden. Swedavias satsning på att täcka en del av flygbolagens merkostnader för förnybart bränsle i avsikt att öka användningen har hittills mötts av ett begränsat

intresse från flygbolagens sida. En av utmaningarna inför 2017 är att bidra till upprättandet av en pilotanläggning för tillverkning av tillräckliga volymer biobränsle för att på sikt etablera en storskalig nordisk produkt.

## UTSLÄPP TILL VATTEN

Swedavia gör löpande insatser för att minska både verksamhetens resursanvändning och dess påverkan på vatten. I det sistnämnda fallet handlar det främst om att begränsa utsläppen av de medel som används för avvinning av flygplan och halkbekämpning på rullbanorna. Produkterna har låg giftighet och är lätt nedbrytbara, men nedbrytningen kräver syre. Swedavia kontrollerar därför regelbundet syrehalten i det vatten som finns på och runt flygplatserna, eftersom denna kan påverkas av restprodukterna. Swedavia följer också utsläppsnivåerna för bland annat kadmium.

Ett allt mindre koldioxidavtryck per passagerare, kton CO<sub>2</sub>

Flygplats	Flygtrafik	Marktransporter	Swedavia	Totalt
Bromma Stockholm Airport	19	3	0,3	22
Göteborg Landvetter Airport	46	29	0,4	75
Kiruna Airport	2	1	0,2	3
Luleå Airport	9	6	0,1	15
Malmö Airport	22	17	0,2	39
Ronneby Airport	2	1	0,0	3
Stockholm Arlanda Airport	221	100	1,1	322
Umeå Airport	8	6	0,2	15
Visby Airport	3	1	0,0	4
Åre Östersund Airport	4	2	0,3	6
Swedavia Real Estate			0,0	0
<b>Totalt</b>	<b>336</b>	<b>166</b>	<b>2,7</b>	<b>504</b>
<b>Procentuell förändring 2015–2016:</b>	<b>-2,7 %</b>	<b>-10,2 %</b>	<b>-11,2 %</b>	<b>-2,0 %</b>

Koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser 2016 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. Under året har koldioxidavtrycket för Swedavias flygplatser minskat med cirka två procent, från cirka 515 kton CO<sub>2</sub> 2015 till 504 kton CO<sub>2</sub> 2016. Samtidigt har antalet passagerare ökat med fem procent, vilket betyder att koldioxidavtrycket per passagerare har minskat med cirka sju procent.

### MILJÖTILLSTÅND

Det nya miljötillståndet för Stockholm Arlanda Airport kunde tas i bruk vid årsskiftet 2015/2016. I tillståndet finns fem uppskjutna frågor, varav tre rör utnyttjandet av flygvägar och buller. Ett av dessa gäller utflygningen för långsamtgående flygplan från bana 1, över Märsta. Tillståndet innehåller också skärpningar av vissa bullerrestriktioner, vilket kan få en mycket stor inverkan på flygplatsens kapacitet. Swedavia begärde därför en villkorsändring i mark- och miljödomstolen, men begäran avlogs. Ärendet överklagades till Mark- och miljööverdomstolen.

För Göteborg Landvetter Airport har Swedavia överklagat den tidigare fastställda begränsningen av antalet flygrörelser från 120 000 per år till 90 000 till Högsta domstolen. Bullerfrågorna gäller också bland annat Visby Airport där försvarsmakten överklagade flygplatsens bullerisoleringsvillkor till regeringen. Kiruna Airport erhöll under året ett nytt miljötillstånd hos mark- och miljödomstolen.

### ENERGIKARTLÄGGNING

Swedavia omfattas av lagen om energikartläggning i stora företag, som syftar till att främja en ökad energieffektivitet i landets stora bolag. En energikartläggning genomfördes vid Swedavia under 2016. Inför kartläggningen uppgick energianvändningen 2015 till 191 GWh. Kartläggningen visar vad tillförd energi, i form av el, fjärrvärme, bränsle och drivmedel, används till. Områden med betydande energianvändning är: ventilation, värme och kyla i terminaler, drivmedel till Swedavias fordon, belysning i terminaler, banljus och belysning på rampytor. Under 2016 införde också Swedavia ett certifierat energiledningssystem enligt kraven i ISO 50001:2011. Målet är att energiledningssystemet ska bidra till ytterligare energieffektiviseringar, kostnadsbesparingar och miljöförbättringar.

### BULLER

Buller är en ständigt aktuell fråga för flygplatsernas grannar, men också för flygbranschen. Swedavia arbetar för att bullerbelastningen kring flygplatserna ska upplevas som acceptabel i förhållande till flygets och flygplatsens samhällsnytta. Några av åtgärderna Swedavia arbetar med är bland annat bullerisolering av bostäder, att flygplan som genererar högre ljudnivåer betalar en högre startavgift samt att uppmuntra till gröna flygningar. Dessa innefattar bland annat kurvade inflygningar, att undvika tätorter under inflygningen samt att göra gröna inflygningar, där flygplanet sjunker kontinuerligt från sin marschhöjd till rullbanan. Gröna inflygningar kräver mindre motorpådrag, sparar bränsle och minskar utsläppen.

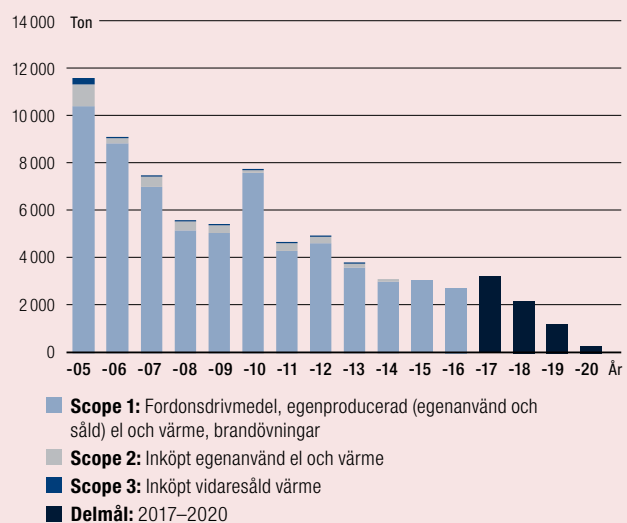
## Swedavia bidrar till att uppfylla de svenska miljömålen



Swedavia ska bidra till att uppfylla de 16 svenska miljömålen och har valt att fokusera på de mål som redan idag överensstämmer med bolagets egna miljömål: minskad klimatpåverkan, levande sjöar och vattendrag, god bebyggd miljö samt giffri miljö. Swedavia bidrar också till generationsmålet, det vill säga riksdagens inriktningsmål för miljöpolitiken: "Att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser." Swedavia bidrar, utöver genom egna klimatförbättringar, genom att engagera andra aktörer för minskade utsläpp av fossil koldioxid och bolaget är drivande i frågan om en ökad användning av biobränsle för flyget.

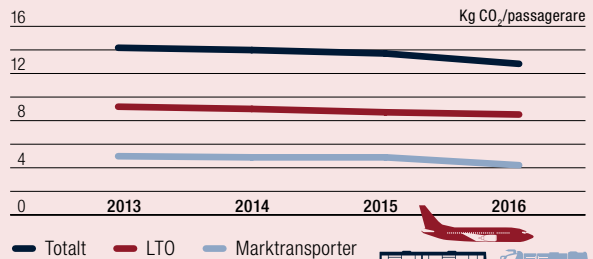


Utveckling för Swedavias nollmål avseende utsläpp av fossil koldioxid\*



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

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



## Social utveckling

För Swedavia handlar social utveckling om att skapa säkerhet och trygghet för resenärer, att Swedavia ska vara en attraktiv arbetsgivare samt att de relationer bolaget har med omvärlden ska stärka flygplatsernas möjligheter att utvecklas. Våra strategier inom dessa områden innebär att vi proaktivt verkar för en hög säkerhetsnivå genom ett systematiskt riskarbete, att våra värderingar präglar utvecklingen av Swedavia som en engagerad och inkluderande arbetsgivare samt att våra kommunikationsinsatser skapar förståelse och nyfikenhet kring Swedavias utvecklingsbehov.



## Övergripande strategier inom Social utveckling

### Hög säkerhet

► Vi ska proaktivt verka för en hög säkerhetsnivå genom att systematiskt arbeta med vår kvalitet, identifiera risker samt att proaktivt förhindra, hantera, försäkra och acceptera dessa. Vi ska alltid ha en förmåga att klara allvarliga händelser samt minimera konsekvenserna av dessa genom kontinuitetsplanering och regelbundna övningar.

### Utvecklande ledarskap och medarbetarskap

► Med utgångspunkt i våra värderingar och med fokus på utveckling, kompetens och engagemang ska ledare och medarbetare, med ett inkluderande förhållningssätt, tillsammans skapa en attraktiv arbetsplats präglad av stolthet, affärsmässighet och arbetsglädje.

### Affärsstärkande externa relationer

► Med strategisk kommunikation och genom öppna, ödmjuka och nära relationer med omvärlden skapas intresse, förståelse och engagemang för Swedavias utveckling liksom flygets betydelse. Relationerna bidrar även till verksamhetens utveckling.



### FN:S HÅLLBARHETSMÅL: 10. 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. Alla Swedavias jobbannonser är utformade för att vara inkluderande och inte utesluta någon på felaktiga grunder. Swedavia har också en könsneutral uniformspolicy.

## Entry Hub – en väg till arbete

Hösten 2016 inleddes ett regionalt projekt kallat Entry Hub med målet att från och med 2017 bidra till en förenklad etablering för nyanlända på arbetsmarknaden i Umeå. Swedavia samarbetar i projektet med We Link Sweden, en organisation som verkar för att öka kunskapen om hur mångfald kan utgöra en viktig faktor för utveckling.

Grundtanken är att etablerade företag och deras medarbetare ska dela med sig av sina nätverk för att på så sätt bidra till att varje individ lyckas på bästa sätt. De olika arbetsgivare som deltar i projektet ska presentera sina företag, framtida kompetensbehov och bidra genom att knyta kontakter och överföra kunskap. Ambitionen är att Entry Hub, jämfört med tidigare insatser riktade mot utrikesfödda, i högre grad ska nå kvinnor.

### SÄKERHETEN FÖRST

Swedavias säkerhetsarbete är indelat i luftfartsskydd och flygsäkerhet. Luftfartsskyddet syftar till att aktivt förebygga brottsliga handlingar medan flygsäkerhetsarbetet ska förebygga olyckor. Säkerhetsarbetet är integrerat i all verksamhet och i koncernens mål. Under året fortsatte arbetet med anpassningen till det mer detaljreglerade regelverk som fastställdes av EU:s flygsäkerhetsmyndighet EASA. Målet är att samtliga Swedavias flygplatser, med undantag från Ronneby Airport och Luleå Airport, som båda drivs i samverkan med Försvarsmakten och därför omfattas av särskilda regler, ska vara godkända enligt det nya regelverket under 2017.

Under 2017 kommer nya säkerhets-scanners successivt att införas i flygplatsernas säkerhetskontroller, något som höjer säkerheten och skapar snabbare flöden, samtidigt som resenären får en bättre upplevelse. Utvecklingsprogrammen vid Swedavias tre största flygplatser inbegriper också utbyggnad av antalet flöden för säkerhetskontroller. Om preclearancerutiner för flygningar till USA införs vid Stockholm Arlanda Airport innebär detta krav på en

särskild säkerhetskontroll i terminal 5, utöver den som planeras i samband med den påbörjade utbyggnaden av terminalen. Arbetet med kundbemötande har fortsatt under året. I takt med att incheckning, bagageinlämning och gränskontroll automatiseras, blir bemötandet från säkerhetspersonalen en allt viktigare faktor för resenärsnöjdheten.

### FÖREBYGGANDE ARBETE

Säkerhetsfunktionerna kontrolleras regelbundet av Transportstyrelsen och genom egenkontroller. Swedavias flygplatser har idag egna krisplaner och genomför tillämpnings- och samövningar med, bland andra, polisen, för att skapa gemensam metodik och processer för effektiv krishantering. Inom kontinuitetsplaneringen, det vill säga hur koncernen ska klara störningar som stora elavbrott eller problem med vattenförsörjningen, pågår ett aktivt arbete med framtagande av konkreta åtgärdsplaner. Swedavia deltar vidare i utbyggnaden av ett nationellt test- och kompetenscenter för säkerhetskontroll (NTKC). Där ska landets samtliga flygplatser, inte bara de som drivs av Swedavia, kunna dra nytta av erfarenheter, processer och tester som kan höja säkerheten.

### HÖGRE KRAV

De utvecklingsprogram som inletts ökar kraven på Swedavias säkerhetsarbete. Samtidigt som om- och tillbyggnationerna sker ska effektiva flöden upprätthållas, trots i vissa fall begränsade ytor. Samtidigt behöver Swedavia planera för att flera tusen entreprenörer kommer att röra sig in och ut på områdena under byggarbetena. Händelser i omvärlden gör att ett ökat fokus måste läggas på säkerheten på landside, det vill säga utanför och i terminalerna innan säkerhetskontrollen. Här bär Swedavia, tillsammans med polisen, säkerhetsansvaret, vilket innebär att roller och ansvarsområden måste vara tydliga och väl definierade.

### HAVERIER OCH ALLVARLIGA TILLBUD

Swedavia har ett mål om noll haverier och allvarliga tillbud orsakade av bolaget. Definitionen av dessa baseras på en gemensam EU-förordning och bedöms i Sverige av Haverikommissionen. Swedavia rapporterar alla händelser som bedöms ha påverkan på flygsäkerheten till Transportstyrelsen och samtliga haverier och tillbud rapporteras till Haverikommissionen. Under 2016 inträffade en sådan händelse, fördelad på ett haveri och



## Swedavias antikorrupsionsarbete

**”Swedavia arbetar proaktivt mot korruption – med stöd av tydliga styrande dokument, återkommande utbildningar och en öppen dialog”**

Swedavias verksamhet präglas av ett ansvarstagande förhållningssätt till alla aspekter av bolagets affär. Därför bedriver bolaget ett proaktivt arbete mot korruption, baserat på tre komponenter: tydliga styrande dokument, återkommande utbildningar och en öppen dialog med såväl medarbetare som leverantörer och andra intressenter. Ett etiskt och moraliskt riktigt agerande är en del av Swedavias företagskultur och en förutsättning för det hållbarhetsarbete som utgör grunden för verksamheten.

Som ett statligt ägt bolag, som driver stora projekt och har många externa leverantörer, är det centralt i hållbarhetsarbetet att Swedavia har tydliga styrande dokument i kombination med löpande utbildning och dialog kring etiska frågor rörande antikorrup­tion.

### Styrande dokument

Swedavia har en uppförandekod – en Code of Conduct – som finns för både medarbetare och leverantörer. Den innehåller bolagets etiska riktlinjer och beskriver, bland annat, Swedavias förhållningssätt till kunder och leverantörer och vilka affärsmetoder som är ansvarsfulla och etiskt riktiga. Swedavia har också fastställt en Mutpolicy och Riktlinjer för Extern representation. Bolaget har även valt att följa Institutet Mot Mutors (IMM) näringslivskod. Koderna är ett komplement till mutbrottslagstiftningen, men är strängare i sin utformning än vad lagstiftningen kräver. Den omfattar

bland annat riktlinjer kring gåvor, belöningar och förmåner.

### Återkommande utbildningar

Swedavia genomför regelbundna utbildningar rörande antikorrup­tion för ledare och medarbetare som, i roller som exempelvis projektledare, ledare eller inköpare, ofta träffar externa leverantörer i arbetet. Swedavia har även en interaktiv onlineutbildning i Swedavias Mutpolicy och Riktlinjer för antikorrup­tion. Där får medarbetare tydligt veta vad som gäller i Swedavia med mål att upprätthålla god etik i affärsrelationer. Medarbetaren ställs inför verklighetstrogna scenarior och får svara på frågor om hur hen skulle ha agerat i samma situation. Avsikten är att öka medvetandegraden så att medarbetare alltid är observanta på olika typer av situationer där det kan finnas risk för korruption. Under året har det även genomförts särskilda workshops för att tydliggöra innehållet i den branschöverenskommelse om

korruptionsbekämpning som under­tecknats av de stora svenska bygg­entreprenörerna.

### Dialog och uppföljning

Den tredje komponenten, den öppna dialogen, syftar till att skapa ett ökat medvetande och att frågor som rör korruption och mutbrott ska finnas med i vardagsarbetet hos varje medarbetare. Swedavias bolagsjurister agerar som rådgivare och bollplank. Uppföljning och kontroll av efterlevnaden av de styrande dokumenten sker genom internrevisionens stickprovskontroller. Vidare gör Swedavias whistleblowerfunktion det möjligt för både medarbetare och andra intressenter att anonymt anmäla misstänkta oegentligheter. Alla anmälningar följs omgående upp i en särskild etisk kommitté bestående av chefsjuristen, internrevisionschefen och förhandlingschefen.

noll tillbud. I jämförelse inträffade fyra motsvarande händelser under 2015, två haverier och två tillbud. I dagsläget finns ingenting som tyder på att Swedavias infrastruktur eller procedurer bidragit till någon av händelserna. Ett växande problem i flygsäkerhetshän­sende är de allt vanligare obemannade flygfar­kosterna – drönarna – som vid flera tillfällen stört flygtrafiken, bland annat på Bromma Stockholm Airport.

### KOMPETENS OCH INKLUDERING

Swedavia är ett mångfacetterat bolag vars medarbetare arbetar med allt från serviceyrken, tekniska specialstyrken och bygg­herrekompetens till kundmottagning, inköp och projektledning. Det innebär att Swedavia ständigt behöver ha tillgång till en mängd vitt skilda kompetenser. Förmågan att rekrytera och behålla kompetenta och engagerade medarbetare är därför en avgörande framgångsfaktor.

Swedavias mål är att erbjuda alla medarbetare en arbetsplats där det finns förutsättningar att utföra sina uppgifter, vidareutveckla sin kompetens och nå uppsatta mål. Arbetsplatsen ska präglas av respekt för individen, mångfald och ett inkluderande arbetssätt.

Swedavias mångfaldssträvan har en stark affärsmässig koppling. För att attrahera och utveckla kompetens är mångfald och olikheter en tillgång. Ett aktivt mångfaldsarbete öppnar en bred bas för rekrytering av nya medarbetare och en mångfald bland medarbetarna ökar möjligheterna till ett bättre värds­kap.

### KOMMUNIKATIVT LEDARSKAP

Swedavia bedriver ett kontinuerligt arbete för att vidareutveckla det kommunikativa och inkluderande ledarskapet. Under året genomfördes ledar- och medarbetarutbildningar och, liksom tidigare år, en särskild ledardag. En kommunikativ organisation, där kolleger och ledare är goda budskaps­bärare, är en viktig framgångsfaktor. Arbetet med att tydliggöra organisation, mandat och ansvarsförhållanden fortsatte. I den medarbetarundersökning som ägde rum 2016 var 69 procent av medarbetarna aktivt positiva till ledarskapet inom Swedavia, jämfört med ett snitt på 64 procent för jämförbara företag.

### KARRIÄR I SWEDAVIA

Under året fortsatte Swedavia satsningen på det koncernövergripande traineeprogram

som startades 2015. Programmet är en del i bolagets strategiska satsning för att attrahera kompetens som bygger framtidens Swedavia. Traineeprogrammet pågår i tolv månader och startar i september varje år.

2016 utsågs Swedavia, av rekryterings­bolaget Jobtip, för fjärde året i rad till ett av Sveriges 100 mest spännande karriärföretag. Varje år granskas över 1 200 företag vad gäller utvecklingsmöjligheter, medarbetar­engagemang och internationell räckvidd. I motiveringen till utnämningen stod, bland annat: "Som ett värderingsstyrt företag erbjuder Swedavia en unik och spännande arbetsmiljö. Tillsammans med sitt nystartade traineeprogram visar Swedavia att de satsar på morgondagens talanger."

### SAMARBETEN

Swedavia samarbetar nära med flera olika organisationer och intressenter, både för att skapa tillväxt och för ökad samhällsnytta. Under 2016 utvidgade bolaget sitt samarbete med Arbetsförmedlingen vad gäller att ta emot praktikanter ur grupper som normalt sett står långt från arbetsmarknaden. Hittills har Swedavia tagit emot cirka 50 praktikanter. Bolaget valde även att, tillsammans med

ett stort antal företag, fortsätta samarbetet med Kungliga Vetenskapsakademien, IVA, i satsningen Teknisksprånget. Teknisksprånget syftar till att locka ungdomar till främst tekniska högskoleutbildningar och därigenom stärka den svenska kompetensförsörjningen. Totalt 41 ungdomar med gymnasieexamen har sedan 2013 genomfört den fyra månader långa betalda praktiken vid Swedavia. Statistiken visar att cirka 80 procent av alla de ungdomar som deltar i Teknisksprånget väljer att läsa vidare. Det har också visat sig att unga kvinnor i allt högre utsträckning väljer att söka praktikplats vid Swedavia.

### HÄLSA OCH ARBETSMILJÖ

Under 2016 minskade sjuktalet inom Swedavia något jämfört med föregående år. För Swedavia är det av högsta vikt att driva ett systematiskt arbetsmiljöarbete för att motverka samhällstrenden med ökande sjuktalet.

Viktiga redskap i detta arbete är förebyggande åtgärder i form av exempelvis aktiviteter kring kost, hälsa och motion samt tydliga uppföljningsrutiner och snabba rehabiliteringsinsatser som minskar risken för långtidssjukskrivningar. Under de närmaste åren kommer Swedavia att genomföra omfattande utvecklingsprojekt och ett stort antal byggtreprenörer kommer att arbeta på flygplatserna. Bolaget har ett samordningsansvar när det gäller hälso- och arbetsmiljöfrågor och har under året fortsatt arbetet med att skapa tydliga ansvarsförhållanden gentemot de entreprenörer som anlitas.

### NYTT HUVUDKONTOR

2017 samlar Swedavia en stor del av sina administrativa enheter i ett nytt huvudkontor i direkt anslutning till Stockholm Arlanda Airport. I den nya byggnaden kommer ett aktivitetsbaserat arbetssätt med flexibla

arbetsplatser anpassade för olika aktiviteter och arbetsuppgifter att tillämpas.

### AFFÄRSSTÄRKANDE RELATIONER

Swedavia strävar efter att bygga relationer som stärker bolagets affär. Det sker genom samverkan över gränserna med representanter för såväl politik som näringsliv och akademi. Det yttersta syftet är att skapa goda förutsättningar för den svenska tillgängligheten att fortsätta utvecklas. Arbetet sker internationellt i organisationer som exempelvis ACI, som organiserar 500 flygplatser i 45 länder, men också nationellt med branschorganisationen Svenskt Flyg där Swedavia bland annat samarbetat kring den nationella flygstrategin. Swedavia samverkar också med de svenska ambassaderna i Team Sweden för att stötta den nya svenska exportstrategin.

Swedavia samverkar också med externa aktörer för ett ökat antal direktlinjer till och

# Mänskliga rättigheter och inkludering

**”Grunden för arbetet är Swedavias uppförandekod, Code of Conduct, som finns för både medarbetare och leverantörer.”**

**För Swedavia är mänskliga rättigheter och ett aktivt och inkluderande mångfaldsarbete såväl värdegrundat som en investering i affärsnytta och en integrerad del i bolagets hållbarhetsarbete och företagskultur.**

Bolaget grundar sitt arbete i FN:s deklaration om mänskliga rättigheter och arbetar aktivt för ökad mångfald, jämställdhet och för människors lika rätt och värde. Mångfald innefattar för Swedavia inte bara att återspegla det samhälle bolaget finns och verkar i genom medarbetare, utan att också tillsammans med medarbetarna verka för ett samhälle som tar tillvara individens rättigheter och kompetenser. Swedavias utgångspunkt är att alla människor har lika rätt och värde – oavsett ålder, kön, nationalitet, etnicitet, funktionsvariation, sexuell läggning, religion, politisk övertygelse eller social status.

Ett viktigt redskap för Swedavia

är bolagets uppförandekod, Code of Conduct, som finns för både medarbetare och leverantörer. Koderna utgår från FN:s Global Compact, som i sin tur är baserad på FN:s deklaration om mänskliga rättigheter. Deklarationen innefattar också ILO:s konventioner om grundläggande rättigheter i arbetslivet, Rio-deklarationen och FN:s konvention mot korruption.

I Sverige finns det lagar som garanterar yttrandefrihet och rätten att vara med i fackliga eller politiska organisationer eller trossamfund, som förbjuder barn- och tvångsarbete och lagar som syftar till att skapa en god arbetsmiljö och till att begränsa korruption. Swedavia har den allra största delen av sin verksamhet i Sverige och har därför valt att fokusera sitt arbete för mänskliga rättigheter i den dagliga verksamheten på jämställdhet och på att bekämpa och aktivt förebygga alla former av diskriminering, kränkande särbehandling, mobbing och sexuella trakasserier, områden där det råder strikt nolltolerans.

### Rapportera missförhållanden

Alla nyanställda introduceras till Swedavias etiska principer genom bolagets Code of Conduct och till

bolagets fem ledar- och medarbetarprinciper som bygger på Swedavias värderingar. Samtliga ledare utbildas också i Swedavias mutpolicy.

Om någon i ledande ställning vid Swedavia medvetet förbiser missförhållanden kan detta anmälas via bolagets whistleblowerfunktion, som är öppen för Swedavias egna medarbetare, liksom för kunder, leverantörer och andra intressenter. Swedavia har också beslutat att under 2017 införa nya rutiner för att bättre kunna fånga upp och agera vid eventuella fall av diskriminering, kränkande särbehandling, mobbing och sexuella trakasserier.

### Jämställdhets- och mångfaldsplan

Swedavias jämställdhets- och mångfaldsplan är sammankopplad med de årliga mätningarna av jämställdhet och andelen anställda med utländsk bakgrund och följs upp mot jämställdhetsindexet JÄMIX. Det innebär att planen är avstämmd för att bolaget bättre ska spegla demografin i dagens samhälle. Målet är att Swedavia ska ha minst 23 procent utlandsfödda bland medarbetarna 2018 och bolaget strävar också efter en jämnare könsfördelning. Idag är

35 procent av de anställda kvinnor och 65 procent män. Mångfaldsperpektivet ingår i utbildningarna för bolagets ledare och det finns särskilda mångfaldsgrupper i Stockholm och Göteborg. Swedavia medverkar också vid Stockholm Pride Festival och vid West Pride i Göteborg. Bolaget hissar också regnbågsflaggan på flygplatserna i samband med lokala Pride-evenemang.

### Praktisk mångfald

Det finns idag anvisningar för hur bolagets platsannonser ska utformas för att vara inkluderande. En praktisk tillämpning av mångfaldsarbetet är den unisexuniform som tagits fram för anställda vid flygplatserna. Uniformen består av ett flertal olika plagg som kan anpassas efter arbetsuppgifterna. Swedavia arbetar också för att i ökande grad bereda möjlighet för individer med olika typer av funktionsvariationer att arbeta vid bolagets olika anläggningar.

I arbetet med mänskliga rättigheter och mångfald ingår också att säkerställa att Swedavias leverantörer och underleverantörer respekterar mänskliga rättigheter och alla leverantörer förväntas följa bolagets Code of Conduct.

från Sverige. Detta sker via initiativen Connect Sweden där, förutom Swedavia, bland andra Stockholms Handelskammare och Stockholm Business Region ingår. Swedavia samarbetar också med Visit Sweden och Business Sweden, med Go:Connect i Västsverige, Connect Jämtland Härjedalen och Svensk Turism. Genom sitt medlemskap i Fly Green Fund verkar Swedavia, tillsammans med flygbolagen KLM och SAS och andra intressenter, för ett ökat användande och utbud av biobränsle för flyg. Swedavia medverkar även i initiativet Fossilfritt Sverige. På regional och lokal nivå samarbetar Swedavia kontinuerligt med flygplatsernas grannar i form av det lokala näringslivet, kommuner, handelskamrar, regionala flygråd och andra intressentgrupper. Oavsett nivå är målet att säkerställa och utveckla den svenska tillgängligheten, inom landet och med omvärlden.

## Engagerade ledare och medarbetare

**2016 förändrade Swedavia sin årliga medarbetarundersökning. Istället för att mäta andelen nöjda medarbetare, mäter bolaget nu engagemang hos ledare och medarbetare.**

Forskning visar att ett ökat engagemang hos ledare och medarbetare leder till ökad produktivitet och mer nöjda kunder och har en direkt påverkan på resultatet. Förändringen, som sammanfaller med att Swedavia byter leverantör av undersökningstjänsten, innebär ett nytt förhållningssätt till vad Swedavia vill ha ut av undersökningarna.

Swedavias medarbetare ska, förutom att vara trygga och nöjda, känna ett stort engagemang. Genom att mäta engagemang kan bolaget följa hur tydligt uppdraget är för varje medarbetare och hur hög energinivån – glädjen – är

är, samt hur ledare och medarbetare förhåller sig till sina uppgifter. Med den nya undersökningen ges också möjlighet att genomföra korta temaundersökningar.

Förändringen innebär en ny skala och att det tidigare målet om 85 procent nöjda medarbetare till 2020 inte är jämförbart med det nya målet. Vid den medarbetarundersökning som genomfördes 2016 nådde Swedavia 64 procent engagerade ledare och medarbetare enligt den nya skalan, något över benchmark om 63 procent för jämförbara företag. Framgångsrika företag ligger på 70 procent, vilket visar att Swedavias nya mål om 75 procent aktivt engagerade ledare och medarbetare 2020, är ett ambitiöst men också uppnåeligt mål.

## Medarbetare i siffror

Swedavias medarbetare i siffror\*

	Antal anställda	Tillsvidare	Tidsbegränsat	Timanställda	Heltid	Deltid
<b>2016</b>						
Kvinnor	1 201	875	56	270	781	94
Män	2 275	1 592	206	477	1 543	49
<b>Totalt</b>	<b>3 476</b>	<b>2 467</b>	<b>262</b>	<b>747</b>	<b>2 324</b>	<b>143</b>
<b>2015</b>						
Kvinnor	1 148	849	51	248	755	94
Män	2 204	1 519	240	445	1 461	58
<b>Totalt</b>	<b>3 352</b>	<b>2 368</b>	<b>291</b>	<b>693</b>	<b>2 216</b>	<b>152</b>
<b>2014</b>						
Kvinnor	1 148	829	54	265	727	103
Män	2 100	1 464	208	428	1 377	86
<b>Totalt</b>	<b>3 248</b>	<b>2 293</b>	<b>262</b>	<b>693</b>	<b>2 104</b>	<b>189</b>

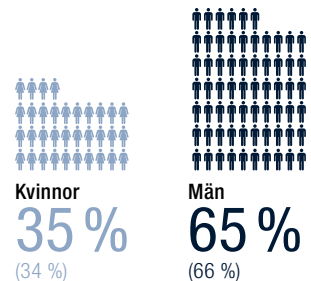
\* Uppgifter avser antal anställningskontrakt per den 31 december.

Ökningen av antal anställda beror framför allt på tillkommande trafik på Swedavias flygplatser och ökningen av passagerarvolym. Ökningen sker framför allt inom den operativa flygplatsverksamheten.

Medeltal anställda 2016

**2 949**  
(2 787)

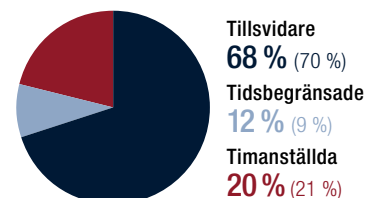
Könsfördelning anställda 2016



Medarbetare med utländsk bakgrund 2016

**15 %**  
(14 %)

Fördelning anställningsform 2016





Årsredovisning 2016

# Finansiella rapporter

# Innehåll

Förvaltningsberättelse	54	<b>Not 20</b> Verkligt värde	96
Bolagsstyrningsrapport	62	<b>Not 21</b> Förvaltningsfastigheter	97
Koncernens räkenskaper	72	<b>Not 22</b> Biologiska tillgångar	97
Koncernens resultaträkningar	72	<b>Not 23</b> Finansiella anläggningstillgångar	97
Koncernens balansräkning	73	<b>Not 24</b> Andra långfristiga fordringar	97
Förändringar i eget kapital	75	<b>Not 25</b> Andelar i intresseföretag och joint ventures	98
Koncernens kassaflödesanalys	76	<b>Not 26</b> Andelar i koncernföretag	99
Moderbolagets räkenskaper	77	<b>Not 27</b> Finansiella tillgångar och skulder	99
Moderbolagets resultaträkningar	77	<b>Not 28</b> Material och förråd	100
Moderbolagets balansräkning	78	<b>Not 29</b> Kortfristiga fordringar	100
Förändringar i eget kapital	79	<b>Not 30</b> Fordringar på koncernföretag	100
Moderbolagets kassaflödesanalys	80	<b>Not 31</b> Fordringar och skulder på intresseföretag och joint ventures	101
Noter	81	<b>Not 32</b> Övriga fordringar	101
<b>Not 1</b> Företagsinformation	81	<b>Not 33</b> Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	101
<b>Not 2</b> Redovisningsprinciper	81	<b>Not 34</b> Eget kapital	101
<b>Not 3</b> Segmentsredovisning	86	<b>Not 35</b> Avsättningar	102
<b>Not 4</b> Nettoomsättning	87	<b>Not 36</b> Avsättningar för pensioner	102
<b>Not 5</b> Transaktioner med närstående	87	<b>Not 37</b> Övriga avsättningar	103
<b>Not 6</b> Övriga rörelseintäkter	88	<b>Not 38</b> Uppskjuten skatt	104
<b>Not 7</b> Arvode och kostnadsersättning till revisorer	88	<b>Not 39</b> Räntebärande skulder	104
<b>Not 8</b> Anställda och personalkostnader	88	<b>Not 40</b> Långfristiga- och kortfristiga skulder	104
<b>Not 9</b> Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	92	<b>Not 41</b> Låneskulder	105
<b>Not 10</b> Övriga rörelsekostnader	92	<b>Not 42</b> Checkräkningskredit	105
<b>Not 11</b> Finansiella intäkter och kostnader	92	<b>Not 43</b> Övriga skulder	105
<b>Not 12</b> Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver	93	<b>Not 44</b> Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	105
<b>Not 13</b> Skatt	93	<b>Not 45</b> Finansiella risker	106
<b>Not 14</b> Immateriella anläggningstillgångar	93	<b>Not 46</b> Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	108
<b>Not 15</b> Materiella anläggningstillgångar	94	<b>Not 47</b> Kassaflöde	108
<b>Not 16</b> Byggnader och mark	94	<b>Not 48</b> Kompletterande information till finansiella nyckeltal	108
<b>Not 17</b> Markanläggningar	95	<b>Not 49</b> Händelser efter balansdagen	108
<b>Not 18</b> Installationer, fordon och inventarier	95	Årsredovisningens undertecknande	109
<b>Not 19</b> Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	95	Revisionsberättelse	110
		Bestyrkanderapport	113

# Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, avger härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen för verksamhetsåret 2016. 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 antal flygplatser i Sverige. Swedavias verksamhet är organiserad och styrs utifrån två segment, Flygplatsverksamhet och Real Estate. Flygplatsverksamheten inom Swedavia bedrev vid utgången av 2016 verksamhet vid tio flygplatser i det av regeringen beslutade nationella basutbudet av flygplatser som består 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. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner. Real Estate äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterar mark på och omkring Swedavias flygplatser.

I uppdraget från svenska staten ingår det att Swedavia på affärsmässiga grunder och med långsiktig lönsamhet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att riksdagens transportpolitiska mål uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Enligt ägaravisningen 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.

## VISION OCH AFFÄRSIDÉ

Swedavias vision är "Tillsammans för vi världen närmare" och affärsidén är att "Vi skapar mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet. Tillsammans med samarbetspartners utvecklar vi ständigt vår affär".

## VÄSENTLIGA HÄNDELSE UNDER ÅRET

Året har präglats av en fortsatt god passagerartillväxt, med en ökning om 5,2 procent jämfört med föregående år, vilket innebär nytt rekord i antal resenärer för Swedavia och där sju flygplatser nådde "all time high".

I januari tog Stockholm Arlanda Airport flygplatsens nya miljötillstånd i bruk. Detta innebär att flygplatsen fullt ut bedriver verksamheten enligt de domar som meddelades av mark- och miljödomstolen 2013 och Mark- och miljööverdomstolen 2014. Under maj månad lämnade Stockholm Arlanda Airport in prövotidsutredningar till mark- och miljödomstolen angående uppskjutna frågor rörande brantare glidbana och ändrat bananvändningsmönster. Huvudförhandling om de uppskjutna frågorna är planerade till den 28–29 mars 2017. Under juni månad avslog mark- och miljödomstolen en ansökan från Swedavia om ändring av villkor 5 avseende hantering av lågfartstrafik. Swedavia överklagade mark- och miljödomstolens dom till Mark- och miljööverdomstolen. Dom meddelades den 16 mars 2017.

I slutet av april gav Mark- och miljööverdomstolen Göteborg Landvetter Airport tillstånd till 90 000 rörelser per år i en dom om flygplatsens miljötillstånd. Därmed sänker domstolen antalet rörelser från 120 000 som angavs

i miljötillståndet från mark- och miljödomstolen i juni 2015. Enligt Swedavias prognos kommer flygplatsen att mellan 2015 och 2025 gå från cirka 70 000 rörelser till omkring 90 000 flygrörelser. Förutom justeringen av antalet rörelser har Mark- och miljööverdomstolen också ändrat möjligheten för flygplan att efter start från Göteborg Landvetter Airport få lämna fastställda flygvägar. Swedavia har därför valt att överklaga domen till Högsta domstolen med förhoppning om att erhålla ett miljötillstånd som möter den långsiktiga utvecklingen vid flygplatsen. Högsta domstolen har i skrivande stund inte meddelat beslut om prövningstillstånd lämnas eller ej.

Trots ökade investeringar sänkte Swedavia avgiftsnivån till flygbolagen med i genomsnitt 0,8 procent från och med den 1 april 2016. Vid en jämförelse med andra flygplatser är avgifterna vid Swedavias flygplatser mycket konkurrenskraftiga, och bedöms efter den genomförda sänkningen vara i genomsnitt omkring 20 procent lägre än vid konkurrerande och jämförbara flygplatser i Nordeuropa. Swedavias prisbeslut överklagades först till Transportstyrelsen som avvisade talan varvid Transportstyrelsens beslut i sin tur överklagades till förvaltningsrätten som ännu ej avgjort ärendet.

Swedavia tog under året ytterligare ett steg för att förverkliga visionen om ett fossilfritt inrikesflyg i Sverige 2030. Fly Green Fund levererade i december 450 ton förnybart flygbränsle motsvarande Swedavias tjänsteresor. Bränslet levererades till tre av Swedavias flygplatser; Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport samt Åre Östersund Airport.

Vid årsstämman 2016 valdes Åke Svensson, tidigare vd för Teknikföretagen, till ny styrelseledamot och ordförande. Han ersatte avgående styrelseledamot och ordförande Ingemar Skogö. Övriga styrelseledamöter omvaldes. Vid styrelsemötet i juli 2016 utsågs Jonas Abrahamsson till ny vd och koncernchef för Swedavia med tillträde i januari 2017.

I maj avyttrades Sæve flygplats till Serneke Group AB. I avtalet som slutits utfäster Serneke att driva sin verksamhet på flygplatsen på ett sätt som medger att 112-trafiken kan bedrivas under minst en femtonårsperiod och att det under en femårsperiod ska vara möjligt att bedriva en allmänflygplats med landningsbanor upp till 1 000 meter.

I slutet av september lämnade Swedavia in sitt remissvar till regeringens samordning kring Stockholms flygplatskapacitet. Swedavia delar samordnarens syn på att det inom kort bör inledas diskussioner för att kunna presentera ett politiskt besked om den långsiktiga inriktningen för Stockholms framtida flygkapacitet.

Flygets FN-organ ICAO enades i början av oktober om ett globalt styrmedel för klimatutsläpp från internationellt flyg. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp stabiliseras på 2020 års nivå, i linje med FN:s klimatmål. Swedavia ser mycket positivt på ICAO:s beslut. Den globala flygbranschen, inklusive Swedavia, har länge påpekat att flyget är ett globalt transportslag.

I november tecknade den svenska regeringen och USA ett bilateralt avtal om införande av amerikansk gränskontroll på Stockholm Arlanda Airport. Swedavia undertecknade i anslutning till detta en avsiktsförklaring med US Customs and Border Protection, CBP, om hur denna funktion ska hanteras på flygplatsen. Regeringen har utsett en utredare som fick i uppdrag att föreslå hur avtalen ska anpassas i svensk rättslagstiftning.

Nordic Choice Hotels blir operatör för Stockholm Arlanda Airports kommande storhotell. Hotellet beräknas få drygt 460 rum och blir ett alternativ till affärshotellen på flygplatsen. Hotellet är en viktig pusselbit i byggandet av den nya flygplatsstaden.

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

MSEK, om ej annat anges	2016	2015	2014	2013	2012
Nettoomsättning	5 546	5 416	5 384	5 137	4 883
Rörelseresultat	966	1 755	1 405	946	831
Rörelsemarginal, %	17,4	32,4	26,1	18,4	17,0
Årets resultat	717	1 410	926	501	447
Avkastning operativt kapital, %	8,6	14,5	10,3	7,1	7,4
Skuldsättningsgrad, ggr	0,7	0,7	1,4	1,9	1,9
Investeringar	2 138	1 120	924	2 413	3 418
Utdelning <sup>2)</sup>	143	232	231	–	–
Medelantal anställda	2 949	2 787	2 516	2 369	2 380
Antal passagerare, miljoner	39,5	37,6	35,7	33,5	32,4
Driftkostnader per avresande passagerare, SEK	202,6	203,0	193,6	198,7	205,6
Kommersiella intäkter per avresande passagerare, SEK	75,5	76,1	78,5	78,2	75,5

<sup>1)</sup> Nyckeltalsdefinition se sida 118.

<sup>2)</sup> Till årsstämman föreslagen utdelning.

**NETTOOMSÄTTNING OCH RESULTAT**

Koncernens nettoomsättning för helåret uppgick till 5 546 MSEK (5 416), vilket var en ökning med 130 MSEK och 2,4 procent jämfört med föregående år.

Intäkter från Aviation Business uppgick till 3 446 MSEK (3 258), vilket är en ökning med 188 MSEK. Passagerarrelaterade intäkter ökade dock inte i nivå med passagerarökningen beroende på genomförda prissänkningar samt en ökande andel transferpassagerare som medför lägre genomsnittsintäkt per passagerare. Vidare har passagerarökningen medfört att mer rabatter lämnats inom ramen för Incentive-programmen mot flygbolagen.

Intäkterna från ersättning för ökade säkerhetskrav, ökad försäljning av avisning-, ramp- och expeditionstjänster har bidragit till ökade intäkter inom Aviation Business.

Intäkterna från Commercial Services uppgick till 2 062 MSEK (2 130) vilket är en minskning med 68 MSEK. Den fastighetsportfölj som såldes i juni föregående år har medfört 143 MSEK i minskade hyresintäkter under första halvåret. Intäkter från Bilparkering och angöring har ökat med 48 MSEK och intäkterna från Food & Beverage har ökat med 11 MSEK. Intäktsökningen för dessa intäktsgrupper översteg passagerartillväxten. Inom Retail har intäkterna minskat trots den ökade volymen passagerare. Den minskade intäkten per avresande passagerare inom retail beror främst på förändrad destinationsmix som medför minskad taxfree-försäljning och förändrad köpbeteende hos resenärerna. Sammanlagda kommersiella intäkter per avresande passagerare uppgick till 75,5 SEK (76,1).

Övriga rörelseintäkter uppgick till 283 MSEK (965) och bestod dels av realisationsresultat hänförligt till försäljning av Sæve flygplats uppgående till 146 MSEK. Vidare bestod posten av en tilläggsköpeskilling om 95 MSEK hänförligt till tidigare avyttring av TreDhotel, bolaget som äger Clarion hotellfastigheten. Föregående år påverkades av avyttring av en fastighetsportfölj,

med en realisationsvinst om 820 MSEK, samt en markförsäljning, med en realisationsvinst 98 MSEK.

Externa kostnader var 130 MSEK högre jämfört med föregående år. Högre driftkostnader hänförliga till ökade passagerarvolymerna, utökade säkerhetskontroller och strategiska satsningar, framför allt inom IT har påverkat posten. Inom Real Estate segmentet har posten påverkats av högre kostnader hänförliga till ökad försäljning av tjänster. Avyttringen av fastighetsportföljen föregående år medförde lägre externa kostnader. Avyttringen av Sæve flygplats påverkade kostnaderna positivt hänförligt till en återföring av en miljöavsättning om 25 MSEK samt minskad verksamhet.

Personalkostnaderna ökade med 86 MSEK. Förändringen förklaras av en ökning av operativ personal på flygplatserna för att möta förändrade säkerhetskrav, utökad Ground handling-verksamhet samt passagerarökningen. Vidare förklaras ökade personalkostnader av ökade resurser till utvecklingsprojektet samt årlig lönerevisionseffekt. Personalkostnaderna hänförliga till Sæve flygplats är lägre jämfört med föregående år.

Nyckeltalet driftkostnaderna per avresande passagerare uppgick till 203 SEK (203).

Avskrivningar och nedskrivningar ökade med 46 MSEK jämfört med föregående år. Årets utfall påverkades av nedskrivningar om 31 MSEK i samband med nyinvesteringar, medan resterande ökning förklaras av ökade anläggningstillgångar.

Koncernens rörelseresultat uppgick till 966 MSEK (1 755). Rörelseresultatet 2016 påverkades av realisationsvinster om totalt 241 MSEK hänförligt till avyttring av Sæve flygplats samt tilläggsköpeskilling från TreDhotel. Rörelsemarginalen uppgick till 17,4 procent (32,4). Rörelseresultatet 2015 påverkades av realisationsvinster på totalt 918 MSEK. Rörelseresultatet exklusive realisationsvinster uppgick till 725 MSEK (837). Föregående år inkluderar operativt resultat från avyttrad verksamhet uppgående till 117 MSEK.

## LIKVIDITET OCH FINANSIELL STÄLLNING

Koncernens eget kapital uppgick vid utgången av året till 7 351 MSEK (6 863).

Swedavias låneskulder uppgick vid utgången av perioden till 4 298 MSEK, vilket är en ökning med 594 MSEK. Swedavias låneskulder fördelas på obligationslån, 3 298 MSEK, samt certifikat, 1 000 MSEK. Likvida medel har ökat med 164 MSEK och uppgår till 170 MSEK. Ökningen av likvida medel förklaras av tillfälliga fluktuationer i betalningsflödena. Skuldsättningsgraden uppgick till 0,7 gånger, vilket var i nivå med föregående år.

Per balansdagen fanns även kreditlöften på totalt 700 MSEK fördelat på en lånegaranti om 500 MSEK och checkräkningskrediter på 200 MSEK. Checkräkningskrediterna var ej utnyttjad vid periodens slut.

## KASSAFLÖDE

Årets kassaflöde uppgick till 164 MSEK (-107). Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 1 650 MSEK (1 374), vilket är 276 MSEK bättre jämfört med samma period föregående år. Förändringen förklaras främst av lägre rörelsekapital drivet av ökade leverantörsskulder hänförliga till ökade driftkostnader och investeringar.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -1 855 MSEK (1 943). Årets investeringar om 2 138 MSEK har påverkat kassaflödet negativt. Investeringsverksamheten påverkades positivt av erhållna likvid hänförlig till avyttring av Säve flygplats samt avyttring av mark till ett med Bockasjö samägt bolag. Föregående års kassaflöde från investeringsverksamheten påverkades positivt med 3 854 MSEK hänförligt till avyttringen av fastighetsportföljen men negativt av förvärvet av andelar i joint venture med 790 MSEK.

Årets kassaflöde från finansieringsverksamheten uppgick till 370 MSEK (-3 424). Skillnaden förklaras av återbetalning av lån i samband med avyttringen av fastighetsportföljen 2015. Utbetalning av beslutad utdelning har påverkat kassaflödet negativt med 232 MSEK och upptagande av skulder har påverkat positivt.

## INVESTERINGAR

Under året uppgick investeringsutfallet till 2 138 MSEK (1 120). Väsentliga investeringar under perioden avser kapacitetshöjande investeringar inom Stockholm Arlanda Airports samt Göteborg Landvetter Airports utvecklingsprogram. Vidare görs investeringar avseende säkerhetsklassning av bansystem vid Bromma Stockholm Airport, samt underhålls- och kapacitetshöjande åtgärder vid övriga flygplatser.

## EKONOMISKA MÅL

Swedavias ekonomiska mål utgörs av ett lönsamhetsmål som innebär avkastning på operativt kapital på 7 procent, samt ett kapitalstruktur mål där skuldsättningsgraden ska uppgå till 1,0–1,5 ggr.

De ekonomiska målen är långsiktiga, vilket innebär att målen till följd av exempelvis konjunkturbetingade fluktuationer kan över- eller underskridas vissa år.

## UTDELNINGSMÅL

Ordinarie utdelning ska uppgå till mellan 30 och 50 procent av årets resultat, exklusive realiserad vinst från fastighetsförsäljningar samt exklusive värdeförändringar och hänförlig skatt. Beslut om utdelning ska beakta bolagets verksamhet samt kapitalstruktur målet (skuldsättningsgrad 1,0–1,5 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 2016 av Näringsdepartementet. Aktiens kvotvärde är 1 SEK.

## FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR

Under maj avyttrades Säve flygplats till Serneke Group AB efter att Swedavia sedan augusti 2015 har haft ett intentionsavtal om ett övertagande. I avtalet som slutits utfäster Serneke att driva sin verksamhet på flygplatsen på ett sätt som medger att 112-trafiken kan bedrivas under minst en femtonårsperiod och att det under en femårsperiod ska vara möjligt att bedriva en allmänflygplats med landningsbanor upp till 1 000 meter. Avyttringen medförde en realisationsvinst om 146 MSEK.

## MARKNAD

Antalet passagerare ökade med 5,2 procent under helåret 2016 jämfört med 2015. Antalet utrikespassagerare ökade med 6,1 procent och antalet inrikespassagerare ökade med 3,5 procent. Efterfrågan på utrikesresor har varit stark under hela året och utbudet av flygförbindelser har stärkts, vilket påverkade passagerartillväxten positivt. Även inrikesresandet har ökat jämfört med föregående år, vilket visar på flygets viktiga roll inom Sverige. Den samlade beläggningsgraden i flygplanen har legat på en hög nivå under hela året.

Volymmässigt är det trafiken till Europa som växt mest med fortsatt ökat utbud och mycket stark efterfrågan. Den högsta tillväxttakten har den interkontinentala reguljära trafiken haft. Ökad kapacitet på befintliga linjer och nya direktlinjer från Stockholm Arlanda Airport till bland annat Hong Kong och Los Angeles har bidragit till den starka ökningen. Chartertrafiken har totalt sett fortsatt att minska något vid Swedavias flygplatser. En förklaring till detta är minskad efterfrågan på sommarresor till Turkiet, vilket inte fullt ut kompenseras av öknings till andra länder. Vidare noteras även en trend där en övergång sker från charterresande till reguljärt resande.

Den säsongsutjämnade passagerarutvecklingen visar att utrikesresandet nått rekordvolym under 2016 och att även inrikesresandet befinner sig på historiskt sett höga nivåer. Sju av Swedavias tio flygplatser hade under året sina hittills högsta passagerarvolym.

## VÄSENTLIGA RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER

Riskhantering inom Swedavia syftar till att säkerställa koncernens förmåga att uppnå sina affärs mål, 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 risk managementpolicy, 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.

## 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 hantearas valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker samt likviditets- och refinansieringsrisker.



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.

Dessutom finns den så kallade försiktighetsprincipen som eftersträvar proaktivitet. Detta realiserar genom krav på löpande genomförande av riskanalyser inför förändringar och projekt.

Swedavias flygplatsoperativa verksamhet eftersträvar lågt risktagande som värnar om Swedavias varumärke och tillvaratar ägarens, tillsynsmyndigheters, partners och kunders krav i enlighet med Swedavias affärsstrategi.

### Riskidentifiering och värdering av risker

Riskidentifiering genomförs löpande inom Swedavias verksamheter på strategisk nivå samt inom portföljverksamheten. I Swedavias ledningssystemstruktur återfinns riskarbetet i styrningsprocessen "planera och bereda"

varifrån flygplatserna och koncernenheternas arbete med affärsplanering utgår. Riskerna i affärsplanerna och kvartalsrapporter stäms löpande av mot Swedavias övergripande topprisker.

Riskidentifiering kan leda till att arbete med riskförändring påbörjas. 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.

### Rapportering

Verksamheternas risker rapporteras kvartalsvis som en del i strategi- och affärsplaneprocessen med fokus på risker utifrån strategier, mål och aktiviteter. Riskernas värdering och aktiviteter utvärderas. Baserat på inrapporterade riskbanker från verksamheten och portföljerna aggregeras relevanta risker upp till koncernövergripande nivå för att värderas. De värderade riskerna utgör sedan underlag för en koncernövergripande riskrapport som beslutas av koncernledningen inför beredning i revisionsutskott och beslut i styrelsen.

### Kontroll och uppföljning

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

### Händelser 2016

Riskarbetet inom Swedavia har under året resulterat i analyser, åtgärder samt kontinuitetsplaner för ett flertal risker med koppling till våra hållbarhetsperspektiv; kund, social utveckling, miljöhänsyn och ekonomi. En tydligare samordning av risk-, kris- och kontinuitetsarbetet har genomförts i syfte att tydliggöra gränssnitt och få ökade effekter av genomförda aktiviteter. Löpande sker även en monitorering och uppföljning av de projekt i utvecklingsprogrammen som är i genomförandefas i syfte att säkerställa att störningar på den pågående flygplatsverksamheten minimeras.

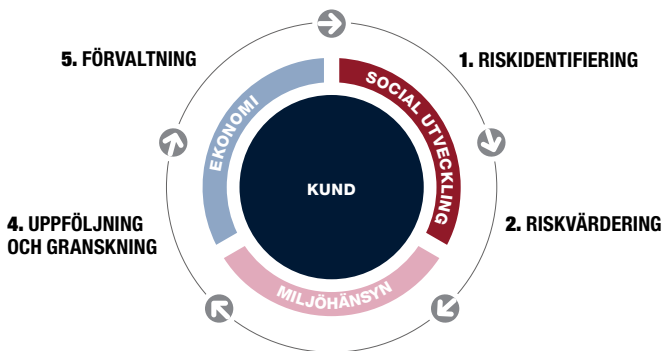
### Kund

Swedavia strävar efter att ständigt utveckla, förbättra och skapa flexibilitet inom verksamheten med syfte att ha kunden i centrum. För att möta en ökad efterfrågan på kort sikt krävs effektiva flöden i befintlig infrastruktur. Långsiktigt möts kapacitetsbehovet genom utvecklingsplaner som sedan ska utmynnas i investeringsplaner. Risker består i dels förmågan att kunna göra rätt bedömningar av efterfrågan på kapacitet, dels i förmågan att realisera utvecklingsplanerna i tillräckligt snabb takt. Det finns en risk att Swedavia inte tillräckligt snabbt kan omsätta insikter och kundbehov till nya satsningar och affärsmöjligheter, vilket på sikt kan leda till försämrad lönsamhet. För att långsiktigt säkerställa ökad tillväxt och möjlighet att tillvarata nya affärsmöjligheter genomförs en omfattande omvärldsanalys.

### Social utveckling

Händelser som extrema väderförhållanden, driftavbrott, terrordåd eller arbetsmarknadskonflikter kan medföra avbrott eller störningar i flygplatsens operativa och kommersiella verksamhet. Flygplatsernas flygsäkerhetsarbete syftar till att förhindra och minimera effekter av eventuella incidenter i Swedavias verksamhet. Genom ett effektivt säkerhetsarbete i kombination med ett effektivt riskarbete ska störningar i flygplatsdriften aldrig komma att

### Riskarbetets genomförande



#### 3. RISKFÖRÄNDRING

- A. Sänka konsekvensen
- B. Utöka skyddsnivån
- C. Kontrollera risken
- D. Försäkra risken
- E. Överföra risken
- F. Acceptera risken

påverka flygsäkerheten. Swedavia arbetar aktivt med kris- och kontinuitetsplaner, samt genomför övningar löpande i syfte att öka riskmedvetenheten och kompetensnivån hos medarbetare, samarbetspartners och myndigheter.

Att vara en attraktiv arbetsgivare som attraherar och behåller rätt medarbetare är en viktig del i Swedavias strävan efter att säkra framtida kompetensförsörjning och därmed minimera nyckelpersonsberoende på alla nivåer inom koncernen. Genom en fungerande målnedbrytning och tydlig ledning motiveras och engageras medarbetarna, vilket också leder till ett förbättrat ELM-resultat (engagerade ledare och medarbetare).

## Miljöhänsyn

En grundförutsättning för att bedriva flygplatsverksamhet är att verksamheten har miljötillstånd enligt miljöbalken. Stockholm Arlanda Airports nya miljötillstånd vann laga kraft den 25 maj 2015 i och med att Högsta domstolen inte meddelade prövningstillstånd. Det viktigaste i domen är att förbudet mot raka inflygningar till bana 3, som fanns i det tidigare tillståndet, upphävdes. Istället har Swedavia fått ett villkor som innebär att flygplatsen ska använda andra inflygningsprocedurer för att undvika Upplands Väsby tätort, när detta är möjligt med hänsyn till flygplatsens kapacitet, regelverket för flygtrafiktjänst, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden. Även det så kallade utsläppstaket är borttaget och ersatt med ett särskilt villkor som innebär att en handlingsplan ska tas fram i syfte att minska utsläpp till luft av koldioxid, kväveoxider och partiklar. Handlingsplanen ska även inkludera både flygtrafik och marktransporter till och från flygplatsen. Detta är Swedavias viktigaste strategiska fråga och risken kopplad till Stockholm Arlanda Airports miljötillstånd hanteras med högsta prioritet.

## Ekonomi

Swedavia bedriver ett kontinuerligt arbete för att effektivisera verksamheten, något som krävs för att uppnå resultatmål samt att över tid skapa en ekonomisk uthållighet för att klara perioder av avtagande trafik- och passagerartillväxt. Som en konsekvens av ökad efterfrågan på resande och hög förändringstakt följer behov av infrastrukturella investeringar med en hög komplexitet. Detta utgör en utmaning avseende såväl finansiering, som prioritering och optimering av resursutnyttjande. Det finns en risk för kvalitetsbrister i planeringsprocessen och i bedömningen av långsiktig framtida utveckling och kapacitetsbehov, vilka kan ge felaktiga beslutsunderlag. För att övervaka och minska risken, samt för att styra och prioritera bolagets investeringsmedel finns en etablerad investeringsprocess inom ett investerings- och avtalsforum samt 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, en eventuell flygskatt 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 och Finans. Verksamheten bedrivs utifrån en av styrelsen fastställd finanspolicy 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 45 på sidorna 106–107.

## 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	+37
Lönenivå	+1	-17
Räntenivå	+1	-3,5

## Passagerarvolym

Antalet passagerare som reser till eller från någon av Swedavias flygplatser utgör själva grundförutsättningen för alla intäkter som bolaget har. Cirka 62 procent av Swedavias intäkter kommer från Aviation Business och utgörs av infrastrukurtjänster riktade till flygbolag och handlingbolag. Intäkterna från Aviation Business 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 vilket gör att Swedavias intäkter är beroende av hyresgästernas försäljning, vilken i sin tur är direkt beroende av antalet passagerare på flygplatsen. En uppgång i antalet passagerare gör att Swedavias intäkter omedelbart ökar och en nedgång gör att intäkterna omedelbart minskar. Sambandet mellan procentuell passagerarförändring och procentuell intäktsförändring är inte linjärt utan en viss skillnad finns som beror på lämnade tillväxttrabatter, differentierade avgifter för inrikes- respektive utrikespassagerare, samt att hyresintäkterna delvis är omsättningsberoende. En förändring i passagerarutvecklingen med en procent påverkar Swedavias intäkter med 37 MSEK (34) på årsbasis.

## Lönenivå

Med i medelantal 2 949 anställda (2 787) uppgår Swedavias personalkostnader till 1 761 MSEK (1 675). En förändring av lönekostnaden med en procent påverkar Swedavias personalkostnader med 17 MSEK (16) på årsbasis.

## Räntenivå

Swedavia har per den 31 december 2016 en extern lånefinansiering uppgående till 4 298 MSEK (3 704) som utgör 29 procent (28) av balansomslutningen. Swedavia är känsligt för förändringar i räntenivån då dessa påverkar bolagets finansiella kostnader. Per den 31 december 2016 är 92 procent av den externa finansieringen säkrad via finansiella instrument, vilket innebär att en ökning av räntenivån med en procentenhet påverkar Swedavias räntekostnader med 3,5 MSEK (0). Med nuvarande ränteläge skulle däremot en sänkning av räntenivån med en procentenhet påverka Swedavias räntekostnader med 23 MSEK (20). Vid beräkning av känslighetsanalysen har nuvarande bindningstider och finansiella instrument beaktats. Analysen visar därför den faktiska risken per balansdagen.

### Övriga faktorer som påverkar resultatet

Det finns även andra faktorer som kan påverka resultatet på både kort och lång sikt. En viktig faktor, framför allt på lång sikt, är de miljötillstånd som krävs för Swedavias verksamhet. En förändring av dessa kan komma att påverka verksamheten i stor omfattning. På kort sikt utgör framför allt 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 pensionskulden. Swedavia är känsligt för politiska beslut som kan påverka flygtrafiken, samt för hur attityden till flygtrafik förändras hos allmänheten.

### PÅGÅENDE RÄTTSPROCESSER OCH TVISTER

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

### MEDARBETARE OCH SWEDAVIA

Med utgångspunkt i Swedavias värderingar och med fokus på utveckling, kompetens och engagemang ska ledare och medarbetare, med ett inkluderande förhållningssätt, tillsammans skapa en attraktiv arbetsplats präglad av stolthet, affärsmässighet och arbetsglädje. Avgörande för Swedavias framgång är engagerade medarbetare med rätt kompetens och vilja att utvecklas. Arbetet bedrivs med fokus på hållbarhet och ambitiösa målsättningar inom de prioriterade områdena medarbetarskap, ledarskap, kompetensförsörjning, arbetsmiljö och hälsa samt mångfald och inkludering. Varje år genomförs en medarbetarundersökning. Under 2016 har beslut tagits att mäta engagerade ledare och medarbetare (ELM) istället för nöjda medarbetare. Det är därmed ett nytt måttetal som implementerats under året och som inte är jämförbart med tidigare års undersökningar. I årets mätning hade Swedavia 64 procent engagerade ledare och medarbetare, att jämföra med ett benchmark om 63 procent. Målsättningen inom Swedavia är att nå 75 procent engagerade ledare och medarbetare år 2020.

Vid utgången av 2016 uppgick antalet anställda, oavsett anställningsform, till 3 476 (3 352). Omräknat till medelantal anställda under verksamhetsåret, se definition på sida 118, uppgår antalet till 2 949 (2 787). Ökningen av anställda beror framförallt på tillkommande trafik på Swedavias flygplatser och ökningen av passagerarvolym. Ökningen sker framförallt inom den operativa flygplatsverksamheten. Könsfördelningen är 35 (34) procent kvinnor och 65 (66) procent män. Ytterligare uppgifter om medarbetarna finns i not 8 på sidorna 88–92.

### Effektiv kompetensförsörjning

Under året har Swedavia fortsatt utveckla processerna inom kompetensförsörjningsområdet. En vidareutveckling av rekryteringsprocessen har ägt rum och den nya processen för medarbetarnas personliga engagemangsprestation (PEP) har implementerats. PEP är Swedavias modell för att skapa engagemang och uppnå målpuffyllnad. 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 och innebär också ett "pågående samtal" som sker löpande i vardagen i syfte att stärka engagemang och delaktighet. Genom PEP säkerställs också att varje medarbetare ges möjlighet till en individuell utvecklingsplan.

### Ledarskap

Swedavias ledare har en viktig roll i att skapa förutsättningar för sina medarbetare, ge stöd, skapa en känsla av sammanhang och en tydlighet och

delaktighet kring Swedavias mål. Ledarna är nyckeln till att Swedavias vision och värderingar når ut i verksamheten. 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.

### Arbetsmiljö och hälsa

Arbetsmiljö och hälsa har hög prioritet inom Swedavia. Medarbetarna ska ha en fysisk och psykosocial arbetsmiljö som gör det möjligt för dem att må bra och därmed kunna arbeta och prestera sitt bästa. Swedavia arbetar aktivt med arbetslivsinriktad rehabilitering vid upprepad korttidssjukfrånvaro och vid längre sjukfrånvaro. Vidare arbetar Swedavia med att ta fram åtgärder och hjälpmedel som förebygger skador. Detta är viktigt eftersom många medarbetare har fysiskt ansträngande arbetsuppgifter. Medarbetare stötts och uppmuntras att ta ansvar för sin egen hälsa genom erbjudanden om företagshälsövern, krishanteringsstöd och friskvårdsbidrag. Samtliga medarbetare har, via Swedavia en sjukvårds- och rehabiliteringsförsäkring som syftar till att snabbt ge den hjälp som behövs. Inom Swedavia har också en tjänst som intern rehabiliteringssamordnare tillsatts i syfte att öka kvalitet och takt i den viktiga rehabiliteringsprocessen. Swedavia har nolltolerans mot kränkande särbehandling och trakasserier.

### Mångfald och jämställdhet

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 har under 2016 fortsatt arbetet med att skapa tydliga målsättningar inom mångfaldsområdet i verksamheten. År 2018 ska Swedavia ha en jämn könsfördelning i sina yrkesgrupper och därmed uppnå en jämn könsfördelning, det vill säga 40–60 procent. Vid utgången av 2016 är fyra av sex yrkesgrupper jämställda. Swedavias ambition är även att 2018 ha minst 23 procent medarbetare med utländsk bakgrund. Inom Swedavia har vid utgången av 2016 15 procent (14) av medarbetarna utländsk bakgrund. Att även ha ett mångfaldsperspektiv i valet av leverantörer blir en allt viktigare fråga för att stärka samhällsnyttan.

### 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 samt tydlig kommunikation. För att säkerställa att alla på Swedavia tar till sig medarbetarprinciper och Code of Conduct introduceras alla nyanställda via utbildningen Välkommen till Swedavia för dessa begrepp och riktlinjer och vad de innebär. Dessutom utbildas alla ledare i Swedavias mutpolicy och riktlinjer för extern representation genom en webbaserad utbildning. Att ledare och medarbetare följer dessa principer och riktlinjer i vardagen följs upp i processen för mål- och utvecklingssamtal där betenden bedöms och styrkor och utvecklingsområden identifieras i syfte att hela tiden utvecklas i enlighet med principerna.

### ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med verkställande direktör utgör koncernledningen och/eller är direktrapporterande till verkställande direktör. Regeringen har fastställt riktlinjer för ersättningar till ledande befattningshavare. Riktlinjer om ersättning till ledande

befattningshavare beslutades vid Swedavias årsstämma den 28 april 2016. Swedavia följer regeringens riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande. För 2017 föreslår styrelsen vid årsstämma den 27 april 2017 nya riktlinjer, vilka är i enlighet med de av regeringen den 22 december 2016 beslutade riktlinjerna för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statlig ägande. Principerna framgår av Bologsstyrningsrapporten. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 8 på sidorna 88–92.

### MILJÖTILLSTÅND

Swedavia bedriver tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken. Denna utgörs främst av miljöfarlig verksamhet enligt 9 kapitlet (flygplatsdrift) och vattenverksamhet enligt 11 kapitlet (dammar, reningsanläggningar och grundvattenbortledning). Swedavia måste därför inneha miljötillstånd för respektive flygplats för att bolaget ska tillåtas driva flygplatserna. Vid utgången av 2016 ansvarade Swedavia för åtta flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser, Luleå Airport och Ronneby Airport, ansvarade Försvarsmakten för miljötillstånden. Swedavias främsta miljöpåverkan är utsläpp till luft av klimatpåverkande gaser, främst koldioxid. Största källan till bolagets utsläpp är avgaser från fordon samt drift av terminaler och övriga byggnader. Annan betydande miljöpåverkan är utsläpp till mark och vatten av framför allt syretärande ämnen från halkbekämpning av rullbanor samt avisning av flygplan. Som en följd av flygplatsdriften påverkas även flygplatsernas omgivning av flygbuller. Stockholm Arlanda Airports nya miljötillstånd 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 har därför ansökt om en villkorsändring hos mark- och miljödomstolen, men begäran avslogs. Swedavia överklagade mark- och miljödomstolens dom till Mark- och miljööverdomstolen. Dom meddelades den 16 mars 2017. I det nya tillståndet har utsläppstaket, som begränsade utsläppen av koldioxid och kväveoxider, tagits bort och ersatts med en handlingsplan för 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. Tre flygplatser har gamla miljötillstånd enligt miljöskyddslagen; Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport och Visby Airport. Göteborg Landvetter Airport har ansökt om nytt miljötillstånd i april 2013, Visby Airport lämnade in sin ansökan i juli 2013. Kiruna Airport lämnade in sin ansökan i november 2015.

Mark- och miljödomstolen meddelade den 17 juni 2015 dom i målet angående Göteborg Landvetter Airport. Domen överklagades av bland annat Swedavia, Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen ägde rum den 15–17 mars 2016 och dom erhöles den 28 april 2016. Domen innehöll en begränsning i produktionsvolymen på 90 000 rörelser, att jämföra med sökt volym om 120 000 rörelser. Swedavia begärde prövningstillstånd i Högsta domstolen den 25 maj 2016, bland annat för frågor som rör produktionsvolym, bullerriktvärden och vattenfrågor.

Miljöprövningsdelegationen i Stockholms län meddelade beslut i februari angående Visby Airport. Beslutet innehåller bullerisoleringsvillkor som har

överklagats till regeringen av Swedavia och Försvarsmakten. Regeringen väntas fatta beslut i frågan till våren 2017.

Den 11 november 2016 meddelade mark- och miljödomstolen dom i målet angående Kiruna Airport. Domen har vunnit laga kraft och flygplatsen kommer att ta det nya tillståndet i anspråk den 1 januari 2017.

Övriga fyra flygplatser Bromma Stockholm Airport, Malmö Airport, Umeå Airport och Åre Östersund Airport har inte haft några tillståndsrelaterade frågor under året.

### HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Jonas Abrahamsson tillträdde som vd och koncernchef i Swedavia den 2 januari 2017. I samband med detta återgick Karl Wistrand till sin tidigare roll som vice vd och direktör Commercial och Real Estate.

Den 3 januari var det premiärtankning av Swedavias inköpta biobränsle på Stockholm Arlanda Airport. Den första flygningen på biobränslet gick mellan Stockholm och Köpenhamn. Den 9 januari genomfördes premiärtankningen på Åre Östersund Airport. Även Bromma Stockholm Airport fick del av de 450 ton biobränsle som kompenserar för miljöpåverkan från Swedavias egna tjänsteresor med flyg under 2016.

Den 11 januari 2017 kommunicerade Swedavia beslutet att sänka avgifterna mot flyg- och marktjänstbolag med i genomsnitt 1,0 procent från och med den 1 april 2017. Avgifterna sänks för tredje året i rad och Swedavia stärker sin konkurrenskraft ytterligare.

Huvudförhandling ägde rum i Mark- och miljööverdomstolen avseende ansökan om ändring av villkor 5 på Stockholm Arlanda Airport den 24 januari 2017. Dom i målet meddelades den 16 mars 2017. Domstolen avlog Swedavias överklagan. Swedavia har i skrivande stund inte tagit beslut om Mark- och miljööverdomstolens dom ska överklagas eller inte.

Regeringen presenterade den 26 januari 2017 en första svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem. I strategin betonas flygets avgörande betydelse för Sveriges tillväxt och utveckling. Regeringen pekar specifikt på Stockholm Arlanda Airports betydelse för hela Sveriges utveckling och tillgången till internationella kontakter. I strategin ingår även regeringens tidigare presenterade förslag om införandet av flygskatt. En flygskatt, som av flygbranschen bedöms ha små effekter på klimatutsläppen, riskerar att bli en svensk konkurrensnackdel, inte minst när det gäller attraktiviteten för internationella flygbolag.

### MODERBOLAGET

Moderbolagets nettoomsättning för helåret uppgick till 5 492 MSEK (5 259), vilket var en ökning med 233 MSEK. Rörelseresultatet uppgick till 662 MSEK (436) och rörelsemarginalen uppgick till 12,1 procent (8,3). Rörelseresultatet har påverkats positivt av en realisationsvinst hänförlig till försäljning av mark om 19 MSEK. Resultat före skatt uppgick till 1 219 MSEK (694) och periodens resultat uppgick till 1 095 MSEK (523). Utdelning från dotterbolag har påverkat resultatet positivt med 757 MSEK (483).

**VINSTDISPOSITION****Styrelsens yttrande enligt aktiebolagslagen 18 kap 4§**

Med anledning av den av styrelsen föreslagna vinstutdelningen får styrelsen för Swedavia AB org. nr. 556797-0818, härmed avge följande yttrande enligt 18 kap. 4 § aktiebolagslagen. Föreslagen vinstutdelning grundar sig på 2016 års årsredovisning. Den föreslagna vinstdispositionen, resultat- och balansräkning för moderbolaget samt rapport över totalresultat och rapport över finansiell ställning för koncernen ska framläggas för fastställelse vid årsstämman den 27 april 2017.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman 2017 beslutar, att Swedavia AB för räkenskapsåret 2016 ska lämna utdelning med 0,09921 kronor per aktie, vilket innebär en total utdelning på 143 MSEK.

Därutöver föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman fastställer betalningsdag till den 11 maj 2017.

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Balanserade vinstmedel	210 884 036
Årets resultat	1 094 568 644
	<b>3 466 807 219</b>

Styrelsen föreslår att stående vinstmedel disponeras på följande sätt:

Till aktieägarna utdelas 0,09921 SEK per aktie	143 001 594
I ny räkning överförs	3 323 805 625
	<b>3 466 807 219</b>

Ägarens finansiella mål för Swedavia AB är en avkastning på operativt kapital på sju procent samt en skuldsättningsgrad på 1,0–1,5 ggr. 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.

Swedavia AB uppnådde mål om avkastning på operativt kapital samtidigt som skuldsättningsgraden är lägre än angivet målintervall. Den föreslagna utdelningen uppgår till 143 MSEK vilket är 30 procent av koncernens resultat efter skatt och efter justering av realisationsresultat från fastighetssegmentet.

Koncernens skuldsättningsgrad uppgår till 0,7 ggr före utdelning och 0,7 ggr efter utdelning. Moderbolagets och koncernens soliditet och likviditet kommer att minska under de kommande åren men bedöms ändå vara betryggande med beaktande av den bransch bolaget verkar inom och det starka kassaflöde som genereras. Moderbolaget kommer således kunna fullgöra sina förpliktelser på kort och lång sikt även efter den föreslagna vinstdispositionen.

**Motivering**

Med hänvisning till vad som anges ovan anser styrelsen att den föreslagna vinstutdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som uppställs i 17 kap. 3§ andra och tredje styckena aktiebolagslagen. Vidare är styrelsens uppfattning att föreslagen vinstutdelning är försvarlig med hänsyn tagen till koncernens och moderbolagets finansiella ställning och fortsatta handlingsfrihet samt med beaktande av de krav som verksamhetens art, omfattning, risker och framtida expensionsplaner ställer på koncernens och moderbolagets egna kapital och likviditet.

**ÅRSSTÄMMA**

Swedavia AB:s årsstämma äger rum den 27 april 2017 på Stockholm Arlanda Airport. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias webbplats [www.swedavia.se](http://www.swedavia.se).

**KALENDARIUM**

Årsredovisning 2016	2017-03-31
Årsstämma 2017	2017-04-27
Delårsrapport jan–mar 2017	2017-04-27
Halvårsrapport jan–jun 2017	2017-07-18
Delårsrapport jan–sep 2017	2017-10-31
Bokslutskommuniké 2017	2018-02-15

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

# Bolagsstyrningsrapport

Swedavia AB (publ)

Swedavia AB är ett svenskt aktiebolag med säte i Sigtuna kommun. I Swedavias bolagsordning beskrivs bolagets verksamhet som 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.

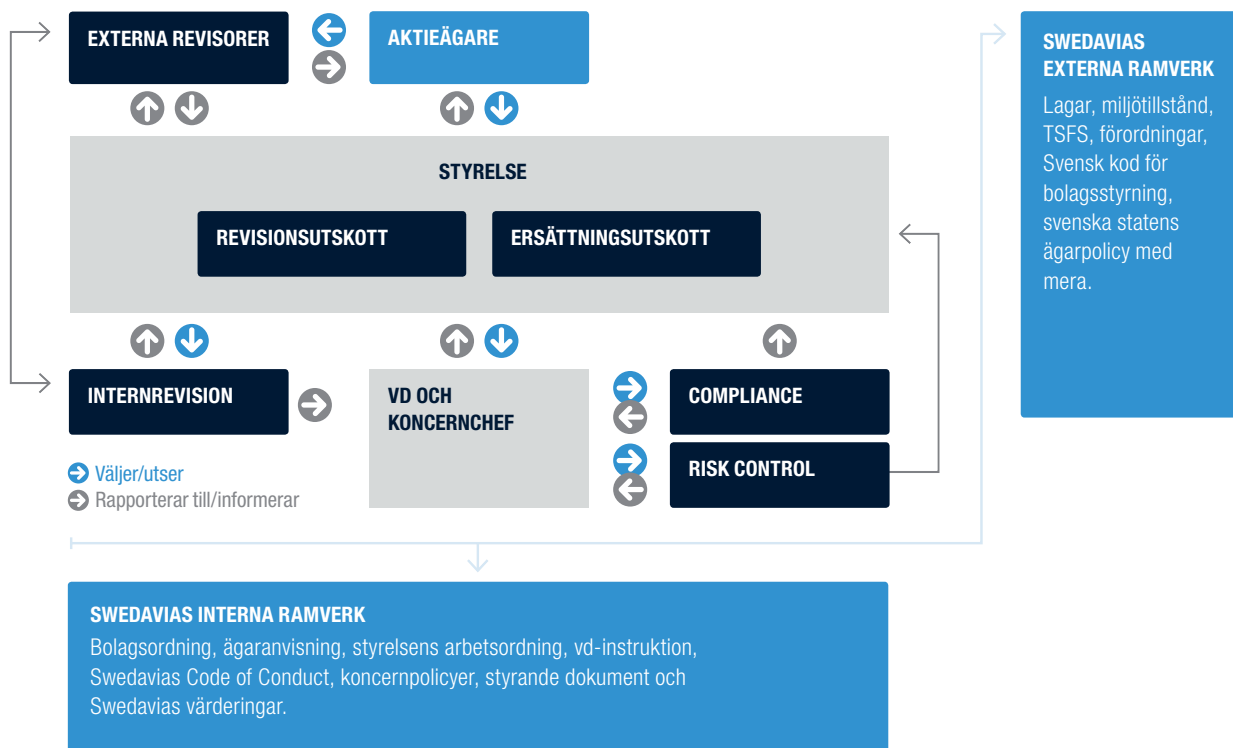
Samtliga aktier i Swedavia ägs av svenska staten. Näringsdepartementet företräder svenska statens aktier på Swedavias årsstämma och nominerar därmed styrelseledamöter i Swedavia.

## 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.



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.

### AVVIKELSER FRÅN KODEN

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

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

### BOLAGSSTÄMMA

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

Årsstämma ska enligt aktiebolagslagen hållas årligen. Enligt statens ägarpolicy ska årsstämma hållas senast den 30 april. Riksdagens ledamöter har rätt att delta vid stämman och i anslutning till denna ställa frågor. Därtill ska allmänheten erbjudas möjlighet att delta vid stämman. Årsstämman ska bland annat utse styrelse och 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 2016 hölls den 28 april vid Stockholm Arlanda Airport. Utomstående ägde rätt att närvara vid stämman. Protokoll från årsstämman finns tillgängligt på Swedavias webbplats.

Vid årsstämman beslutade stämman nyval av styrelseledamot Åke Svensson samt omval av styrelseledamöterna Karin Apelman, Lars Backemar, Anna Elgh, Adine Grate Axén, Lottie Knutson, Lotta Mellström, Lars Mydland och Lottie Svedenstedt. Åke Svensson valdes av stämman till styrelsens ordförande.

Årsstämman fastställde den av styrelsen och verkställande direktören

avgivna årsredovisningen för 2015, samt beviljade styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2015. Årsstämman beslutade också, i enlighet med styrelsens förslag till vinstdisposition, att en utdelning om 232 MSEK skulle lämnas till ägaren. Beslutet var i överensstämmelse med utdelningsmålet.

Årsstämman beslutade vidare om att anta riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare.

### PROCESSEN FÖR STYRELSE NOMINERING

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

Nomineringsprocessen för styrelseledamöter drivs och koordineras av Enheten för bolagsanalys och ägarstyrning 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. Då 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 arbete och behandlar särskilt denna fråga minst en gång per år.

### Styrelsens sammansättning

Under 2016 bestod Swedavias styrelse av nio stämموvalda ledamöter, inklusive ordföranden. Därutöver hade styrelsen två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter. På sidorna 68–69 redovisas varje styrelseledamots ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeslivserfarenhet, andra väsentliga uppdrag utanför bolaget och antal år som ledamot i Swedavias styrelse. Årsstämman valde nio ledamöter varav tre män och sex kvinnor. Arbetstagarrepresentanterna har under 2016 varit två män. Genomsnittsåldern är 57 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 2016

Styrelsen har under 2016 hållit fjorton sammanträden, varav fem extra sammanträden och ett konstituerande. Sammanträdena har bland annat behandlat affärsverksamheten inklusive strategisk utveckling, rekrytering av verkställande direktör, 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 Stockholm Arlanda Airports utvecklingsprogram, lågprisflyg och kommersiella strategiområden.

### Styrelsen har under 2016 bland annat hanterat följande huvudfrågor:

- Rekrytering verkställande direktör
- Strategisk utveckling
- Hållbarhetsmål, uppdragsmål och ekonomiska mål
- Tillgänglighet och nya förbindelser
- US preclearance
- Utvecklingsplaner vid Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport samt Göteborg Landvetter Airport
- Utvecklingsplan Real Estate-verksamheten

- Utveckling av Commercial Services
- Större investeringar och upphandlingar
- Styrande dokument\*
- Internkontroll
- Riskhantering och riskvärdering
- Finansiella rapporter
- Rapportering från intern- och externrevision

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

### Styrelsens utskottsarbete

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

Revisionsutskottet har i uppgift att bland annat svara för kvalitetssäkring och beredning av företagens finansiella rapporter samt att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Revisionsutskottet har under 2016 haft åtta protokollförda möten varvid bolagets intern- och externrevisorer närvarar. Revisionsutskottet har under året bland annat hanterat finansiella rapporter och löpande riskrapportering, utvärdering intern- och externrevisorer, internkontroll logg och externrevisorerens avrapportering intern kontroll. Vidare har revisionsutskottet hanterat internrevisionens rapporter samt haft en fördjupad genomgång av Swedavias investeringsprocess och riskhanteringsprocess, fördjupat sig i finansieringsfrågor samt i externrevisorerens utökade krav på revisionsberättelsen. Med anledning av ändringar i 8 kap 49§ aktiebolagslagen vad gäller revisionsutskottets uppdrag har Arbetsordningen för revisionsutskottet reviderats under 2016. I revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2016 styrelseledamöterna Karin Apelman som ordförande samt Adine Grate Axén och Lotta Mellström som ledamöter.

Ersättningsutskottets uppgift är att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Därutöver ska utskottet utvärdera efterlevnaden av beslut rörande ersättning som fattas av årsstämman. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Ersättningsutskottet har haft åtta protokollförda möten under 2016. Ersättningsutskottet har under året bland annat arbetat med rekrytering av verkställande direktör och avtal för ny verkställande direktör, hanterat total ersättning och anställningsvillkor för kretsen ledande befattningshavare samt berett lön för tillförordnad verkställande direktör och internrevisionschef. Vidare har utskottet arbetat styrelsens utvärdering, vilken genomförts av extern oberoende part. Dessutom har utskottet fått en genomgång av resultatet från Swedavias medarbetarundersökning och uppföljning av handlingsplaner samt verkställande direktörens successionsplanering för ledande befattningshavare. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2016 Åke Svensson som ordförande, Lotta Mellström och Lottie Svedenstedt som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

### Utvärdering av styrelsearbetet 2016

Styrelsens arbete har under året, på styrelseordförandes initiativ, utvärderats genom en systematisk och strukturerad process av extern oberoende part. Utvärderingen syftar bland annat till att få fram ett bra underlag för styrelsens eget utvecklingsarbete. Resultatet av utvärderingen redovisas för styrelsen och 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. Rekrytering av verkställande direktör och koncernchef pågick under året och den 15 juli 2016 utsågs Jonas Abrahamsson till ny verkställande direktör och koncernchef. Jonas Abrahamsson tillträdde den 2 januari 2017. Under 2016 har vice verkställande direktör varit tillförordnad verkställande direktör och koncernchef. Under 2016 utsågs ingen 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 70–71.

## Ersättning till ledande befattningshavare

På Swedavias årsstämma den 28 april 2016 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 i fastställda "Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande". Motsvarande principer tillämpas i Swedavias dotterbolag. Swedavia tillämpar inte rörlig ersättning för ledande befattningshavare.

## Dotterbolag och intressebolag

Swedavia har fyra dotterbolag vid utgången av 2016; Swedavia Real Estate AB, Arlanda Development Company AB, Bromma Stockholm Airport Fastigheter AB samt Cityflygplatsen i Göteborg AB. Swedavia har genom dotterbolaget Swedavia Real Estate 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.

Swedavias ägardirektiv tillämpas hos samtliga dotterbolag i syfte att ha enhetliga styrningsprinciper i koncernen.

## Fakta om styrelsen

Av årsstämman valda ledamöter	Huvudstyrelse	Närvaro styrelsemöte	Invald år	Närvaro revisionsutskott	Närvaro ersättningsutskott
Åke Svensson <sup>1) 2)</sup>	Ordförande	10/14	2016		5/8
Ingemar Skogö <sup>1)</sup>	Ordförande	4/14	2010		2/8
Karin Apelman	Ledamot	14/14	2010	8/8	
Lars Backemar	Ledamot	14/14	2010		
Anna Elgh	Ledamot	14/14	2010		
Adine Grate Axén	Ledamot	13/14	2010	7/8	
Lottie Knutson	Ledamot	13/14	2015		
Lotta Mellström	Ledamot	13/14	2015	8/8	8/8
Lars Mydland	Ledamot	14/14	2014		
Lottie Svedenstedt	Ledamot	14/14	2010		8/8

## Arbetstagarrepresentanter

Lars Andersson	Ledamot	13/14	2010		
Robert Olsson	Ledamot	13/14	2010		8/8
Agne Lindbom	Suppleant	0/14	2010		
Michael Sionäs	Suppleant	0/14	2015		

<sup>1)</sup> Vid årsstämman 2016 valdes Åke Svensson till ny styrelseledamot samt styrelsens ordförande och ersatte avgående styrelseledamot och ordförande Ingemar Skogö.

<sup>2)</sup> Vid årsstämman 2016 valdes Åke Svensson till ny ledamot i ersättningsutskottet och ersatte avgående ledamot Ingemar Skogö.

## REVISORER

### Extern revision

Enligt statens ägarpolicy som gällde vid årsstämman 2016 låg ansvaret för val av revisor i bolag med statligt ägande hos ägaren. Det slutliga beslutet av val av revisorer fattades därför av ägaren på årsstämman. Revisorns uppgift är att granska bolagets och koncernens finansiella rapporter samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolaget. Vid Swedavias årsstämma den 28 april 2016 valdes revisionsbolaget Ernst & Young till revisorer. Revisionsuppdraget gäller till utgången av årsstämman 2017. Som huvudansvarig revisor valdes auktoriserad revisor Magnus Fagerstedt. Magnus Fagerstedt har inte uppdrag i bolag som påverkar oberoendet som revisor i Swedavia. Till revisorer och revisionsbolag har arvode utgått för revision och för rådgivning.

### 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 2016 bestått av två revisorer.

## STYRELSENS RAPPORT OM INTERN KONTROLL AVSEENDE DEN FINANSIELLA RAPPORTERINGEN

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Koden för den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen. Enligt Koden och årsredovisningslagen ska styrelsen årligen lämna en beskrivning av de viktigaste inslagen i bolagets system för intern kontroll och riskhantering avseende den finansiella rapporteringen. Styrelsen har en formaliserad rutin som säkerställer att fastlagd metod för finansiell rapportering och att den interna kontrollen följs. Styrelsen erhåller återrapportering kring uppföljning av status avseende vidtagna åtgärder från verksamhetens självutvärdering, rekommendationer från såväl internrevision som 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 insemellan beroende komponenter; 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 godkänna 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. Bolagets verkställande direktör har i särskild arbetsordning 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.

I tabellen med Swedavias styrande dokument framgår vilka policyer som styrelsen och koncernledningen beslutat om.

Swedavias styrande dokument	Beslutad av
Styrelsens arbetsordning	Styrelsen
Vd-instruktion	Styrelsen
Instruktion för den ekonomiska rapporteringen	Styrelsen
Förslag till riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare	Styrelsen
Code of Conduct	Styrelsen
Finanspolicy	Styrelsen
Kreditpolicy	Styrelsen
Miljöpolicy	Styrelsen
Riskpolicy	Styrelsen
Säkerhetspolicy	Styrelsen
Arbetsmiljö- och drogpolicy	Koncernledningen
Brandskyddspolicy	Koncernledningen
Crisis Managementpolicy	Koncernledningen
Flygsäkerhetspolicy	Koncernledningen
Försäkringspolicy	Koncernledningen
Informationssäkerhetspolicy	Koncernledningen
Inköpspolicy	Koncernledningen
Jämställdhets- och mångfaldspolicy	Koncernledningen
Kommunikations-, informations- och insiderpolicy	Koncernledningen
Konkurrenspolicy	Koncernledningen
Kvalitetspolicy	Koncernledningen
Mutpolicy	Koncernledningen
Personalplaneringspolicy	Koncernledningen
Portfölj-, program- och projektpolicy	Koncernledningen

### Riskhantering

Styrelsen har det yttersta ansvaret för bolagets riskhantering och har givit 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 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. Ekonomi- och finansdirektör följer även upp och analyserar processen för bokföring, bokslut och finansiell rapportering kvartalsvis genom ett särskilt uppföljningsprogram där nyckelkontroller självutvärderas och rapporteras.

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 revisionsutskott 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 emitterter samt även andra förekommande regelverk för detta. Swedavia har därför antagit en Kommunikations-, informations- och insiderpolicy som reglerar informationsspridning internt samt informationsgivning till marknaden. Swedavias publika finansiella rapportering består av fyra delårsrapporter samt en årsredovisning med hållbarhetsredovisning. Den externa finansiella rapporteringen ska präglas av öppenhet och transparens och syftar till att ge bolagets olika intressenter en relevant bild av verksamheten.

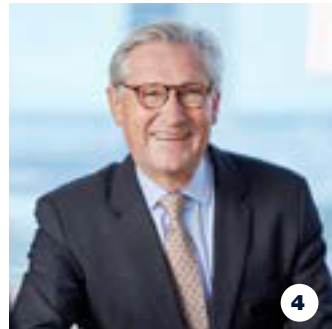
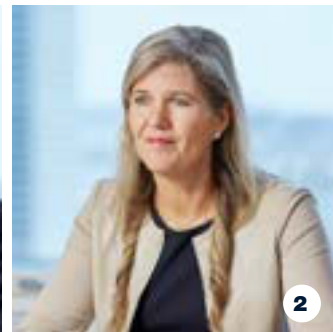
### Uppföljning och utvärdering

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



## 1. ÅKE SVENSSON

Styrelseordförande (invald 2016),  
ordförande ersättningsutskottet

**Födelseår:** 1952

**Övriga styrelseuppdrag:** Parker Hannifin Corporation (USA), Business Sweden, Vetenskap & Allmänhet (ordförande), ledamot i Upphandlingsmyndighetens insynsråd

**Utbildning:** Civilingenjör, Teknisk Fysik och Elektronik, Linköpings universitet

**Arbetslivserfarenhet:** Vd Saab AB och vd Teknikföretagen

## 2. KARIN APELMAN

Ledamot (invald 2010),  
ordförande revisionsutskottet

**Födelseår:** 1961

**Övriga styrelseuppdrag:** Svenska Handelsbanken AB, Bliwa Livförsäkring, STINT (Stiftelsen för internationalisering av högre utbildning och forskning)

**Utbildning:** Civilekonom, Handels-högskolan, Stockholm

**Arbetslivserfarenhet:** Egenföretagare. Tidigare generaldirektör EKN, finans- och ekonomidirektör Luftfartsverket, vice vd Saab Aircraft Leasing, Manager Leasing och projektfinansiering Scandinavian Airlines

## 3. ADINE GRATE AXÉN

Ledamot (invald 2010)  
ledamot revisionsutskottet

**Födelseår:** 1961

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

**Utbildning:** Civilekonom, Handels-högskolan, Stockholm och Executive MBA (AMP), Harvard, Boston, USA

**Arbetslivserfarenhet:** Egenföretagare, ordförande NASDAQ Stockholm, bolagskommitté. Tidigare Executive Vice President och Managing Director Investor AB, Vice President Corporate Finance Gota Group och Hägglöf & Ponsbach. Tidigare ledamot i Aktie-marknadsnämnden, Carnegie Investment Bank AB, Gambro AB, Grand Hotel Holdings, Ericsson Project Finance AB, EDB ErgoGroup A/S, Spray Ventures BV, Näringslivets Börskommitté och Regeringens Råd för minskat statligt ägande

## 4. 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

## 5. ANNA ELGH

Ledamot (invald 2010)

**Födelseår:** 1963

**Övriga styrelseuppdrag:** Inga

**Utbildning:** Civilingenjör, Kungliga Tekniska högskolan, Stockholm.

**Utbildning:** Executive MBA, Instituto de Empresa, Madrid

**Arbetslivserfarenhet:** Vd Svenska Retur-system AB. Tidigare affärsområdeschef äldreomsorg egen regi Vardaga, Vice President Supply Chain och koncernlogistik-chef Lantmännen, Supply Chain Director SAS Component samt flera ledande befattningar inom Svenska Statoil AB

## 6. LOTTIE KNUTSON

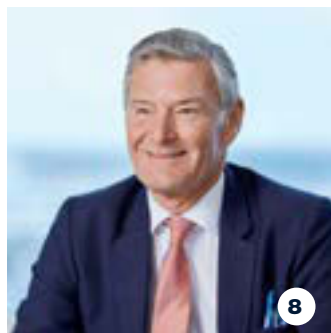
Ledamot (Invald 2015)

**Födelseår:** 1964

**Övriga styrelseuppdrag:** Stena Line BV, STS Alpresor AB, Cloetta AB, Wise Group AB, Scandic Hotels AB, Careereye AB och Actic 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



Tillsammans  
för vi världen  
närmare

**7. LOTTA MELLSTRÖM**

Ledamot (Invald 2015),  
ledamot ersättningsutskottet,  
ledamot revisionsutskottet

**Födelseår:** 1970

**Övriga styrelseuppdrag:** AB Svensk  
Exportkredit

**Utbildning:** Civilekonom, Lunds  
universitet

**Arbetslivserfarenhet:** Ämnesråd och  
biträdande enhetschef, Enheten för  
statlig bolagsförvaltning på Närings-  
departementet. Tidigare Manage-  
mentkonsult Resco AB, controller inom  
Sydkrafts- och ABB-koncernerna

**8. LARS MYDLAND**

Ledamot (Invald 2014)

**Födelseår:** 1954

**Övriga styrelseuppdrag:** mydland ehrling  
AB (ordförande), Special Adviser Board of  
Directors Velling 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, strids-  
pilot och officer Norske Luftforsvaret.  
Tidigare ledamot i SAS Commuter AB,  
SAS Sverige AB, SAS Norge AS, SAS  
Danmark AS, SAS Technical Services  
(STS). Tidigare ordförande EAC (Spain)  
och Norwegian Aviation College

**9. LOTTIE SVEDENSTEDT**

Ledamot (invald 2010),  
ledamot ersättningsutskottet

**Födelseår:** 1957

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

**Utbildning:** Juristexamen, Uppsala  
universitet

**Arbetslivserfarenhet:** Egenföretagare.  
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

**10. LARS ANDERSSON**

Arbetslagarrepresentant (invald 2010)

**Födelseår:** 1953

**Övriga styrelseuppdrag:** Ordförande i  
SEKO Swedavia förhandlingsorganisation

**Utbildning:** 1:e reparatör

**11. ROBERT OLSSON**

Arbetslagarrepresentant (invald 2010)

**Födelseår:** 1966

**Övriga styrelseuppdrag:** Sektions-  
ordförande ST

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

SUPPLEANTER

**AGNE LINDBOM**

**Födelseår:** 1961

**MICHAEL SIÖNÄS**

**Födelseår:** 1952

REVISOR

**MAGNUS FAGERSTEDT**

Huvudansvarig revisor,  
Ernst & Young AB  
**Födelseår:** 1957

## Swedavias koncern- ledning



1



2



3



4



5



6



7

### 1. 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 Åforsk, ledamot av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien (IVA)

### 2. KARL WISTRAND

Tf. vd och koncernchef perioden december 2015 till och med december 2016, vice vd i Swedavia sedan juli 2012, direktör Commercial and Real Estate sedan februari 2014 (under perioden som tf. vd och koncernchef ersattes Karl Wistrand av Torbjörn Wiberg som direktör Commercial and Real Estate)

**Födelseår:** 1957

**Utbildning:** Examen från Företags- och förvaltningsjuridisk linje, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

**Arbetslivserfarenhet:** CEO Coop Sverige AB, vice vd och CFO ICA AB samt olika uppdrag inom ICA

**Styrelseuppdrag:** Styrelseordförande i Swedavia Real Estate AB, styrelseledamot i Airport City Stockholm AB

### 3. PER ARENHAGE

Teknisk direktör sedan juli 2011

**Födelseår:** 1956

**Utbildning:** Civilingenjör, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm

**Arbetslivserfarenhet:** Operativ chef och teknisk chef Stockholm Arlanda Airport, tf. flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport, vd Uppsala Stadsnät Song, affärsområdeschef Stadsnät Vattenfall Connection och teknisk chef Uppsala Energi

**Styrelseuppdrag:** Styrelseordförande i Swedavia Energi AB och Swedavia Airport Telecom AB

### 4. LENNART BERGBOM

Strategidirektör sedan december 2010

**Födelseår:** 1969

**Utbildning:** Fil. lic. i nationalekonomi, Uppsala universitet

**Arbetslivserfarenhet:** Chef för strategiutveckling Stockholm Arlanda Airport, utredare och marknadsanalytiker på Luftfartsverket och departementssekreterare på Finansdepartementet

**Styrelseuppdrag:** Inga

### 5. ANNA BOVALLER

Chefsjurist sedan april 2010

**Födelseår:** 1963

**Utbildning:** Jur. kand., Lunds universitet, IHM Master i ledarskap och Executive Management Program, IFL, 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

### 6. PEDER GRUNDITZ

Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport sedan december 2013

**Födelseår:** 1963

**Utbildning:** Executive MBA, M-gruppen

**Arbetslivserfarenhet:** 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:** Styrelseordförande i Bromma Stockholm Airport Fastigheter AB. Styrelseledamot i Cityflygplatsen i Göteborg AB

### 7. CHARLOTTE LJUNGGREN

Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport sedan augusti 2012

**Födelseår:** 1967

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

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

**Styrelseuppdrag:** Styrelseordförande i Cityflygplatsen i Göteborg AB och Børs-sällskapet i Göteborg. Styrelseledamot i Svenska Mässan, Thomas Concrete Group AB och Arlanda Development Company AB



8



9



10



11



12



13



14

**8. SUSANNE NORMAN**

Flygplatsdirektör Regionala Flygplatser sedan december 2013 och Flygplatschef Åre Östersund Airport sedan november 2008

**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:** Styrelseordförande i Fristilen AB. Styrelseledamot i Svensk Turism AB

**9. MATS PAULSSON**

Direktör Security and Safety sedan februari 2016 och chef Security Stockholm Arlanda Airport sedan januari 2011

**Födelseår:** 1960

**Utbildning:** Polishögskolan, Ekonomi för icke ekonomer, IFL Handelshögskolan

**Arbetslivserfarenhet:** Stockholmspolisen, handläggare SÄPO, operativ chef kontraspiration SÄPO, enhetschef säkerhetsskydd SÄPO och enhetschef kontraterrorism SÄPO.

**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot Rollercoaster AB

**10. MATS PÅLSSON**

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 Criad AB och i Swedavia Real Estate AB

**11. LINDA SJÖDIN**

Marknads- och kommunikationsdirektör sedan oktober 2015

**Födelseår:** 1976

**Utbildning:** Professionellt styrelsearbete, samt styrelsens digitala utmaningar och möjligheter, Michaël Berglund Board Value, Stockholm, Communication Executives Program, Handelshögskolan Masters of Media inom IT, Stockholm, fil. kand. Medie- och kommunikationsvetenskap, Högskolan i Gävle och Statsvetenskap och sociologi, Örebro universitet

**Arbetslivserfarenhet:** Kommunikationsdirektör Swedavia, chef Communication Services Vattenfall, olika ledande positioner inom SAS-koncernen bland annat informationschef SAS Sverige AB samt journalist på nyhets- och sportredaktionen TV4

**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot i Svenskt Flyg Intresseaktiebolag

**12. KJELL-ÅKE WESTIN**

Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport sedan september 2011

**Födelseår:** 1957

**Utbildning:** Aviation College of Sweden, Flygvapnet FTS, Krigshögskolan F20

**Arbetslivserfarenhet:** Flygvapnet, SAS Flight Academy, vd Skyways Express AB, vd Direktflyg AB, chef Aviation College of Sweden, vd Örebro Airport AB samt flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport

**Styrelseuppdrag:** Styrelseledamot i Destination Sigtuna AB, suppleant i Airport City Stockholm AB och Arlanda Development Company AB

**13. MARIE WIKSBORG**

HR-direktör Swedavia sedan oktober 2013 och HR-chef Stockholm Arlanda Airport sedan augusti 2013

**Födelseår:** 1965

**Utbildning:** Civilekonom, Handelshögskolan, Göteborgs universitet

**Arbetslivserfarenhet:** 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

**14. TORBJÖRN WIBERG**

Tf. direktör Commercial och Real Estate perioden februari 2016 till och med december 2016

**Födelseår:** 1962

**Utbildning:** Civilingenjör, Kungliga Tekniska högskolan Stockholm, IFL vd Handelshögskolan, Stockholm

**Arbetslivserfarenhet:** Vd Solnabergh AB (publ), fastighetsdirektör Folksam, vd Gyllenforsen KB, vd Diligentia AB, strategichef Skandia Fastigheter AB, fastighetschef Skandia Fastigheter AB, affärsutvecklingschef SIFAB och senior konsult Catella AB

**Styrelseuppdrag:** Styrelseordförande i Arlanda Development Company AB. Styrelseledamot i Landvetter Logistic Center AB, Swedish Airport Infrastructure AB och Wiberg Property Advice AB

# Koncernens resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2016	2015
Nettoomsättning	3,4,5	5 546	5 416
Övriga rörelseintäkter	6	283	965
Aktiverat arbete för egen räkning		127	94
Externa kostnader	7	-2 251	-2 121
Personalkostnader	8	-1 761	-1 675
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-961	-915
Övriga rörelsekostnader	10	-17	-9
<b>Rörelseresultat</b>		<b>966</b>	<b>1 755</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>	11		
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures		41	22
Ränteintäkter och liknande resultatposter		6	4
Räntekostnader och liknande resultatposter		-144	-234
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>869</b>	<b>1 547</b>
Skatt	13	-152	-136
<b>Årets resultat</b>		<b>717</b>	<b>1 410</b>
<b>Resultat per aktie</b>			
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		0,50	0,98
Antal aktier		1 441 403 026	1 441 403 026

## Koncernens rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2016	2015
<b>Årets resultat</b>		<b>717</b>	<b>1 410</b>
<b>Övrigt totalresultat:</b>			
<b>Poster som kan omklassificeras till resultaträkningen</b>			
Kassaflödessäkringar:			
Omklassificerats till resultaträkningen		13	81
Årets värdeförändring		57	18
Skatt		-15	-36
Övrigt totalresultat joint ventures, netto		-12	-
<b>Poster som inte omklassificeras till resultaträkningen</b>			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensioner		-51	42
Skatt		11	-9
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>3</b>	<b>96</b>
<b>Årets totalresultat</b>		<b>720</b>	<b>1 506</b>



## Koncernens balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2016-12-31	2015-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Immateriella anläggningstillgångar	14	632	615
Övriga materiella anläggningstillgångar	15,16,17,18,19	11 530	10 515
Förvaltningsfastigheter	20,21	283	181
Biologiska tillgångar	20,22	84	85
Finansiella anläggningstillgångar	20,27,23,24,25	1 091	988
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>13 620</b>	<b>12 385</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Material och förråd	28	43	45
Kundfordringar	45	420	451
Fordringar hos intresseföretag och joint ventures	31	58	113
Övriga fordringar	32	178	141
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	33	225	118
Derivatinstrument	20,27	2	–
Likvida medel	27,42	170	6
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>1 096</b>	<b>874</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>14 716</b>	<b>13 259</b>

## Koncernens balansräkning, forts.

Belopp i MSEK	Not	2016-12-31	2015-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	34		
Aktiekapital		1 441	1 441
Övrigt tillskjutet kapital		2 162	2 162
Säkringsreserv		-119	-175
Balanserade vinstmedel		3 866	3 435
<b>Summa eget kapital</b>		<b>7 351</b>	<b>6 863</b>
<b>Långfristiga skulder</b>	45		
Avsättningar	35,36,37	1 048	945
Uppskjuten skatteskuld	38	447	447
Räntebärande skulder	18,39,41	3 321	2 412
Derivatinstrument	20,27	161	209
Övriga långfristiga skulder		8	9
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>4 985</b>	<b>4 022</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>	45		
Avsättningar	37	42	49
Räntebärande skulder	18,39,41	1 010	1 315
Derivatinstrument	20,27	–	15
Leverantörsskulder		601	372
Skulder till intresseföretag och joint ventures		0	18
Övriga skulder	43	107	82
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	44	621	521
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>2 380</b>	<b>2 373</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>14 716</b>	<b>13 259</b>

# Förändringar i eget kapital

Belopp i MSEK	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkringsreserver	Balanserade vinstmedel	Totalt kapital
<b>2015</b>					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-237	2 205	5 571
Lämnad utdelning	-	-	-	-231	-231
Justering	-	-	-	16	16
Årets totalresultat	-	-	62	1 444	1 506
<b>Utgående eget kapital 2015-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>2 162</b>	<b>-175</b>	<b>3 435</b>	<b>6 863</b>
<b>2016</b>					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	2 162	-175	3 435	6 863
Lämnad utdelning	-	-	-	-232	-232
Årets totalresultat	-	-	56	664	720
<b>Utgående eget kapital 2015-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>2 162</b>	<b>-119</b>	<b>3 866</b>	<b>7 351</b>

## Koncernens kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2016	2015
<b>Den löpande verksamheten</b>	47		
Resultat efter finansiella poster		869	1 547
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		739	-13
Betald skatt		-125	-137
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>1 483</b>	<b>1 397</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>			
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		12	-4
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-167	-73
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		322	53
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>1 650</b>	<b>1 374</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Avyttring dotterföretag		274	3 854
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-42	-22
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2 094	-1 098
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		19	2
Förvärv av finansiella tillgångar		-12	-793
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-1 855</b>	<b>1 943</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån		2 141	4 563
Återbetalda lån		-1 548	-7 748
Utbetald utdelning		-232	-231
Ökning (+)/Minskning (-) av övriga finansiella skulder		9	-8
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>370</b>	<b>-3 424</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>164</b>	<b>-107</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>6</b>	<b>112</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>170</b>	<b>6</b>

# Moderbolagets resultaträkning

Belopp i MSEK	Not	2016	2015
Nettoomsättning	4,5	5 492	5 259
Övriga rörelseintäkter	6	41	54
Aktiverat arbete för egen räkning		127	94
Externa kostnader	7	-2 267	-2 167
Personalkostnader	8	-1 733	-1 858
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-980	-936
Övriga rörelsekostnader	10	-17	-9
<b>Rörelseresultat</b>		<b>662</b>	<b>436</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>	11		
Resultat från andelar i koncernföretag		757	398
Ränteintäkter och liknande resultatposter		4	33
Räntekostnader och liknande resultatposter		-128	-277
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>1 295</b>	<b>590</b>
Bokslutsdispositioner	12	-76	4
<b>Resultat före skatt</b>		<b>1 219</b>	<b>594</b>
Skatt	13	-125	-70
<b>Årets resultat</b>		<b>1 095</b>	<b>523</b>

## Moderbolagets rapport över totalresultat

Belopp i MSEK	Not	2016	2015
<b>Årets resultat</b>		<b>1 095</b>	<b>523</b>
Övrigt totalresultat		-	-
<b>Årets totalresultat</b>		<b>1 095</b>	<b>523</b>

## Moderbolagets balansräkning

Belopp i MSEK	Not	2016-12-31	2015-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Immateriella anläggningstillgångar	14	608	615
Materiella anläggningstillgångar	15,16,17,18,19	11 467	10 411
Finansiella anläggningstillgångar	23,24,26,38	1 070	986
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>13 145</b>	<b>12 012</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>			
Material och förråd	28	40	41
Kortfristiga fordringar	29,30,31,33	1 653	1 424
Likvida medel	27,42	165	2
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>1 859</b>	<b>1 467</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>15 003</b>	<b>13 479</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>EGET KAPITAL</b>			
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital		1 441	1 441
Fond för utvecklingsutgifter		22	–
<b>Summa bundet eget kapital</b>		<b>1 463</b>	<b>1 411</b>
<b>Fritt eget kapital</b>			
Överkursfond		2 162	2 162
Balanserade vinstmedel		210	-58
Årets resultat		1 095	523
<b>Summa fritt eget kapital</b>		<b>3 467</b>	<b>2 627</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>4 931</b>	<b>4 068</b>
<b>SKULDER</b>			
Obeskattade reserver	12	1 943	1 982
Avsättningar	35,36,37	1 332	1 312
Långfristiga skulder	18,39,40,41	3 324	2 413
Kortfristiga skulder	18,39,40,41,42,44	3 475	3 705
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>15 003</b>	<b>13 479</b>

# Förändringar i eget kapital

MODERBOLAGET	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
	Aktiekapital	Fond för utvecklingsutgifter	Överkursfond	Balanserade vinstmedel	Totalt kapital
<b>Belopp i MSEK</b>					
<b>2015</b>					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	–	2 162	173	3 775
Lämnad utdelning	–	–	–	-231	-231
Årets totalresultat	–	–	–	523	523
<b>Utgående eget kapital 2015-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>–</b>	<b>2 162</b>	<b>465</b>	<b>4 068</b>
<b>2016</b>					
Eget kapital vid årets ingång	1 441	–	2 162	465	4 068
Lämnad utdelning	–	–	–	-232	-232
Omklassificering mellan bundet och fritt eget kapital	–	22	–	-22	–
Årets totalresultat	–	–	–	1 095	1 095
<b>Utgående eget kapital 2016-12-31</b>	<b>1 441</b>	<b>22</b>	<b>2 162</b>	<b>1 305</b>	<b>4 931</b>

## Moderbolagets kassaflödesanalys

Belopp i MSEK	Not	2016	2015
<b>Den löpande verksamheten</b>	47		
Resultat efter finansiella poster		1 295	590
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		981	1 249
Betald skatt		-125	-146
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>2 152</b>	<b>1 693</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>			
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		-8	-3
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-166	2 052
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		-167	364
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>1 810</b>	<b>4 106</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-49	-22
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-1 971	-1 030
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		19	-
Lämnade aktieägartillskott		-	-50
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-2 001</b>	<b>-1 101</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagna lån		2 141	4 563
Återbetalda lån		-1 548	-7 700
Utbetald utdelning		-232	-231
Ökning (+)/Minskning (-) av övriga finansiella skulder		10	-1
Erhållna/lämnade koncernbidrag		-18	256
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>353</b>	<b>-3 113</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>163</b>	<b>-108</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>2</b>	<b>111</b>
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>165</b>	<b>2</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. 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 rör skyldigheterna för flygplatshållaren att öppna upp flygplatser med fler än 2 000 000 passagerare/år för 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 rapporteringsrekommendation, 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

Endast ett fåtal ändringar i standarder från IASB har trätt i kraft 2016. Ingen av dessa har haft någon påverkan på Swedavias redovisning.

### Nya och ändrade standarder och tolkningar som träder i kraft 2017 eller senare

- IFRS 9 Finansiella instrument är en ny standard som ersätter IAS 39. Standarden är uppdelad i tre områden; klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder, nedskrivningar och säkringsredovisning. Standarden gäller från och med den 1 januari 2018, men får tillämpas dessförinnan. Swedavia har beslutat inte förtidstillämpa standarden. Klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder enligt IFRS 9 förväntas inte medföra någon förändring för redovisade poster i Swedavias finansiella rapporter. Nedskrivning avseende förväntade kreditförluster medför att reservering ska ske redan vid första redovisningstillfället och inte som tidigare, i IAS 39, först i samband med att en förlusthändelse inträffat. Swedavia har inte kvantifierat denna effekt, men bedömer att den kommer vara begränsad då kreditförluster historiskt varit låga. Reglerna avseende säkringsredovisning förväntas inte påverka Swedavia, förutom att de generellt medför ett tydligare samband med företagets riskhanteringsstrategier och vissa förenklingar vid tillämpning av säkringsredovisning.
- IFRS 15 Intäktsredovisning. Standarden behandlar redovisningen av intäkter från kontrakt och från försäljning av vissa icke-finansiella tillgångar och innehåller utökade upplysningskrav. Standarden ersätter IAS 11 och 18, IFRIC 13, 15 och 18 samt SIC-31. Datum för tillämpning är 1 januari 2018, tidigare tillämpning är tillåten. Vidare utkom förtydliganden till rekommendationen under 2016 vilka förväntas antas av EU under första halvåret 2017. Den inledande analysen av effekterna av IFRS 15 på väsentliga intäktsströmmar visar att den nya standarden inte har någon väsentlig inverkan på tidpunkten för intäktsredovisning. Swedavias huvudsakliga intäktsströmmar är inom området Aviation Business, vilket motsvarar cirka 60 procent av nettoomsättningen, och är relaterade till att tillhandahålla

infrastruktur riktad mot flygbolag och marktjänstbolag för start och landning. Prestationsåtagande inom Aviation Business bedöms fullgöras vid en tidpunkt i likhet med nuvarande redovisning. Intäktsströmmar inom Commercial Services är relaterade till tjänster med anknytning till flygplatserna såsom uthyrning av lokaler, parkeringsverksamhet och uthyrning av reklamplatser. Hyresintäkter kommer redovisas enligt IFRS 16. Vidare kommer en genomlysning ske 2017 av Swedavias hyresavtal för att undersöka gränsdragning mellan hyres- och tjänsteintäkter. Under 2017 kommer analysen att fokusera på att kartlägga eventuella effekter inom övriga delar av Aviation Business samt Commercial Services. Swedavia har beslutat att inte förtidstillämpa standarden.

- IFRS 16 Leases. 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 små belopp. Redovisningen för lease-givare kommer i allt väsentligt att vara oförändrad. Standarden ersätter IAS 17 Leasingavtal samt tillhörande tolkningar IFRIC 4, SIC-15 och SIC-27. Datum för tillämpning är räkenskapsår som börjar 1 jan 2019 eller senare. Tidigare tillämpning är tillåten (när EU godkänt) förutsatt att IFRS 15 också tillämpas, Swedavia har beslutat att inte förtidstillämpa standarden. Swedavia har ännu inte analyserat effekterna av den nya standarden som dock förväntas påverka Swedavias redovisning och finansiella rapporter.

### Viktiga bedömningar och uppskattningar

Vid upprättandet av de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS krävs att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Uppskattningarna och antagandena är baserade på historiska erfarenheter och ett antal andra faktorer som under rådande förhållanden synes vara rimliga. Verkligt utfall kan avvika från tidigare gjorda uppskattningar och bedömningar. Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Förändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om det endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuella och framtida perioder.

De för Swedavia mest väsentliga bedömningarna och uppskattningarna har gjorts inom följande områden; värderingen av goodwill genom impairment test, se not 14, och antaganden i samband med avsättningar för pensioner samt övriga avsättningar, se not 36 och 37.

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.

### Intresseföretag och joint ventures

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

### Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag

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

Under 2015 avyttrade Swedavia dotterbolag till ett joint venture. I samband med avyttringen tappade Swedavia bestämmande inflytande över dessa dotterbolag, vilket innebär att bolagen dekonsolideras. Det indirekta innehavet om 50 procent via joint venture redovisades omvärderat till verkligt värde i enlighet med IFRS 10.

### Intäkter

Swedavias 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. Intäkter från Aviation Business 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. Intäkterna från Bilparkering & Angöring redovisas i samband med att parkeringskunden nyttjar parkeringsplatsen. Hyresintäkter från Retail, Food & Beverage är omsättningsbaserade och preliminära intäkter redovisas månadsvis och slutavräkning sker vid slutet av året. Fastighetsintäkter utgörs av fasta hyresdebiteringar som redovisas under hyresperioden och försäljning av energi- och telecomtjänster 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.

## Finansiella intäkter och kostnader

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

Finansiella kostnader består av räntekostnader på skulder till kreditinstitut, företagsobligationer samt företagscertifikat, effekter av upplösningar av nuvärdesberäknade avsättningar, förlust vid värdeförändring på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet 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, intresseföretag och joint ventures som inte förväntas bli beskattade inom överskådlig framtid. I juridisk person redovisas obeskattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen delas däremot obeskattade reserver upp på uppskjuten skatteskuld och eget kapital. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att 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 företagets identifierbara 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.

## 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 aktiveras vid större om- och nybyggnadsprojekt till den del de uppkommit under byggnadstiden och räntekostnaden uppgår till ett väsentligt belopp. 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.

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.

Tillkommande utgifter läggs till anskaffningsvärdet till den del tillgångens prestanda förbättras. Övriga tillkommande utgifter redovisas som kostnad i den period de uppkommer.

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
Hysesgästanpassningar	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 antingen som finansiell leasing eller operationell leasing. Finansiell leasing föreligger då de ekonomiska riskerna och förmånerna som är förknippade med ägandet i allt väsentligt är överförda till leasetagarna. Om så ej är fallet är det frågan om operationell leasing. Koncernens väsentliga leasingavtal är klassificerade som finansiella leasingavtal och redovisas som tillgångar i koncernens balansräkning. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter har redovisats som kort- och långfristiga skulder. De leasade tillgångarna skrivs av enligt plan medan leasingbetalningarna redovisas som ränta och amortering av skulderna.

## 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. Nedskrivningar av goodwill återförs aldrig.

## Material och förråd

Förrådslager är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärdet enligt den så kallade först-in först-ut principen respektive verkligt värde. Inkursansrisker har därvid beaktats.

## Fordringar och skulder i utländsk valuta

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

## Likvida medel

Likvida medel omfattar kassa och omedelbart tillgängliga banktillgodohavanden.

## Leverantörsskulder

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

## Finansiella instrument

En finansiell tillgång eller finansiell skuld redovisas i balansräkningen när en tillgång eller skuld uppstår enligt instrumentets avtalsenliga villkor. En finansiell tillgång bokas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiserar, förfaller eller när bolaget förlorar kontrollen över den. En finansiell skuld bokas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks.

Finansiella instrument som inte är derivat redovisas till instrumentets anskaffningsvärde med tillägg/avdrag för transaktionskostnader för alla finansiella instrument, förutom de som tillhör kategorin finansiell tillgång respektive skuld, som redovisas till verkligt värde via resultatet. Derivatinstrument redovisas till verkligt värde, värdeökningar respektive värdeminskningar redovisas löpande som intäkter respektive kostnader över övrigt totalresultat i de fall säkringsredovisning är tillämpligt. Finansiella tillgångar och skulder 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 på grund av inträffade händelser. Objektiva indikationer kan vara avtalsbrott, som uteblivna eller försenade betalningar av räntor eller kapitalbelopp, betydande finansiella svårigheter för gäldenären eller försämring av kundernas kreditvärdighet.

Det redovisade värdet efter nedskrivningar på tillgångar beräknas som nuvärdet av framtida kassaflöden diskonterade med den effektiva ränta som gällde då tillgången redovisades första gången. Tillgångar med en kort löptid diskonteras inte. En nedskrivning belastar resultaträkningen. Borttagande av tillgångar från balansräkningen sker vid en eventuell konkurs.

## 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 med värdeförändringar redovisade i årets resultat. Verkligt värde är det belopp till vilken en tillgång skulle kunna överlåtas eller en skuld kunna regleras mellan kunniga och oberoende parter. Vid fastställande av verkligt värde används i första hand den officiella prisnoteringen på en aktiv marknad eller andra observerbara marknadsdata. Om detta inte existerar beräknas verkligt värde med ledning av de metoder som i varje enskilt fall antas ge den bästa uppskattningen av verkligt värde. Finansiella tillgångar värderas till verkligt värde utifrån hierarkinivå 2, se not 20.

## Lånefordringar och kundfordringar

I denna kategori ingår lånefordringar, kundfordringar, fordringar hos intresseföretag och joint ventures, övriga fordringar samt likvida medel. Dessa tillgångar 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 osäkra fordringar som bedömts individuellt.

## Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet

I denna kategori återfinns derivat med negativt värde vilka inte är föremål för säkringsredovisning. Finansiella instrument i denna kategori värderas löpande till verkligt värde med värdeförändringar redovisade i årets resultat.

## Övriga finansiella skulder

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.

## Säkringsredovisning

### Allmänt

Derivatinstrument redovisas i balansräkningen på affärsdagen och värderas till verkligt värde, 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. Vinst och förluster avseende säkringar redovisas i årets resultat vid samma tidpunkt som vinst och förluster redovisas för de poster som säkrats.

Förändringar i verkligt värde för derivatinstrument som inte uppfyller kriteri-

erna för säkringsredovisning redovisas löpande över resultatet.

### Kassaflödessäkring

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

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 koncerns 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 årets resultat.

### Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när företaget har ett formellt eller informellt åtagande som en följd av en inträffad händelse och det är troligt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Nuvärdesberäkning görs för att ta hänsyn till väsentlig tidseffekt för framtida betalningar. Avsättningar delas upp i en långfristig och kortfristig del.

### Återställningsreserv

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

### Omstruktureringsreserv

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

### Övriga avsättningar

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

### Eventualförpliktelser

En eventualförpliktelse är ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom företagets kontroll, inträffar eller uteblir, eller ett åtagande som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som en skuld eller avsättning på grund av att det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet, eller att

åtagandets storlek inte kan beräknas med tillräcklig noggrannhet. Ingen redovisning krävs när sannolikheten för ett utflöde av resurser är ytterst liten.

### 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 anskaffningsvärdeметоден. 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 anskaffningsvärdeметоден. 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 ÅRL. 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 IAS 39 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.

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. Finansiella kostnader, finansiella intäkter och inkomstskatt hanteras på koncernnivå. Redovisningsprinciperna överensstämmer med de som tillämpas i koncernredovisningen.

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Totalt Swedavia	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
<b>Resultaträkning jan – dec</b>								
Intäkter från externa kunder	5 555	5 291	401	1 302	–	-117	5 956	6 476
Intäkter från andra segment	114	141	336	311	-450	-452	–	–
<b>Summa intäkter</b>	<b>5 669</b>	<b>5 432</b>	<b>737</b>	<b>1 613</b>	<b>-450</b>	<b>-569</b>	<b>5 956</b>	<b>6 476</b>
Rörelsens kostnader	-4 067	-3 888	-411	-369	450	452	-4 029	-3 806
Avskrivningar och nedskrivningar	-956	-912	-5	-3	–	-1	-961	-915
<b>Rörelseresultat</b>	<b>646</b>	<b>632</b>	<b>321</b>	<b>1 241</b>	<b>–</b>	<b>-118</b>	<b>966</b>	<b>1 755</b>

	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Totalt Swedavia	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
<b>Balansräkning, per den 31 december</b>								
Anläggningstillgångar	13 086	11 960	1 234	1 137	-700	-713	13 620	12 385
Omsättningstillgångar	1 858	1 437	1 263	1 555	-2 025	-2 119	1 096	874
<b>Summa tillgångar</b>	<b>14 944</b>	<b>13 398</b>	<b>2 497</b>	<b>2 693</b>	<b>-2 725</b>	<b>-2 832</b>	<b>14 716</b>	<b>13 259</b>
Eget kapital	6 749	5 858	1 421	1 882	-819	-877	7 351	6 863
Skulder	8 195	7 539	1 076	810	-1 906	-1 954	7 366	6 395
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>14 944</b>	<b>13 398</b>	<b>2 497</b>	<b>2 693</b>	<b>-2 725</b>	<b>-2 832</b>	<b>14 716</b>	<b>13 259</b>

Av koncernens intäkter 2016 svarade en kund för 16 procent (14), motsvarande 958 MSEK (918), fördelat på båda segmenten.

Av koncernens totala investeringar 2016, 2 138 MSEK (1 120), är 2 019 MSEK (1 053) hänförligt till Flygplatsverksamheten och 119 MSEK (67) hänförligt till Real Estate.

**NOT 4. NETTOOMSÄTTNING**

Intäktsfördelning	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
<b>Aviation Business</b>				
Passagerarrelaterade intäkter	1 638	1 576	1 640	1 587
Flygplansrelaterade intäkter	625	647	622	644
Externt reglerade avgifter	727	650	725	640
Ground handling	257	240	256	230
Övriga tilläggstjänster	198	145	198	145
<b>Summa Aviation Business</b>	<b>3 446</b>	<b>3 258</b>	<b>3 442</b>	<b>3 247</b>
Intäktsfördelning	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
<b>Commercial Services</b>				
Bilparkering och angöring	845	796	845	796
Retail, Food & Beverage	645	634	645	634
Fastighetsintäkter	401	525	337	409
Reklam	99	90	99	90
Övriga Commercial-produkter	72	84	76	55
<b>Summa Commercial Services</b>	<b>2 062</b>	<b>2 130</b>	<b>2 002</b>	<b>1 985</b>
Övrig nettoomsättning	38	27	48	26
<b>Summa nettoomsättning</b>	<b>5 546</b>	<b>5 416</b>	<b>5 492</b>	<b>5 259</b>

<sup>4</sup> Från och med den 1 januari 2016 har Swedavia gjort mindre ändringar i definitionen av nettoomsättning. Jämförelseperioder har justerats.

**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	
	2016	2015	2016	2015
<b>Försäljning varor och tjänster</b>				
Dotterbolag	–	–	119	174
Intressebolag och joint ventures	17	18	2	9
<b>Summa försäljning varor och tjänster</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>121</b>	<b>183</b>
<b>Försäljning fast egendom eller andra tillgångar</b>				
Dotterbolag	–	–	10	10
Intressebolag och joint ventures	19	918	19	–
<b>Summa försäljning fast egendom eller andra tillgångar</b>	<b>19</b>	<b>918</b>	<b>29</b>	<b>10</b>
<b>Köp varor och tjänster</b>				
Dotterbolag	–	–	322	312
Intressebolag och joint ventures	51	16	23	16
<b>Summa köp varor och tjänster</b>	<b>51</b>	<b>16</b>	<b>345</b>	<b>328</b>
<b>Räntor, netto</b>				
Dotterbolag	–	–	0	27
<b>Summa räntor</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>0</b>	<b>27</b>

**Transaktioner med staten**

Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Swedaviakoncernens produkter och tjänster erbjuds staten, statliga myndigheter och statligt ägda bolag (benämns härnäst efter 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 131 MSEK (105) och inköp av varor och tjänster uppgår till 195 MSEK (169). Transaktioner med staten avseende skatter och sociala avgifter har undantagits.

**NOT 6. ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
<b>Övriga rörelseintäkter</b>				
Realisationsvinster	266	938	23	–
Övrigt	18	27	18	54
<b>Summa</b>	<b>283</b>	<b>965</b>	<b>41</b>	<b>54</b>

Realisationsvinster 2016 avser avyttring av dotterbolag, 241 MSEK och försäljning av mark, 20 MSEK samt övriga realisationsvinster om 5 MSEK. Realisationsvinster 2015 avser avyttring av fastighetsportfölj, 820 MSEK, samt mark, 118 MSEK.

**NOT 7. ARVODE OCH KOSTNADERSÄTTNING TILL REVISORER**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
<b>Ernst &amp; Young</b>				
Revisionsuppdrag	3	3	3	3
Skatterådgivning	–	–	–	–
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 föranleder av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter. Skatterådgivning avser samtliga konsultationer inom skatteområdet.

Med övriga tjänster avses rådgivning avseende redovisningsfrågor samt rådgivning kring processer och intern kontroll.

**NOT 8. ANSTÄLLDA OCH PERSONALKOSTNADER**

	2016			2015		
	Totalt	Andel kvinnor	Andel män	Totalt	Andel kvinnor	Andel män
<b>Medelantalet anställda, Sverige</b>						
Moderbolag	2 941	35 %	65 %	2 759	34 %	66 %
Dotterbolag	8	25 %	75 %	28	40 %	60 %
<b>Koncernen</b>	<b>2 949</b>	<b>35 %</b>	<b>65 %</b>	<b>2 787</b>	<b>34 %</b>	<b>66 %</b>

Fördelning ledande befattningshavare	2016-12-31		2015-12-31	
	Andel kvinnor	Andel män	Andel kvinnor	Andel män
<b>Koncernen</b>				
Styrelseledamöter	67 %	33 %	67 %	33 %
Övriga ledande befattningshavare inklusive vd	40 %	60 %	42 %	58 %

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader, MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
<b>Löner och ersättningar</b>				
Styrelsen	2	2	2	2
Vd och ledande befattningshavare	27	32	27	32
Övriga anställda	1 147	1 103	1 141	1 077
<b>Summa</b>	<b>1 175</b>	<b>1 137</b>	<b>1 171</b>	<b>1 111</b>
Sociala kostnader	509	705	506	696
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	8	9	8	9
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	114	335	113	334
Övriga personalrelaterade kostnader	57	53	57	51
Koncernmässiga justeringar	20	-219	–	–
<b>Summa personalkostnader</b>	<b>1 761</b>	<b>1 673</b>	<b>1 733</b>	<b>1 858</b>



Ersättning till styrelse 2016, TSEK	Styrelse-arvoden	Revisions-utskott	Ersättnings-utskott	Övriga förmåner
<b>Styrelsens ordförande</b>				
Åke Svensson <sup>1)2)</sup>	293	–	17	–
Ingemar Skogö <sup>1)</sup>	147	–	8	–
<b>Styrelseledamöter</b>				
Karin Apelman	220	35	–	–
Lars Backemar	220	–	–	–
Anna Elgh	220	–	–	–
Adine Grate Axén	220	20	–	–
Lottie Knutson	220	–	–	–
Lotta Mellström	–	–	–	–
Lars Mydland	220	–	–	–
Lottie Svedenstedt	220	–	20	–
<b>Summa</b>	<b>1 980</b>	<b>55</b>	<b>45</b>	<b>–</b>

<sup>1)</sup> Vid årsstämman 2016 valdes Åke Svensson till ny styrelseledamot och styrelsens ordförande och ersatte avgående styrelseledamot och ordförande Ingemar Skogö.

<sup>2)</sup> Vid årsstämman 2016 valdes Åke Svensson till ny ledamot i ersättningsutskottet och ersatte avgående ledamot Ingemar Skogö.

Ersättning till styrelse 2015, TSEK	Styrelse-arvoden	Revisions-utskott	Ersättnings-utskott	Övriga förmåner
<b>Styrelsens ordförande</b>				
Ingemar Skogö	440	–	25	–
<b>Styrelseledamöter</b>				
Karin Apelman	220	35	–	–
Lars Backemar	220	–	–	–
Anna Elgh <sup>2)</sup>	220	7	–	–
Adine Grate Axén <sup>2)</sup>	220	13	–	–
Hans Jeppsson <sup>1)</sup>	73	–	–	–
Lottie Knutson <sup>1)</sup>	147	–	–	–
Jenny Lahrin <sup>1)2)</sup>	–	–	–	–
Lotta Mellström <sup>1)2)</sup>	–	–	–	–
Lars Mydland	220	–	–	–
Lottie Svedenstedt	220	–	20	–
<b>Summa</b>	<b>1 980</b>	<b>55</b>	<b>45</b>	<b>–</b>

<sup>1)</sup> Vid årsstämman 2015 valdes Lottie Knutson och Lotta Mellström till nya styrelseledamöter och ersatte de avgående styrelseledamöterna Hans Jeppsson och Jenny Lahrin.

<sup>2)</sup> Vid årsstämman 2015 valdes Adine Grate Axén till ny ledamot i revisionsutskottet och ersatte Anna Elgh, samt att Lotta Mellström valdes till ny ledamot i revisionsutskottet samt ersättningsutskottet och ersatte avgående ledamot Jenny Lahrin.

Ersättningar till styrelsen utgår från de av årsstämmans fastställda arvoden. Styrelsearvode utbetalas som lön eller fakturering från styrelseledamots enskilda firma eller bolag. I de fall styrelsearvodet fakturereras görs det med ett tillägg för ett belopp motsvarande de sociala avgifter som Swedavia AB därmed inte har att erlägga.

### 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 28 april 2016. Ingen pensionsersättning utgår till styrelsen. Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd i Regeringskansliet. Arbetstagarrepresentanter eller suppleanter erhåller ej styrelsearvode. Styrelsearvode utbetalas som lön alternativt utbetalas till styrelseledamots bolag. 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 28 april 2016. I revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2016 styrelseledamöterna Karin Apelman som ordförande och Adine Grate Axén och Lotta Mellström som ledamöter.

Ersättning till ersättningsutskottet utgår enligt beslut på årsstämman den 28 april 2016. I ersättningsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2016 styrelseordförande Åke Svensson som ordförande och styrelseledamöterna Lotta Mellström och Lottie Svedenstedt som ledamöter, samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Ersättning till ledande befattningshavare <sup>1)</sup> 2016, TSEK			Grundlön	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensions- kostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
Vd och koncernchef	Karl Wistrand <sup>2)</sup>		3 032	–	12	895	3 938	6+ 12
Ekonomi- och finansdirektör	Mats Pålsson		2 120	–	12	626	2 757	6+ 6
HR-direktör	Marie Wiksborg		1 684	–	0	464	2 148	6+ 6
Chefsjurist	Anna Bovaller <sup>3)</sup>		1 460	–	11	380	1 852	6+ -
Marknads- och kommunikationsdirektör	Linda Sjödin		1 437	–	12	385	1 834	6+ 6
Direktör Security & Safety	Mats Paulsson	fr.o.m. 2016-02-01	1 256	–	8	328	1 592	6+ 6
Direktör Security & Safety	Anders Lennerman <sup>4)</sup>	t.o.m. 2016-01-31	1 782	–	5	323	2 111	6+ 6
Strategidirektör	Lennart Bergbom		1 329	–	11	323	1 662	6+ 6
Teknisk direktör	Per Arenhage <sup>3)</sup>		1 655	–	7	497	2 159	6+ -
Direktör Commercial & Real Estate	Torbjörn Wiberg <sup>5)</sup>	period 2016-02-16 –2016-12-31	2 736	–	–	–	2 736	–
Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	Peder Grunditz		1 621	–	3	422	2 046	6+ 6
Direktör Regionala flygplatser samt Flygplatschef Åre Östersund Airport	Susanne Norman		1 366	–	2	306	1 673	6+ 6
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	Charlotte Ljunggren		1 839	–	2	545	2 385	6+ 6
Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	Kjell-Åke Westin		1 920	–	7	576	2 503	6+ 6
Director Aviation Business <sup>6)</sup>	Elizabeth Axtelius <sup>3)</sup>		1 028	–	12	202	1 241	3+ -
Chef Commercial Services <sup>7)</sup>	Magnus Ros <sup>3)</sup>	period 2016-09-20 –2016-12-31	389	–	0	73	462	6+ -
<b>Summa</b>			<b>26 653</b>	<b>–</b>	<b>105</b>	<b>6 343</b>	<b>33 101</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> Karl Wistrand tillträdde rollen som vd och koncernchef från den 17 december 2015. Under tiden som vd och koncernchef utges ett lönetillägg samt ett avgångsvederlag om 12 månader om anställningen skulle avslutas från bolagets sida.

<sup>3)</sup> Anställningsavtalen innehåller inte någon bestämmelse om avgångsvederlag.

<sup>4)</sup> I samband med omorganisation inom Security & Safety tillträdde Mats Paulsson tjänsten som direktör Security & Safety 2016-02-01. I samband med omorganiseringen uppstod en övertalighet vilket innebar att Anders Lennerman lämnade sin tjänst som direktör Security & Safety 2016-01-31. Anders Lennerman kvarstod under period 2016-02-01 till och med 2016-03-18 som senior rådgivare inom Security & Safety. I redovisad ersättning för 2016 ingår ersättning och pensionsavsättning under period som senior rådgivare och uppsägningstid med 992 TSEK respektive 290 TSEK, samt avgångsvederlag för en period av 6 månader om 674 TSEK. Den totala maximala ersättningen uppgår till 1 956 TSEK. Avgångsvederlag utbetalas månadsvis och avräknas mot eventuellt andra inkomster, kostnaden för avgångsvederlag inklusive arbetsgivaravgifter kostnadsfördes 2016.

<sup>5)</sup> Tf. direktör Commercial & Real Estate, adjungerad ledamot i Swedavias koncernledning under period från den 16 februari till den 31 december 2016. Inhyrd konsult där ersättning utgår genom konsultarvode.

<sup>6)</sup> Rapporterar till vd och koncernchef, men ingår ej i Swedavias koncernledning.

<sup>7)</sup> Chef Commercial Services, adjungerad ledamot i Swedavias koncernledning under period från den 20 september till den 31 december 2016.

Ersättning till ledande befattningshavare <sup>1)</sup> 2015, TSEK			Grundlön	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensionskostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
Vd och koncernchef	Torborg Chetkovich <sup>2)</sup>	t.o.m. 2015-12-17	9 347	–	9	1 468	10 824	6+ 15
Vd och koncernchef Vice vd Vd Swedavia Real Estate Chef Commercial & Real Estate	Karl Wistrand <sup>3)</sup>	fr.o.m. 2015-12-17	2 453	–	1	724	3 177	6+ 9 / 12
Ekonomi- och finansdirektör	Mats Pålson <sup>4)</sup>		2 248	–	0	540	2 788	6+ 6
Direktör Aviation, Customer & Marketing	Michael Persson Gripkow <sup>5)</sup>	t.o.m. 2015-07-05	2 312	–	0	384	2 696	6+ 6
HR-direktör	Marie Wiksborg		1 629	–	0	449	2 078	6+ 6
Chefsjurist	Anna Bovaller <sup>7)</sup>		1 420	–	0	385	1 805	6+ -
Marknads- och kommunikationsdirektör	Linda Sjödin		1 366	–	7	362	1 734	6+ 6
Direktör Security & Safety	Anders Lennerman		1 367	–	13	410	1 790	6+ 6
Strategidirektör	Lennart Bergbom		1 186	–	0	256	1 442	6+ 6
Teknisk direktör	Per Arenhage <sup>7)</sup>		1 619	–	7	487	2 113	6+ -
Flygplatsdirektör Bromma Stockholm Airport	Peder Grunditz		1 580	–	3	412	1 995	6+ 6
Direktör Regionala flygplatser samt Flygplatschef Åre Östersund Airport	Susanne Norman		1 344	–	2	341	1 687	6+ 6
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport	Charlotte Ljunggren		1 803	–	2	534	2 340	6+ 6
Flygplatsdirektör Stockholm Arlanda Airport	Kjell-Åke Westin		1 884	–	7	566	2 457	6+ 6
Director Aviation Business	Elizabeth Axtelius <sup>6)</sup>	fr.o.m. 2015-07-06	492	–	0	96	589	3+ -
<b>Summa</b>			<b>32 050</b>	<b>–</b>	<b>51</b>	<b>7 414</b>	<b>39 514</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 består av parkeringsförmån och tidningsförmån. I pensionskostnad inkluderas effekt av lönevaxling samt premier till en extra sjukförsäkring.

<sup>2)</sup> Torborg Chetkovich entledigades av styrelsen från sitt uppdrag som vd och koncernchef med verkan från den 17 december 2015. I redovisad ersättning för 2015 ingår även grundlön och pensionsavsättning under uppsägningstid till och med den 17 juni 2016 med 1 885 TSEK respektive 501 TSEK, samt avgångsvederlag för en period av 15 månader om 4 178 TSEK. Den totala maximala ersättningen kopplat till entledigandet uppgår till 6 564 TSEK. Uppsägningstid och avgångsvederlag utbetalas månadsvis och avräknas mot eventuellt andra inkomster. Hela kostnaden för entledigandet inklusive arbetsgivaravgifter kostnadsfördes 2015.

<sup>3)</sup> Karl Wistrand tillträdde rollen som vd och koncernchef från den 17 december 2015. Under tiden som vd och koncernchef utges ett lönetillägg samt ett avgångsvederlag om 12 månader om anställningen skulle avslutas från bolagets sida.

<sup>4)</sup> Mats Pålson tillträdde som ekonomi- och finansdirektör den 12 februari 2015. Fram till den 11 februari 2015 var han tf. ekonomi- och finansdirektör där ersättning utgavs genom konsultarvode.

<sup>5)</sup> En sammanslagning av Koncernkommunikation och Marknadskommunikation ägde rum den 6 juli 2015, där marknads- och kommunikationsdirektör Linda Sjödin blev ansvarig för den nya organisationen. I samband med omorganisationen uppstod övertalighet, vilket innebar att Michael Persson Gripkow lämnade Swedavia. I redovisad ersättning för 2015 ingår även grundlön och pensionsavsättning under uppsägningstiden till och med den 5 december 2015 med 800 TSEK respektive 180 TSEK, samt avgångsvederlag för en period av 6 månader om 744 TSEK. Den totala maximala ersättningen uppgår till 1 724 TSEK. Avgångsvederlag utbetalas månadsvis och avräknas mot eventuellt andra inkomster, kostnaden för avgångsvederlag inklusive arbetsgivaravgifter kostnadsfördes 2015.

<sup>6)</sup> Elizabeth Axtelius rapporterar, i egenskap av Director Aviation Business, till vd och koncernchef från och med den 6 juli 2015, men är inte ledamot av Swedavias koncernledning.

<sup>7)</sup> Anställningsavtalen innehåller inte någon bestämmelse om avgångsvederlag.

## 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 interrevisionschef 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. Ersättningarna ska präglas av rimlighet och transparens samt bidra

till en god etik och företagskultur. Ersättningen ska inte vara löneledande i förhållande till jämförbara företag utan präglas av måttfullhet.

I fråga om ersättning och andra anställningsvillkor tillämpar Swedavia de av regeringen fastställda "Riktlinjer för anställningsvillkor för ledande befattningshavare i företag med statligt ägande" beslutade den 20 april 2009. Dessa riktlinjer ska utmynna i en ersättning som är konkurrenskraftig, takbestämd, rimlig och ändamålsenlig. Principen är fast grundlön vilket innebär att några incitamentsprogram eller andra typer av rörliga lönedelar inte får förekomma för ledande befattningshavare.

Kostnaden inklusive arbetsgivaravgifter för entledigandet av tidigare vd Torborg Chetkovich kostnadsfördes 2015. Avgångsvederlag utbetalas månadsvis och avräknas mot eventuellt andra inkomster.

**Pensioner**

Pension till vd har avsatts enligt den avgiftsbestämda ITP 1-planen. Pension till övriga ledande befattningshavare avsatts enligt den avgiftsbestämda ITP 1-planen, med undantag för Flygplatsdirektör 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 pensionstilläggstrappa till ITP 1. För en del ledande befattningshavare vilka inte omfattas av pensionstilläggstrappan till ITP 1 har det avtalats att teckna en extra pensionsinsättning utöver den avgiftsbestämda pensionen enligt ITP 1-planen. 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 eller inkomst från annan förvärvsverksamhet ska avgångsvederlaget reduceras med belopp motsvarande ny inkomst under den aktuella perioden. Avgångsvederlaget 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 Swedavia koncernen erhåller ersättning i form av fast grundlön, fast timlön, förmåner samt pensionsavsättning enligt kollektivavtal. För vissa åldersgrupper vars anställning övergick från LfV till Swedavia den 1 april 2010 gäller även 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	
	2016	2015	2016	2015
Goodwill	-	-	25	25
Övriga immateriella anläggningstillgångar	32	27	32	27
Byggnader och mark	323	322	323	320
Förvaltningsfastigheter	1	1	-	-
Markanläggningar	165	158	165	158
Installationer, fordon och inventarier	409	405	404	404
<b>Summa</b>	<b>930</b>	<b>913</b>	<b>949</b>	<b>934</b>
<b>Nedskrivningar</b>				
Byggnader och mark	24	2	24	2
Markanläggningar	4	-	4	-
Installationer, fordon och inventarier	3	-	3	-
<b>Summa</b>	<b>31</b>	<b>2</b>	<b>31</b>	<b>2</b>
<b>Totalt</b>	<b>961</b>	<b>915</b>	<b>980</b>	<b>936</b>

**NOT 10. ÖVRIGA RÖRELSEKOSTNADER**

Övriga rörelsekostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Utrangeringskostnader	16	8	16	8
Övrigt	1	1	1	1
<b>Summa</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>9</b>

**NOT 11. FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER**

Resultat från andelar i koncernföretag	Moderbolaget	
	2016	2015
Nedskrivning av andelar i koncernföretag <sup>1)</sup>	-	-85
Utdelning	757	483
<b>Summa</b>	<b>757</b>	<b>398</b>

<sup>1)</sup> Se not 26 för information kring nedskrivning av andelar i koncernföretag.

Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Årets andel i intresseföretags och joint ventures resultat	41	22	-	-
<b>Summa</b>	<b>41</b>	<b>22</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Finansiella intäkter	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Ränteintäkter	3	2	2	31
Netto valutakursförändringar	3	2	2	3
<b>Summa</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>33</b>

Finansiella kostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
Räntekostnader finansiella skulder	32	54	39	54
Derivatinstrument	85	157	85	220
Räntedel i årets pensionskostnad	23	21	-	-
Övriga finansiella kostnader	4	2	4	2
<b>Summa</b>	<b>144</b>	<b>234</b>	<b>128</b>	<b>277</b>

Räntekostnader från finansiella skulder är hänförliga till skulder till kreditinstitut, företagsobligationer och företagscertifikat. Lånekostnader hänförliga till om- och nybyggnadsprojekt uppgående till 6 MSEK har aktiverats under året.

## NOT 12. BOKSLUTSDISPOSITIONER OCH OBESKATTADE RESERVER

	Moderbolaget	
	2016	2015
<b>Bokslutsdispositioner</b>		
Förändring avskrivningar över plan	39	-15
Lämnade koncernbidrag	-203	-33
Erhållna koncernbidrag	89	52
<b>Summa bokslutsdispositioner</b>	<b>-76</b>	<b>4</b>
<b>Obeskattade reserver</b>		
Accumulerade avskrivningar över plan	1 733	1 772
Periodiseringsfonder	210	210
<b>Summa obeskattade reserver</b>	<b>1 943</b>	<b>1 982</b>

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

## NOT 13. SKATT

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016	2015	2016	2015
<b>Aktuell skattekostnad (-) / skatteintäkt (+)</b>				
Årets skattekostnad /skatteintäkt	-156	-78	-135	-49
	<b>-156</b>	<b>-78</b>	<b>-135</b>	<b>-49</b>
<b>Uppskjuten skattekostnad (-) / skatteintäkt (+)</b>				
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	4	-58	10	-21
<b>Totalt redovisad skattekostnad</b>	<b>-152</b>	<b>-136</b>	<b>-125</b>	<b>-70</b>
Koncernen	2016		2015	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
<b>Avstämning av effektiv skatt</b>				
Resultat före skatt		869		1 547
Skatt enligt gällande skattesats	22,0	-191	22,0	-340
Skatt avseende tidigare års taxering		-1		-1
Ej aktiverat underskott		15		-
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-35		-24
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter		52		232
Övrigt		8		-3
<b>Redovisad effektiv skatt</b>	<b>17,5 %</b>	<b>-152</b>	<b>8,8</b>	<b>-136</b>

Moderbolaget	2016		2015	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
<b>Avstämning av effektiv skatt</b>				
Resultat före skatt		1219		594
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	22,0	-268	22,0	-131
Skatt avseende tidigare års taxering		-		-1
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader		-24		-44
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter		167		106
<b>Redovisad effektiv skatt</b>	<b>10,3 %</b>	<b>-125</b>	<b>11,7</b>	<b>-70</b>

I koncernen avser ej skattepliktiga intäkter 2015 och 2016 främst realisationsvinster från avyttring av aktier och andelar. I moderbolaget avser motsvarande post för 2016 och 2015 främst utdelning från dotterbolag.

## NOT 14. IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Immateriella anläggningstillgångar	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Goodwill	352	352	327	352
Övriga immateriella anläggningstillgångar	281	263	281	263
<b>Summa</b>	<b>632</b>	<b>615</b>	<b>608</b>	<b>615</b>
Goodwill	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Accumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	377	377	493	493
<b>Vid årets slut</b>	<b>377</b>	<b>377</b>	<b>493</b>	<b>493</b>
<b>Accumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-25	-25	-142	-117
Årets avskrivning enligt plan	-	-	-25	-25
<b>Vid årets slut</b>	<b>-25</b>	<b>-25</b>	<b>-166</b>	<b>-142</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>352</b>	<b>352</b>	<b>327</b>	<b>352</b>

### Goodwill

I samband med bolagiseringen den 1 april 2010, överläts tillgångar och skulder från LfV till Swedavia till ett bedömt marknadsvärde. I samband med transaktionen uppstod det i moderbolaget en goodwill om 493 MSEK. I koncernredovisningen uppgick goodwillen till 377 MSEK, skillnaden beror på värdering av förmånsbestämda pensionsåtaganden i enlighet med IAS 19.

**Prövning av nedskrivningsbehov för goodwill**

Goodwill allokeras till de kassagenererande enheter som förväntas bli gynnade av förvärvet. Goodwill i koncernredovisningen härleds till den kassagenererande enheten Flygplatsverksamheten (rörelsesegment). 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 och budget. Efter den utgår uppskattade kassaflöden från företagsledningens prognoser fram till år 2032. Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärdet är resandeutvecklingen, investeringsnivån samt kostnadsutveckling. Kassaflöden bortom 2032 har antagits ha en årlig tillväxt motsvarande 2 procent (2) per år. Den använda diskonteringsräntan före skatt uppgår till 7,9 procent (7,7). Prövningen har inte inneburit någon nedskrivning av goodwill och rimliga förändringar av antagandena skulle inte leda till något nedskrivningsbehov.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Övriga immateriella anläggningstillgångar</b>				
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	363	341	363	341
Årets omklassificeringar	49	22	49	22
<b>Vid årets slut</b>	<b>412</b>	<b>363</b>	<b>412</b>	<b>363</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-100	-73	-100	-73
Årets avskrivning enligt plan	-32	-27	-32	-27
<b>Vid årets slut</b>	<b>-131</b>	<b>-100</b>	<b>-131</b>	<b>-100</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>281</b>	<b>263</b>	<b>281</b>	<b>263</b>

Övriga immateriella anläggningstillgångar avser bullerisolerings i annans fastighet samt egenutvecklade tillgångar.

**NOT 15. MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Byggnader och mark (not 16)	4 890	5 111	4 904	5 057
Markanläggningar (not 17)	2 364	2 331	2 364	2 324
Installationer, fordon och inventarier (not 18)	2 171	2 343	2 120	2 327
Pågående nyanläggningar (not 19)	2 106	731	2 079	702
<b>Summa</b>	<b>11 530</b>	<b>10 515</b>	<b>11 467</b>	<b>10 411</b>

**NOT 16. BYGGNADER OCH MARK**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	6 827	6 513	6 758	6 470
Årets förvärv/omklassificeringar	168	326	210	306
Årets avyttringar och utrangeringar	-49	-12	-24	-18
<b>Vid årets slut</b>	<b>6 946</b>	<b>6 827</b>	<b>6 944</b>	<b>6 758</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-1 686	-1 373	-1 681	-1 369
Återföring avskrivning på avyttringar	3	9	3	9
Årets avskrivning enligt plan	-323	-322	-323	-321
<b>Vid årets slut</b>	<b>-2 006</b>	<b>-1 686</b>	<b>-2 000</b>	<b>-1 681</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	-30	-28	-20	-18
Återföring av tidigare års nedskrivningar	4	-	4	-
Årets nedskrivningar	-24	-2	-24	-2
<b>Vid årets slut</b>	<b>-50</b>	<b>-30</b>	<b>-40</b>	<b>-20</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>4 890</b>	<b>5 111</b>	<b>4 904</b>	<b>5 057</b>
<b>Varav mark</b>				
Vid årets början	399	397	309	315
Årets förvärv	18	2	58	-
Årets avyttringar	-37	-	-10	-6
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>380</b>	<b>399</b>	<b>357</b>	<b>309</b>

**NOT 17. MARKANLÄGGNINGAR**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	3 162	2 937	3 156	2 931
Årets omklassificeringar	209	256	215	256
Årets avyttringar och utrangeringar	-8	-31	-8	-31
<b>Vid årets slut</b>	<b>3 362</b>	<b>3 162</b>	<b>3 362</b>	<b>3 156</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-820	-693	-820	-693
Återföring avskrivning på avyttringar	-10	30	-10	30
Årets avskrivning enligt plan	-165	-158	-165	-158
<b>Vid årets slut</b>	<b>-994</b>	<b>-820</b>	<b>-994</b>	<b>-820</b>
<b>Ackumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	-12	-12	-12	-12
Återföring nedskrivning på avyttring	12	-	12	-
Årets nedskrivningar	-4	-	-4	-
<b>Vid årets slut</b>	<b>-4</b>	<b>-12</b>	<b>-4</b>	<b>-12</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>2 364</b>	<b>2 331</b>	<b>2 364</b>	<b>2 324</b>

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

**NOT 18. INSTALLATIONER, FORDON OCH INVENTARIER**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	4 383	3 774	4 365	3 770
Årets omklassificeringar	246	644	207	630
Årets avyttringar och utrangeringar	-44	-35	-44	-35
<b>Vid årets slut</b>	<b>4 585</b>	<b>4 383</b>	<b>4 528</b>	<b>4 365</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar enligt plan</b>				
Vid årets början	-2 036	-1 659	-2 034	-1 658
Återföring avskrivning på avyttringar	34	28	34	28
Årets avskrivning enligt plan	-409	-405	-404	-404
<b>Vid årets slut</b>	<b>-2 412</b>	<b>-2 036</b>	<b>-2 405</b>	<b>-2 034</b>

	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Ackumulerade nedskrivningar</b>				
Vid årets början	-4	-4	-4	-4
Återföring av nedskrivningar	4	-	4	-
Årets nedskrivningar	-3	-	-3	-
<b>Vid årets slut</b>	<b>-3</b>	<b>-4</b>	<b>-3</b>	<b>-4</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>2 171</b>	<b>2 343</b>	<b>2 120</b>	<b>2 327</b>

**Leasing**

Swedavias leasing avser finansiell leasing av fordon. I posten installationer, fordon och inventarier ingår leasingobjekt som koncernen innehar enligt leasingavtal med följande belopp. Årets leasingavgifter uppgår till 9 MSEK (7) i koncernen.

	Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31
<b>Redovisade värden</b>		
Anskaffningsvärden – aktiverad finansiell leasing	60	46
Ackumulerade avskrivningar	-33	-29
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>27</b>	<b>17</b>

Koncernen leasar ett antal fordon enligt leasingavtal, leasingperioderna är mellan tre och åtta år.

	2016		2015	
	Framtida minimi-leasingavgifter	Nuvärde av framtida minimi-leasingavgifter	Framtida minimi-leasingavgifter	Nuvärde av framtida minimi-leasingavgifter
<b>Framtida leasingavgifter</b>				
Inom ett år	9	9	7	7
Mellan två och fem år	22	21	11	11
Senare än fem år	1	1	-	-
<b>Summa</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>18</b>

**NOT 19. PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR AVSEENDE MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Vid årets början	731	932	702	902
Årets förvärv	2 051	1 090	2 079	1 031
Årets avyttringar	-10	-21	-10	-17
Årets omklassificeringar	-667	-1 271	-693	-1 214
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>2 106</b>	<b>731</b>	<b>2 079</b>	<b>702</b>

Pågående nyanläggningar utgörs till största del av investeringar inom infrastruktur och terminaler som rullbanor och bagagehanteringssystem. Omklassificering av en tillgång sker när tillgången tas i bruk. Tillgången omklassificeras till det tillgångsslag som tillgången avser.

**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 2016-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Derivatinstrument (not 27) <sup>1)</sup>	–	153	–	153
Biologiska tillgångar (not 22) <sup>1)</sup>	–	84	–	84
Långfristiga räntebärande skulder (not 27) <sup>2)</sup>	–	–	–	–
Förvaltningsfastigheter (not 21) <sup>2)</sup>	–	–	1 059	1 059
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>237</b>	<b>1 059</b>	<b>1 296</b>

Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2015-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Derivatinstrument (not 27) <sup>1)</sup>	–	224	–	224
Biologiska tillgångar (not 22) <sup>1)</sup>	–	85	–	85
Långfristiga räntebärande skulder (not 27) <sup>2)</sup>	–	2 454	–	2 454
Förvaltningsfastigheter (not 21) <sup>2)</sup>	–	–	367	367
<b>Summa</b>	<b>–</b>	<b>2 763</b>	<b>367</b>	<b>3 130</b>

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

<sup>2)</sup> Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Beloppen ovan är verkliga värden för upplysningsändamål.

Ingen förändring av nivåer 2016 jämfört med 2015.

**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 i samband med årsbokslut vartannat år 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 externa kostnader. Det verkliga värdet fastställs utifrån hierarkinivå 2, vilket innebär att väsentlig indata i värderingen är baserad på observerbar 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. Extern värdering har utförts i samband med årsbokslutet 2016.

**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. Extern värdering har utförts i samband med årsbokslutet 2016.

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 härläda 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 (5) och direkta kostnader uppgår till 3 MSEK (12). 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 367 MSEK till 1 059 MSEK. Den positiva värdeutvecklingen beror i viss mån på ett antal värderingsobjekt som tillkommit sedan föregående värderingstillfälle; företrädesvis mark vid Stockholm Arlanda Airport för hotell-, kontors- och kongressändamål. Vidare har efterfrågan ökat på moderna anläggningar för logistik-/lagerverksamhet samtidigt som utvecklingen på investeringsmarknaden varit generellt positiv. Detta har medfört stigande markpriser för framför allt objekten på Stockholm Arlanda Airport.

	Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	191	164
Årets förvärv	88	34
Årets avyttringar	–	-7
Årets omklassificering	14	–
<b>Vid årets slut</b>	<b>293</b>	<b>191</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar enligt plan</b>		
Vid årets början	-3	-2
Årets avskrivning enligt plan	-1	-1
<b>Vid årets slut</b>	<b>-4</b>	<b>-3</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>		
Vid årets början	-6	-12
Årets nedskrivning	–	6
<b>Vid årets slut</b>	<b>-6</b>	<b>-6</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>283</b>	<b>181</b>
Verkligt värde (not 20)	1 059	367

**Operationell leasing – koncernen som leasegivare**

Koncernens förvaltningsfastigheter hyrs ut under operationella leasingavtal och genererar hyresintäkter. Framtida hyresintäkter som hänförs till icke uppsägningsbara operationella leasingavtal fördelas enligt nedan.

	Koncernen	
	2016	2015
<b>Förfall</b>		
Inom ett år	2	3
Mellan ett och fem år	3	6
Senare än fem år	6	6
<b>Summa</b>	<b>11</b>	<b>14</b>

**NOT 22. BIOLOGISKA TILLGÅNGAR**

	Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	85	86
Förändring av verkligt värde	-1	-1
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>84</b>	<b>85</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 i samband med årsbokslut vartannat år 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 2016. Förändring av verkligt värde redovisas i resultaträkningen som övriga externa kostnader. För information om värderingsantaganden se not 20 Verkligt värde.

**NOT 23. FINANSIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Andelar i koncernföretag	–	–	889	889
Andelar i intresseföretag och joint ventures	856	815	–	–
Andra långfristiga fordringar	229	173	160	87
Derivatfordran	6	–	–	–
Uppskjuten skattefordran	–	–	20	10
<b>Summa</b>	<b>1 091</b>	<b>988</b>	<b>1 070</b>	<b>986</b>

**NOT 24. ANDRA LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	173	108	87	68
Tillkommande fordringar	73	66	73	19
Reglerade fordringar	-18	0	–	0
Omklassificeringar	–	–	–	–
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>229</b>	<b>173</b>	<b>160</b>	<b>87</b>

**NOT 25. ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG OCH JOINT VENTURES**

	Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	815	0
Årets förvärv	12	793
Resultatandel	29	22
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>856</b>	<b>815</b>

Årets förvärv avser aktieägartillskott till Landvetter Logistik Center AB. 2015 förvärvades andelar i Swedish Airport Infrastructure.

**Specifikation av moderbolaget och koncernens innehav av andelar i intressebolag och joint ventures 2016-12-31**

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, Stockholms kommun	–	25 000	50,0	0	0	Joint venture
Swedish Airport Infrastructure KB, 969775-2609, Stockholms län, Stockholms kommun	29	1	49,9	841	0	Joint venture
Landvetter Logistik Center AB, 556986-7236, Västra Götalands län, Göteborgs kommun	–	250	50,0	15	0	Joint venture
Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Stockholms kommun	–	495	33,0	0	0	Intressebolag
<b>Summa</b>				<b>856</b>	<b>0</b>	

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

MSEK	2016-12-31	2015-12-31
Förvaltningsfastigheter	4 189	3 971
Likvida medel	168	49
Övriga tillgångar	37	51
Långfristiga räntebärande skulder	2 540	2 370
Kortfristiga skulder	172	77
<b>Eget kapital</b>	<b>1 682</b>	<b>1 624</b>
<b>Koncernens bokförda värde på andelen</b>	<b>841</b>	<b>812</b>

MSEK	2016-01-01 – 2016-12-31	2015-07-01 – 2015-12-31
Intäkter	328	153
Avskrivningar	-113	-58
Övriga kostnader	-103	-37
Räntenetto	-27	-14
Resultat före skatt	85	44
Skatt	-3	0
<b>Årets resultat</b>	<b>82</b>	<b>44</b>
Övrigt totalresultat	-24	–
<b>Summa totalresultat</b>	<b>58</b>	<b>44</b>
<b>Koncernens andel av årets totalresultat</b>	<b>29</b>	<b>22</b>

Den 30 juni 2015 förvärvade Swedavia 49,9 procent av andelarna i ett nybildat bolag Swedish Airport Infrastructure KB. Alecta äger 49,9 procent samt Swedish Airport Infrastructure AB äger 0,2 procent. Alecta och Swedavia har gemensamt bestämmande inflytande och är solidariskt ansvariga för skulderna. Den 30 juni 2015 förvärvade Swedish Airport Infrastructure 20 stycken större fastigheter, redovisade i ett antal bolag, från Swedavia och förvaltar sedan dess fastigheterna. Fastigheterna är belägna på Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport. Swedavia är hyresgäst i några av fastigheterna. Värdet på Swedavias andel beräknas enligt kapitalandelsmetoden. För mer information se redovisningsprinciperna. Ingen utdelning har erhållits från Swedish Airport Infrastructure under 2016.

**NOT 26. ANDELAR I KONCERNFÖRETAG**

Moderbolagets andelar i koncernföretag	Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>		
Vid årets början	1 212	1 150
Årets aktieägartillskott	–	62
<b>Vid årets slut</b>	<b>1 212</b>	<b>1 212</b>
<b>Akkumulerade nedskrivningar</b>		
Vid årets början	-322	-237
Årets nedskrivningar	–	-85
<b>Vid årets slut</b>	<b>-322</b>	<b>-322</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>889</b>	<b>889</b>

Nedskrivningar 2015 avser nedskrivningar av aktierna i Arlanda Development Company AB med 24 MSEK samt Cityflygplatsen i Göteborg AB med 62 MSEK.

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

Dotterföretag, org.nr, säte	Antal andelar	Andel i %	Redovisat värde	Redovisat värde
			2016-12-31	2015-12-31
Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Sigtuna 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, Stockholms kommun	50 000	100	17	17
Cityflygplatsen i Göteborg AB, 556195-5823, Västra Götalands län, Göteborgs kommun	13 110	100	–	–
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>			<b>889</b>	<b>889</b>

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

Swedavia Energi AB, 556951-8185, Stockholms län, Sigtuna kommun
Swedavia Airport Telecom AB, 556951-8193, Stockholms län, Sigtuna kommun
Logistic City 1 AB, 556876-7007, Stockholms län, Sigtuna kommun
Office Arlanda AB, 556876-6983, Stockholms län, Sigtuna kommun
TreDoffice AB, 556844-2932, 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.

Moderbolaget redovisar sina finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde.

Inga finansiella tillgångar och skulder nettoredovisas i balansräkningen i enlighet med IAS 32. För derivat har koncernen ISDA-avtal som möjliggör kvittning vid händelse av fallissemang. Per den 31 december 2016 finns inga väsentliga finansiella skulder eller tillgångar som skulle kvittas i händelse av fallissemang.

Koncernen	Redovisat värde		Verkligt värde	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Finansiella tillgångar</b>				
Andra långfristiga fordringar	235	173	235	173
Kundfordringar	420	451	420	451
Fordringar hos intresseföretag	58	113	58	113
Övriga fordringar	75	71	75	71
Derivatinstrument	8	–	8	–
Likvida medel	170	6	170	6
<b>Summa</b>	<b>966</b>	<b>814</b>	<b>966</b>	<b>814</b>

Koncernen	Redovisat värde		Verkligt värde	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Finansiella skulder</b>				
Långfristiga räntebärande skulder	3 297	2 397	3 333	2 454
Kortfristiga räntebärande skulder	1 000	1 307	1 000	1 307
Derivatinstrument <sup>1)</sup>	161	224	161	224
Skulder till leasingföretag	33	23	33	23
Övriga långfristiga skulder	8	9	8	9
Leverantörsskulder	601	372	601	372
Övriga skulder	8	8	8	8
Upplupna räntekostnader	34	34	34	34
<b>Summa</b>	<b>5 142</b>	<b>4 374</b>	<b>5 178</b>	<b>4 431</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.

Nettoreultat från ej säkringsredovisade poster	2016	2015
Finansiella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde <sup>2)</sup>	–	–
<b>Summa</b>	–	–

<sup>2)</sup> Underkategorin innehas för handel.

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
Derivatinstrument <sup>3)</sup>	–	153	–
Långfristiga räntebärande skulder <sup>4)</sup>	–	3 297	–
<b>Summa</b>	–	<b>3 450</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 2016 jämfört med 2015.

### 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 kontraktperioden.

#### Valutaterminer

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

### Räntebärande skulder

I upplysningssyfte beräknas ett verkligt värde för räntebärande skulder. Verkligt värde av ett lån beräknas genom en diskontering av framtida kassaflöden. I beräkningen tas även hänsyn till eventuell förändring av Swedavias kreditrisk sedan lånet upptogs. På delar av upplåningen anses redovisat värde reflektera det verkliga värdet med hänsyn till skuldernas korta återstående löptid.

### Övriga fordringar och skulder

För kortfristiga fordringar och skulder, som exempelvis kundfordringar och leverantörsskulder, med en kvarvarande livslängd på mindre än sex månader anses det redovisade värdet reflektera verkligt värde.

## NOT 28. MATERIAL OCH FÖRRÅD

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Förbrukningsmaterial	32	36	32	32
Gruslager	3	3	3	3
Bygg- och markförråd	3	3	3	3
Övriga lager	6	3	3	3
<b>Summa</b>	<b>43</b>	<b>45</b>	<b>40</b>	<b>41</b>

## NOT 29. KORTFRISTIGA FORDRINGAR

	Moderbolaget	
	2016	2015
Kundfordringar	398	430
Fordringar på koncernföretag	925	729
Fordringar på intresseföretag	53	1
Övriga fordringar	133	123
Skattefordringar	26	36
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	118	105
<b>Summa</b>	<b>1 653</b>	<b>1 424</b>

## NOT 30. FORDRINGAR PÅ KONCERNFÖRETAG

	Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31
Swedavia Real Estate AB	539	398
Logistic City 1 AB	42	42
TreDoffice AB	85	31
Office Arlanda AB	9	66
Swedavia Airport Telecom AB	50	24
Swedavia Energi AB	48	39
Cargo City 1 AB	55	56
Övriga koncernföretag	96	74
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>925</b>	<b>729</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 58 MSEK (113) och avser till största del fordran på Tor Viking Sverigehuset AB. Skulder till intresseföretag uppgår till 0 MSEK (18). I moderbolaget uppgår fordringar på intresseföretag och joint ventures till 54 MSEK (1) och skulder uppgår till 0 MSEK (6).

### NOT 32. ÖVRIGA FORDRINGAR

	Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31
Skattefordringar	83	62
Övriga fordringar	96	79
<b>Summa</b>	<b>178</b>	<b>141</b>

### NOT 33. FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Upplupna intäkter Aviation Business	13	5	13	5
Upplupna intäkter Retail, Food & Beverage	48	56	48	56
Upplupna energiintäkter	11	12	0	2
Upplupna parkeringsintäkter	6	6	6	6
Förutbetalda material- och underhållskostnader	14	13	14	13
Förutbetalda driftstjänster	10	10	10	10
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	122	15	26	13
<b>Summa</b>	<b>225</b>	<b>118</b>	<b>118</b>	<b>105</b>

I Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader ingår 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 kassafördessäkning består av orealiserade värdeförändringar av ränte-, el- och valutaderivat (netto uppskjuten skatt). Säkringsredovisning innebär att värdeförändringen har förts mot eget kapital i balansräkningen via "Övrigt totalresultat".

#### Balanserade vinstmedel

I balanserade vinstmedel ingår bland annat årets resultat samt den del av obeskatade reserver som utgör eget kapital. Vidare ingår omvärderingar av förmånsbestämda pensioner enligt IAS 19 (netto uppskjuten skatt).

Kapitalhantering	2016		2015	
	Utfall	Mål	Utfall	Mål
<i>Koncernens finansiella mål</i>				
Avkastning på operativt kapital	8,6 %	7,0 %	14,5 %	7,0 %
Skuldsättningsgrad	0,7 ggr	1–1,5 ggr	0,7 ggr	1–1,5 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 22 MSEK (-). Det fria egna kapitalet i moderbolaget uppgår till 3 467 MSEK och består av överkursfond om 2 162 MSEK, balanserade vinstmedel om 211 MSEK och årets resultat om 1 095 MSEK.

#### Förslag till vinstdisposition

Till årsstämman förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Balanserade vinstmedel	210 884 036
Årets resultat	1 094 568 644
	<b>3 466 807 219</b>

Styrelsen föreslår att stående vinstmedel disponeras på följande sätt:

Till aktieägarna utdelas 0,09921 SEK per aktie	143 001 594
I ny räkning överförs	3 323 805 625
	<b>3 466 807 219</b>

**NOT 35. AVSÄTTNINGAR**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Avsättningar för pensioner	803	765	1 084	1 121
Övriga avsättningar	245	180	248	191
<b>Summa</b>	<b>1 048</b>	<b>945</b>	<b>1 332</b>	<b>1 312</b>

**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 förräntningsåtaganden. De kvarstående förmånsbestämda planerna består huvudsakligen av kollektivavtalade pensionsåtaganden, samt pensionsåtaganden enligt de övergångsbestämmelser som fastställdes i samband med bolagiseringen av verksamhet som tidigare bedrevs av LfV. Företagets åtagande beräknas minst årligen av oberoende aktuarier. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna. Koncernen bär risken för att de utfästa ersättningarna utbetalas. Särskild löneskatt redovisas som en fordran eller skuld beroende om pensionskostnaden är lägre respektive högre än den pensionskostnad som fastställs i juridisk person och nuvärdesberäknas ej. Antastbara pensionsåtaganden skuldförs till 60 procent både i moderbolaget och i koncernen. Det antastbara åtagandet avser ett mindre antal medarbetare med möjlighet att gå i förtida pension vid 63 års ålder.

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

**Aktuariella antaganden**

I koncernen beräknas skulden med en diskonteringsränta som motsvarar räntan på bostadsobligationer med löptid som motsvarar den genomsnittliga

löptiden för åtagandet. Räntenivåantagandet för 2016 uppgår till 2,5 procent (3,0), en ökning hänförlig till rådande ränteläge. Antagandet om diskonteringsräntan bedöms kvarstå.

Antagande om inflation uppgår, liksom föregående år, till 1,5 procent. Inflationsantagandet baseras på rådande förväntningar om framtida inflation och utifrån att inflationstakten under de senaste åren väsentligt understigit Riksbankens inflationsmål.

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Aktuariella antaganden</b>				
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelsen: (vägda genomsnittsvärden)				
Diskonteringsränta	2,50 %	3,00 %	-0,40 %	-0,40 %
Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation)	1,50 %	1,50 %	2,00 %	2,00 %
<b>Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelser</b>				
Förpliktelse per 1 januari	765	807	1 121	971
Årets utbetalningar	-27	-25	-27	-25
Kostnad för tjänstgöring innevarande period	1	1	1	1
Räntekostnad	23	23	-	-
Aktuariella vinster (-)/förluster (+)	41	-42	-10	174
<b>Förpliktelsen per den 31 december</b>	<b>803</b>	<b>765</b>	<b>1 084</b>	<b>1 121</b>

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Kostnad redovisad i årets resultat</b>				
<b>Förmånsbestämda planer</b>				
Kostnad för pensioner intjänade under året	1	1	1	1
Aktuariella vinster (-)/ förluster (+)	-	-	-10	174
Kostnad förmånsbestämda planer	11	-	-	-
Särskild löneskatt	8	-	-3	42
Räntekostnad	24	22	-	-
<b>Kostnad förmånsbestämda planer</b>	<b>44</b>	<b>23</b>	<b>-12</b>	<b>217</b>
Kostnad avgiftsbestämda planer	103	90	102	95
Särskild löneskatt	25	22	25	23
<b>Kostnad avgiftsbestämda planer</b>	<b>128</b>	<b>112</b>	<b>127</b>	<b>118</b>
<b>Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat</b>	<b>172</b>	<b>135</b>	<b>115</b>	<b>335</b>

Kostnad redovisad i övrigt totalresultat	Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31
<b>Förmånsbestämda planer</b>		
Omvärdering inklusive särskild löneskatt		
Aktuariella vinster (-)/ förluster (+) på ändrade finansiella antaganden	-51	-42
Skatt	11	9
<b>Redovisat i övrigt totalresultat</b>	<b>-40</b>	<b>-33</b>

Känslighetsanalys	Koncernen			
	2016		2015	
	Ökning	Minskning	Ökning	Minskning
Förändring av diskonteringsränta	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	-55	61	-52	58

Förpliktelsen fördelat på planernas medlemmar enligt följande	Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31
Aktiva medlemmar	49	60
Fribrevsinnehavare	2 326	2 373
Pensionärer	482	449
<b>Totalt antal förpliktelser</b>	<b>2 857</b>	<b>2 882</b>

Den återstående genomsnittliga tjänstgöringsperioden för aktiva medlemmar är 6,0 år (6,0).

Utbetalningar från pensionsskulden påverkar koncernens kassaflöde med:	2016-12-31	2015-12-31
Inom ett år	31	30
Mellan ett och fem år	135	129
Senare än fem år	1 035	1 099
Diskonteringseffekt	-398	-492
<b>Summa</b>	<b>803</b>	<b>765</b>

## NOT 37. ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Återställningsreserv vid årets början	141	115	133	115
Årets avsättning	73	29	73	21
Avsättningar som tagit i anspråk under året	0	-1	0	-1
Outnyttjade avsättningar som återförts under året	-34	-2	-25	-2
<b>Återställningsreserv vid årets slut</b>	<b>181</b>	<b>141</b>	<b>181</b>	<b>133</b>
Omstruktureringsreserv vid årets början	22	7	19	7
Årets avsättning	17	43	18	30
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-27	-29	-25	-18
<b>Omstruktureringsreserv vid årets slut</b>	<b>13</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>19</b>
Övriga avsättningar vid årets början	66	57	39	17
Årets avsättning	51	35	16	21
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-25	-26	-	-
<b>Övriga avsättningar vid årets slut</b>	<b>92</b>	<b>66</b>	<b>55</b>	<b>39</b>
Varav kortfristig del	-42	-49	-	-
<b>Summa övriga avsättningar</b>	<b>245</b>	<b>180</b>	<b>248</b>	<b>191</b>

Av avsättningarna bedöms 42 MSEK (49) som kortfristiga. Den kortfristiga delen utgörs av omstruktureringsreserv 12 MSEK (22) och övriga avsättningar 29 MSEK (27). Definitionen av avsättningar återfinns i redovisningsprinciperna på sida 85.

**NOT 38. UPPSKJUTEN SKATT**

Koncernen 2016-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad goodwill	-11	-
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	-20	-
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	-	7
Temporär skillnad finansiella instrument	-34	-
Temporär skillnad obeskattade reserver	-	430
Temporär skillnad pensioner	-	75
Nettoredovisning	65	-65
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>447</b>

Koncernen 2015-12-31	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad goodwill	-10	-
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	-23	-
Temporär skillnad biologiska anläggningstillgångar	-	7
Temporär skillnad finansiella instrument	-49	-
Temporär skillnad obeskattade reserver	-	437
Temporär skillnad pensioner	-	97
Övriga temporära skillnader	-12	-
Nettoredovisning	94	-94
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>447</b>

Moderbolaget 2016-12-31	Skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	18	-
Övriga temporära skillnader	2	-
<b>Summa</b>	<b>20</b>	<b>-</b>

Moderbolaget 2015-12-31	Skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Temporär skillnad materiella anläggningstillgångar	8	-
Övriga temporära skillnader	2	-
<b>Summa</b>	<b>10</b>	<b>-</b>

**NOT 39. RÄNTEBÄRANDE SKULDER**

Långfristiga räntebärande skulder	Koncernen		Moderbolag	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Obligationslån	3 298	2 397	3 298	2 397
Skulder till leasingföretag	24	15	24	15
<b>Summa</b>	<b>3 321</b>	<b>2 412</b>	<b>3 321</b>	<b>2 412</b>

Kortfristiga räntebärande skulder	Koncernen		Moderbolag	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Skulder till kreditinstitut	-	8	-	8
Obligationslån och certifikat	1 000	1 300	1 000	1 300
Skulder till leasingföretag	10	8	10	8
<b>Summa</b>	<b>1 010</b>	<b>1 315</b>	<b>1 010</b>	<b>1 315</b>

**NOT 40. LÅNGFRISTIGA- OCH KORTFRISTIGA SKULDER**

Långfristiga skulder	Moderbolaget	
	2016	2015
Obligationslån	3 298	2 397
Skulder till leasingföretag	24	15
Övriga långsiktiga skulder	1	1
<b>Summa</b>	<b>3 324</b>	<b>2 413</b>

Kortfristiga skulder	Moderbolaget	
	2016	2015
Skulder till kreditinstitut	-	8
Obligationslån och certifikat	1 000	1 300
Skulder till leasingföretag	10	8
Leverantörsskulder	575	356
Skulder till koncernföretag	1 232	1 460
Skulder till intresseföretag	-	6
Övriga skulder	77	77
Opplupna kostnader och förutbetalda intäkter	581	490
<b>Summa</b>	<b>3 475</b>	<b>3 705</b>



**NOT 41. LÅNESKULDER**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Skulder till kreditinstitut	–	8	–	8
Företagsobligationer	3 298	3 097	3 298	3 097
Företagscertifikat	1 000	600	1 000	600
<b>Summa</b>	<b>4 298</b>	<b>3 704</b>	<b>4 298</b>	<b>3 704</b>

**Kapitalmarknadsprogram**

Swedavia har ett MTN-program, denominerat i SEK för långfristig upplåning på den inhemska kapitalmarknaden. Storleken på programmet uppgår till 5 000 MSEK (5 000) och total upplåning inom programmet uppgår till 3 048 MSEK (3 097). Utöver detta har Swedavia företagsobligationer uppgående till 250 MSEK (0) 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 1 000 MSEK (600).

Den genomsnittliga löptiden på lånen uppgår per den 31 december 2016 till 2,0 år (2,1) med en genomsnittlig ränta som uppgår till 2,8 procent (3,2). Andelen upplåning som sker till fast ränta uppgår per den 31 december 2016 till 92 procent (99) och den genomsnittliga räntebindningen är 2,2 år (2,9).

**NOT 42. CHECKRÄKNINGSKREDIT**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Beviljad kreditlimit	200	200	200	200
Utnyttjad del	200	192	200	192
<b>Utnyttjat kreditbelopp</b>	<b>–</b>	<b>8</b>	<b>–</b>	<b>8</b>

Swedavia har per den 31 december 2016 en checkräkningskredit hos SEB på 200 MSEK varav – MSEK var utnyttjade på balansdagen.

**NOT 43. ÖVRIGA SKULDER**

	Koncernen	
	2016-12-31	2015-12-31
Aktuella skatteskulder	23	0
Övriga skulder	84	82
<b>Summa</b>	<b>107</b>	<b>82</b>

**NOT 44. UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Upplupna personalrelaterade kostnader	158	193	157	191
Upplupna räntor	34	34	34	34
Upplupna bygg- och fastighetskostnader	139	44	129	36
Förutbetalda aviationintäkter	26	41	26	41
Förutbetalda fastighetsintäkter	57	60	57	59
Förutbetalda intäkter Retail, Food & Beverage	66	58	66	58
Förutbetalda parkeringsintäkter	14	13	14	13
Förutbetalda reklamintäkter	13	7	13	7
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	113	71	84	52
<b>Summa</b>	<b>621</b>	<b>521</b>	<b>581</b>	<b>490</b>

## NOT 45. 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 riskmetodiken. Syftet är att minimera koncernens kapitalkostnad genom effektiva finansieringslösningar och samtidigt säkerställa en effektiv hantering och kontroll av koncernens finansiella risker.

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

### Valutarisker

Med valutarisk avses risken att rörelser i valutakurser påverkar koncernens resultat, finansiella ställning och/eller kassaflöde negativt. Då samtliga dotterbolag är svenska med SEK som valuta finns ingen omräkningsexponering. Swedavias finansiering sker även i SEK vilket inte medför någon finansiell valutaexponering.

### Transaktionsexponering

Huvuddelen av försäljningsintäkterna berörs inte av valutafluktuation, eftersom fakturering huvudsakligen sker i SEK. När fakturering sker i utländsk valuta sker intern matchning mot leverantörsfakturor i motsvarande utländsk valuta. För övriga betalningar i utländsk valuta sker terminssäkringar som matchar det utländska flödet. Terminssäkringar sker i samband med kontraktstecknande alternativt i samband med erhållande av faktura.

### Ränterisker

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

Swedavia har per den 31 december 2016 en extern finansiering på 4 298 MSEK (3 704). För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med räntesäkringar genom ränteswappar samt upplåning till fast ränta. Per den 31 december 2016 är 92 procent av den externa finansieringen säkrad via finansiella instrument. På balansdagen uppgår ränteswapparna till ett nominellt belopp om 2 500 MSEK (2 500) med ett verkligt värde om -153 MSEK (-202). Finansiering till fast ränta uppgår till 1 449 MSEK. Beaktat dessa säkringar skulle en ökning av räntenivån med en procent påverka resultatet negativt med 3,5 MSEK (0,1) medan en minskning av räntenivån med en procent skulle påverka resultatet negativt med 23 MSEK (20). Enligt finanspolicyen ska räntebindningen uppgå till 3 år ± 1 år, per balansdagen är räntebindningen 2,2 år (2,9).

### Råvaruprisrisker

Swedavias råvaruprisrisk är koncentrerad till inlöp av el och dess hantering regleras i finanspolicyen. För el sker kontinuerlig säkring av priser i enlighet med finanspolicyen. Säkringen sker genom elderivat samt även genom bilaterala avtal med producenter. Säkringsgraden uppgår till 83 procent (85) av prognostiserad förbrukning. En ökning/minskning av elpriset med en procent för den ej säkrade volymen ger en immateriell påverkan av resultatet, mindre än 0,1 MSEK (0,1), givet nuvarande säkringsnivå.

### Säkringsredovisning

Koncernen tillämpar kassaflödessäkring av ränterisk, valutarisk och elprisrisk. Den effektiva delen av förändringar i verkligt värde som har redovisats i övrigt totalresultat under året uppgår till 57 MSEK (18). Ineffektiviteten, som redovisats via resultaträkningen uppgår under året till - MSEK (0,7).

### 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.

Likviditetsrisken minimeras genom att Swedavia har en diversifierad låneportfölj, vilket säkerställer kapitaltillgänglighet och flexibilitet. Enligt finanspolicyen ska koncernen ha backupfaciliteter om 700 MSEK (700).

Per balansdagen finns ett utnyttjat lånelöfte om 500 MSEK (500) samt checkräkningskredit om 200 MSEK (200), av vilken - MSEK (8) är utnyttjad. Koncernen bedömer att det inte finns några risker förknippat med möjlighet till refinansiering.

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.

Koncern	2016-12-31						
	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
<b>Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur</b>							
Räntebärande skulder	1 036	2 036	611	254	2	456	4 395
Skulder till leasingföretag	10	24	–	–	–	–	34
Leverantörsskulder	601	–	–	–	–	–	601
Övriga skulder	8	–	–	–	–	–	8
Derivatskulder	68	52	34	14	2	2	171
<b>Summa</b>	<b>1 723</b>	<b>2 112</b>	<b>645</b>	<b>268</b>	<b>4</b>	<b>458</b>	<b>5 210</b>

Koncern	2015-12-31						
	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
<b>Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur</b>							
Räntebärande skulder	1 386	35	2 033	207	1	207	3 869
Skulder till leasingföretag	8	15	–	–	–	–	23
Leverantörsskulder	372	–	–	–	–	–	372
Övriga skulder	8	–	–	–	–	–	8
Derivatskulder	76	64	50	32	12	0	234
<b>Summa</b>	<b>1 800</b>	<b>114</b>	<b>2 083</b>	<b>239</b>	<b>13</b>	<b>207</b>	<b>4 456</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. Hanteringen av denna risk sker genom att koncernen återkommande gör uppskattning av kunders kreditvärdighet. Beträffande kundfordringar så bedrivs verksamheten enligt en kreditföreskrift som reglerar kreditvillkor och arbetssätt. Betalningsvillkoren uppgår i de flesta fall till 30 dagar. Per den 31 december 2016 finns ingen betydande kreditrisk. Kreditkvaliteten anses som god utifrån kreditbedömningar utförda i enlighet med koncernens kreditpolicy.

Åldersanalys	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Ej förfallna kundfordringar	343	440	327	418
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	76	10	67	12
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	-1	-3	-1	-3
Förfallna kundfordringar >90 dagar	2	4	2	2
<b>Summa</b>	<b>420</b>	<b>451</b>	<b>396</b>	<b>430</b>
<b>Osäkra kundfordringar</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Osäkra kundfordringar vid årets början	4	16	3	16
Återförda osäkra kundfordringar	-3	-10	-2	-10
Konstaterade kundförluster	-1	-9	-1	-9
Reservering för befarade förluster	3	7	3	6
<b>Osäkra fordringar vid årets slut</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

**NOT 46. STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE**

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Ställda säkerheter	841	812	–	–

	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
Eventualförpliktelser	89	86	89	86

Swedavias ställda säkerheter består av aktier och andelar i joint venturebolagen Swedish Airport Infrastructure KB och Swedish Airport Infrastructure AB. Redovisat värde uppgick till 841 MSEK (812).

Swedavias eventualförpliktelser bestod av pensionsåtaganden i företagsägda kapitalförsäkringar om 8 MSEK (5), ett borgensåtagande om 81 MSEK (81) till det med Bockasjö samägda joint venturebolaget Landvetter Logistik Center AB. Swedavia har även förpliktelser hänförliga till miljökrav för att bedriva flygplatsverksamhet.

**NOT 47. KASSAFLÖDE**

MSEK	Koncernen		Moderbolaget	
	2016-12-31	2015-12-31	2016-12-31	2015-12-31
<b>Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet</b>				
Resultat från andelar i intresseföretag/koncernföretag	-41	-22	–	85
Realisationsresultat försäljning av rörelse/dotterbolag	-146	-918	–	–
Realisationsresultat försäljning av anläggningstillgångar	-19	–	-19	–
Avskrivningar och nedskrivningar	979	915	980	936
Förändring pensionsavsättningar	38	-1	-37	150
Förändring övriga avsättningar	-16	31	57	32
Övrigt	-45	-18	–	46
<b>Summa</b>	<b>739</b>	<b>-13</b>	<b>981</b>	<b>1 249</b>
<b>Betalda räntor och erhållen utdelning</b>				
Erhållen utdelning	–	–	757	483
Erhållen ränta	6	4	4	4
Erlagd ränta	-151	-297	-128	-275

Kortfristig upplåning (löptid tre månader eller kortare) som upptagits och återbetalats under samma månad netto redovisas. I koncernen avser realisationsresultat avyttring av rörelse/dotterbolag resultat från försäljning av Sæve flygplats. 2015 avsåg posten främst avyttring av en fastighetsportfölj. I moderbolaget avser posten resultat från andelar i intresseföretag/koncernföretag nedskrivning av aktier i dotterföretag, se information i not 26 Andelar i koncernföretag.

**NOT 48. KOMPLETTERANDE INFORMATION TILL FINANSIELLA NYCKELTAL**

Kompletterande information till finansiella nyckeltal. För definitioner och motivering se sida 118 Definitioner.

**Nettoskuld**

Per den 31 december 2016 uppgick pensionsskulden till 803 MSEK (765).

**Rörelseresultat exklusive realisationsresultat**

Realisationsresultat som exkluderas i beräkningen uppgick för helåret 2016 till 241 MSEK (918). Realisationsresultat som exkluderas i beräkningen för fjärde kvartalet uppgick till 95 MSEK (98).

**Driftkostnader per avresande passagerare**

Driftkostnaderna för 2015 har minskats med personalkostnader om 209 MSEK hänförliga till ändrade ränteantaganden vid pensionsskulsberäkning.

**NOT 49. HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN****Ny vd och koncernchef**

Jonas Abrahamsson tillträdde som vd och koncernchef i Swedavia den 2 januari 2017. I samband med detta återgick Karl Wistrand till sin tidigare roll som vice vd och direktör Commercial och Real Estate.

**Premiärflygningar på Swedavias biobränsle**

Den 3 januari var det premiärtankning av Swedavias inköpta biobränsle på Stockholm Arlanda Airport. Den första flygningen på biobränslet gick mellan Stockholm och Köpenhamn. Den 9 januari genomfördes premiärtankningen på Åre Östersund Airport. Även Bromma Stockholm Airport fick del av de 450 ton biobränsle som kompenserar för miljöpåverkan från Swedavias egna tjänsteresor med flyg under 2016.

**Sänkta flygplatsavgifter**

Den 11 januari 2017 kommunicerade Swedavia beslutet att sänka avgifterna mot flyg- och marktjänstbolag med i genomsnitt 1,0 procent från och med den 1 april 2017. Avgifterna sänks för tredje året i rad och därmed stärker Swedavia sin konkurrenskraft ytterligare.

**Miljö tillstånd**

Huvudförhandling ägde rum i Mark- och miljööverdomstolen avseende ansökan om ändring av villkor 5 på Stockholm Arlanda Airport den 24 januari 2017. Dom i målet meddelades den 16 mars 2017. Domstolen avslög Swedavias överklagan. Swedavia har i skrivande stund inte tagit beslut om Mark- och miljööverdomstolens dom ska överklagas eller inte.

**En svensk flygstrategi**

Regeringen presenterade den 26 januari 2017 en första svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem. I strategin betonas flygets avgörande betydelse för Sveriges tillväxt och utveckling. Regeringen pekar specifikt på Stockholm Arlanda Airports betydelse för hela Sveriges utveckling och tillgången till internationella kontakter. I strategin ingår även regeringens tidigare presenterade förslag om införandet av flygskatt. En flygskatt, som av flygbranschen bedöms ha små effekter på klimatutsläppen, riskerar att bli en svensk konkurrensnackdel, inte minst när det gäller attraktiviteten för internationella flygbolag.

**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 21 mars 2017

**Åke Svensson**  
Styrelseordförande

**Karin Apelman**  
Styrelseledamot

**Adine Grate Axén**  
Styrelseledamot

**Lars Backemar**  
Styrelseledamot

**Anna Elgh**  
Styrelseledamot

**Lottie Knutson**  
Styrelseledamot

**Lotta Mellström**  
Styrelseledamot

**Lars Mydland**  
Styrelseledamot

**Lottie Svedenstedt**  
Styrelseledamot

**Lars Andersson**  
Styrelseledamot  
Arbetstagarrepresentant

**Robert Olsson**  
Styrelseledamot  
Arbetstagarrepresentant

**Jonas Abrahamsson**  
Vd

Vår revisionsberättelse har avgivits den 21 mars 2017

Ernst & Young AB  
**Magnus Fagerstedt**  
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 27 april 2017.

# 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 2016 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 62-71. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 54-109 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 2016 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 2016 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 62-71. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar. Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

### 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.

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.

### Intäktsredovisning

Koncernens nettoomsättning uppgick under år 2016 till 5 546 MSEK och moderbolagets nettoomsättning uppgick till 5 492 MSEK. Som framgår av årsredovisningen not 2 och not 4 fördelas nettoomsättningen på flera väsentliga intäktsflöden dels direkt relaterade till flygplans- och passagerarrörelser (Aviation Business) och dels till nära relaterade kommersiella tjänster (Commercial Services). Antalet intäktsflöden är flera och mängden transaktioner som flödena genererar är omfattande och ställer därför höga krav på bolagets interna kontroll och administrativa processer. Mot bakgrund av

mängden transaktioner kopplade till olika intäktsflöden har vi bedömt intäktsredovisningen som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.

Vi har utvärderat bolagets rutiner för att hantera väsentliga intäktsflöden. Vi har för intäktsflödet flygpassagerarintäkter testat de kontroller som finns etablerade av bolaget. För övriga intäktsflöden har vi tagit ett urval av stickprov för att granska intäktsredovisningen. Vi har även genomfört detaljerad analytisk granskning med hjälp av databaserade analysverktyg för att bedöma redovisningen av intäkter. Vi har granskat ändamålsenligheten i lämnade upplysningar i årsredovisningen.

### Investeringar och pågående projekt

Investeringar är en betydande del av bolagets verksamhet. Under år 2016 investerade koncernen 2 138 MSEK i egna fastigheter, vilket framgår av noterna 3, 19 och 21 i årsredovisningen. Motsvarande investeringar i moderbolaget uppgick under året till 2 079 MSEK vilket framgår av 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 Landvetter Göteborg Airport. Redovisningen innefattar att flera ställningstaganden görs, bland annat bedömningar rörande klassificering av nedlagda kostnader, nyttjandeperiod och färdigställandetidpunkt. Då investeringar är förknippat med dessa viktiga ställningstaganden samt då investeringar uppgår till betydande belopp och har därmed en väsentlig påverkan på bolagets finansiella rapporter har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.

Vi har utvärderat bolagets rutin för investeringar. Vi har även utvärderat de principer för redovisning som bolaget tillämpar samt genom stickprov detaljgranskat utgifter för investeringar för att bedöma klassificering, nyttjandeperiod och färdigställandetidpunkt.

Vi har granskat ändamålsenligheten i lämnade upplysningar i årsredovisningen.

### Värdering av materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar per 31 december 2016 uppgår till 11 813 MSEK i koncernen och 11 467 MSEK i moderbolaget, utgörande 80 procent av koncernens totala balansomslutning och 76 procent av moderbolagets balansomslutning. Sammanställning av materiella anläggningstillgångar finns i noterna 15-20 i årsredovisningen. Tillämpade principer framgår av not 2. Förutsättningarna på de olika flygplatserna varierar vad gäller lönsamhet och löptider i avtalen för nyttjanderätt. 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.

Vi har utvärderat bolagets ställningstagande att samtliga flygplatsers kassaflöden är beroende av varandra och utgör en kassagenererande enhet. Vi har utvärderat bolagets rutiner 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 ändamålsenligheten i lämnade upplysningar i årsredovisningen.

### **Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen**

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 3–51. 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 upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

### **Revisorns ansvar**

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om 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. Risken 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 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 eller när, i ytterst sällsynta fall, vi bedömer att en fråga inte ska kommuniceras i revisionsberättelsen på grund av att de negativa konsekvenserna av att göra det rimligen skulle väntas vara större än allmänintresset av denna kommunikation.

## 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 2016 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett tryggsamt 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 tryggsamt sätt.

### Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget.
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat 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 62–71 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. Upplýsningar 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.

Stockholm 21 mars 2017

Ernst & Young AB

**Magnus Fagerstedt**

Auktoriserad revisor



# Revisors rapport över översiktlig granskning av Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning

Till Swedavia AB

## INLEDNING

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Swedavia AB att översiktligt granska Swedavia AB:s hållbarhetsredovisning för år 2016. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning till de områden som hänvisas till i GRI index på sidorna 115–116.

## 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 sida 114 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av Sustainability Reporting Guidelines (utgivna av The Global Reporting Initiative (GRI)) 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 fel, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

## REVISORNS ANSVAR

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med RevR 6 Bestyrkande av hållbarhetsredovisning utgiven av FAR. 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 IAASBs standarder för revision och kvalitetskontroll 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. 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 21 mars 2017

Ernst & Young AB

**Magnus Fagerstedt**  
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 2016 enligt GRI G4, nivå "core". Rapporterade indikatorer har valts utifrån intressenternas värderingar av Swedavias verksamhet med syfte att utveckla en långsiktigt hållbar verksamhet.

## AVGRÄNSNINGAR

Swedavia har begränsat redovisningen 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. Omställningsverksamheten vid Sæve flygplats inkluderas dock endast i ekonomisk information samt för medarbetarstatistik.

## REDOVISNINGSPRINCIPER

Indikatorn G4-EN19 redovisar 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 2016 räknat i koldioxidekvivalenter är 2 770 ton, cirka en procent högre än utsläppet av gasen koldioxid. Utsläppen av fossil koldioxid är beräknade utifrån bränsleförbrukning och energianvändning som rapporteras in via koncernens miljörapporteringssystem 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 flygplatspecifika tillämpningen av GHG-protokollet för koldioxidcertifiering. Utsläppen från Sæve flygplats är inte inkluderade men uppgår år 2016 till cirka 240 ton koldioxidkvalenter och räknas till scope 1.

Indikatorn G4-PR5 mäter Swedavias kundnöjdhet hos resenärer, flygbolag samt hyresgäster på de större flygplatserna. Swedavia är med i ASQ Programme, en resenärsundersökning som ACI, Airport Council International, administrerar. Undersökningen mäter avresande resenärers attityder till och upplevelse av flygplatsen. För Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Stockholm Arlanda Airport sker rapporteringen kvartalsvis. För övriga flygplatser sker rapporteringen halvårsvis. Swedavias årsresultat är sammanvägt utifrån flygplatsernas årsresultat. För Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Stockholm Arlanda Airport avses perioden helår 2016. För de regionala flygplatserna avses perioden kvartal 4, 2015 – kvartal 3, 2016.

Flygbolagsundersökningen genomförs en gång vartannat år och mäter flygbolagskundernas nöjdhet med flygplatserna. Senaste mätningen genomfördes 2015. Hyresgästundersökningen görs på Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport. Undersökningen genomförs vartannat år.

Senaste mätningen gjordes 2016 enligt en i fastighetsbranschen vedertagen mätningmetod med tio frågeområden och ett samlat nöjdhetsindex (NKI). Nytt för 2016 är att undersökningen endast omfattar kontorshyresgäster.

Från och med 2016 följs väsentligheten Medarbetare upp som andel engagerade ledare och medarbetare. Tidigare följdes medarbetarnöjdheten upp och redovisades som ESI (Employee Satisfaction Index). Medarbetarundersökningen som genomfördes 2016 gav ett första resultat på Swedavias engagerade ledare och medarbetare, ett utfall som har kunnat jämföras mot benchmark för jämförbara företag.

Antalet utrikesdestinationer utgörs av summan av de utländska städer som kan nås med direkta flygningar i linjefart eller charter från Swedavias flygplatser. I beräkningen har tröskelvärden använts i syfte att filtrera bort flygningar som sker på ad hoc-basis och där allmänheten inte kan köpa biljetter.

## IDENTIFIERING AV RAPPORTINNEHÅLL – VÄSENTLIGHETSANALYS

Väsentlighetsanalysen bygger på Swedavias intressentdialog och är uppbyggd för att identifiera de frågor som är mest kritiska för Swedavias ekonomiska, miljömässiga och sociala värdeskapande.

Swedavia har identifierat sina väsentligheter genom att vikta 47 utvalda frågor enligt två perspektiv; dels hur de påverkar Swedavias möjlighet att skapa värde, dels i vilken grad varje fråga påverkar intressenternas bedömning av Swedavias värdeskapande. Relevanta globala trender och drivkrafter samt Swedavias mål och prioriteringar ligger till grund för frågorna som värderats.

Intressenterna representerades först av nyckelpersoner inom Swedavia med god kännedom och insikt om de olika gruppernas prioriteringar. Därefter genomfördes kvalitativa intervjuer med representanter för de viktigaste intressentgrupperna. Av Swedavias sju huvudgrupper av intressenter, se sida 21, gavs kunderna den högsta viktningen.

Väsentlighetsanalysen genomfördes senast i slutet av 2013. Utfallet har under både 2015 och 2016 stämts av mot de trendanalyser som genomförts. Under 2016 har utfallet även reviderats mot koncernledningens beslut rörande de viktigaste prioriteringarna, vilket lett till att väsentligheten Säkerhet prioriterades högre. Trendanalysen baseras på löpande omvärldsbevakning, marknadsundersökningar, fördjupade studier, ett internt trendnätverk, samt externa trendrapporter. Syftet är att fånga de förändringar som kan tänkas ha stor påverkan på Swedavias affär. Tidsperspektivet är minst 3–5 år, men många trender är giltiga på längre sikt. Trenderna har samlats i sju övergripande trendteman. Gemensamt för dem alla är att de anses säkra och ha stor påverkan, vilket gör att Swedavia behöver planera för dem, läs mer på sidorna 18–19.

Utfallet från trendanalys och väsentlighetsanalys integreras i såväl vision och mål som strategier och praktisk verksamhet. Under 2016 har en väsentlighetsanalys gjorts via enkät till de identifierade intressentgrupperna som ligger till grund för mål och strategier.

## EXTERNT BESTYRKANDE

Hållbarhetsinformationen i den sammanhållna rapporten för 2016 har i enlighet med styrelsens önskemål översiktligt granskats av Swedavias revisorer, Ernst & Young. Därtill har den godkänts av Swedavias styrelse.

# Korsreferenstabell

## Standardupplysningar

G4-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning	Kommentar
<b>Strategi och analys</b>			
G4-1	Uttalande från den mest seniora beslutsfattaren	5-7	
<b>Organisationsprofil</b>			
G4-3	Organisationens namn	54	
G4-4	De viktigaste varumärkena, produkterna och/eller tjänsterna	54	
G4-5	Lokalisering av organisationens huvudkontor	81	
G4-6	Antal länder som organisationen har verksamhet i och namnen på de länder där viktig verksamhet bedrivs eller som är särskilt relevant för de frågor som berör hållbar utveckling i redovisningen	81	
G4-7	Ägarstruktur och företagsform	81	
G4-8	Marknader som organisationen är verksam på	81	
G4-9	Organisationens storlek, inklusive antal anställda, verksamheter, omsättning, kapital (skulder/eget kapital)	3	
G4-10	Antal anställda per kontrakt, kön, region, samt fast anställda, säsongsanställda	51	Vintersäsong och snöröjning medför säsongsanställningar, men utgör inte någon väsentlig del av det totala antalet anställda
G4-11	Andel anställda som omfattas av kollektivavtal		100 procent av Swedavias medarbetare omfattas av kollektivavtal
G4-12	Företagets leverantörskedja	41	
G4-13	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden beträffande storlek, struktur, ägande och värdekedja	54	
G4-14	Hur försiktighetsprincipen tillämpas av företaget	56-57	
G4-15	Externa hållbarhetsprinciper och initiativ som organisation stödjer	49-50	
G4-16	Medlemskap i föreningar och branschsammanlutningar	48, 50-51	
AO:G4-7	Miljö tillstånd och andra gällande regelverk	35, 36, 46, 54, 58, 60	
AO:G4-8	Upptagningsområde för frakt och passagerare	81	
AO:G4-9	Direktdestinationer och övrig information om flygplatsernas storlek med mera	23	På Swedavias flygplatser finns totalt 14 rullbanor med banlängder mellan 800 och 3 350 meter. Antal anställda på flygplatserna är ca 26 000. På de flygplatser med transfertid är den 15 till 100 minuter. 119 flygbolag (linjefart & charter) genomförde 428 000 starter/landningar under 2016
<b>Identifierade väsentliga aspekter och avgränsningar</b>			
G4-17	Enheter som ingår/ ej ingår i rapporteringen	114	
G4-18	Process för att definiera rapportinnehåll	17, 114	
G4-19	Identifierade väsentliga aspekter	17, 20-21	
G4-20	Respektive aspekts avgränsningar inom organisationen	21, 114	
G4-21	Respektive aspekts avgränsningar utanför organisationen	21, 114	
G4-22	Effekt av förändrad information från tidigare rapporter		Effekt av eventuell förändring anges vid berörd indikator
G4-23	Förändringar från tidigare redovisningsperiod avseende omfattning och avgränsningar		Eventuella förändringar anges vid respektive indikator

## Standardupplysningar, forts.

G4-upplysningar	Beskrivning	Sidhänvisning	Kommentar
<b>Intressentrelationer</b>			
G4-24	Lista över intressentgrupper	17	
G4-25	Identifiering och val av intressentgrupper	17	
G4-26	Organisationens tillvägagångssätt vid intressentdialog och kontaktfrekvens	17, 114	
G4-27	Viktiga ämnen och frågor samt hur organisationen hanterat dem, inklusive rapportering	17, 114	
<b>Redovisningsprofil</b>			
G4-28	Redovisningsperiod för den redovisade informationen	3	
G4-29	Datum för publicering av den senaste redovisningen	3	
G4-30	Redovisningscykel	3	
G4-31	Kontaktperson för frågor om redovisningen och dess innehåll	3	
G4-32	GRI innehåll och hänvisning	114	
G4-33	Policy för externt bestyrkande	114	
<b>Styrning</b>			
G4-34	Styrningsstruktur, inklusive kommittéer samt styrelseansvar för ekonomi, miljö och social påverkan	62-67	
<b>Etik och integritet</b>			
G4-56	Värderingar, principer och koder för uppförande	50, 59, 64	

## Specifika standardupplysningar

G4-upplysningar	Sidhänvisning	Kommentar
<b>Märkning av produkter och tjänster</b>		
G4-DMA	22-23, 27, 30	
G4-PR5 – Kundnöjdhet	23, 30, 42	
<b>Utsläpp</b>		
G4-DMA	22-23, 27, 45	
G4-EN19 – Minskade utsläpp av klimatgaser (GHG)	45-46, 114	
<b>Kapacitet</b>		
G4-DMA	21, 27	
Egen indikator – Punktlighet	11, 32, 35, 36, 37	
<b>Medarbetare</b>		
G4-DMA	21, 27, 48-49	
Egen indikator – Engagerade ledare och medarbetare	23, 51	
<b>Säkerhet</b>		
G4-DMA	27, 48	
Egen indikator – Haverier och allvarliga tillbud	23, 48-49	

# Korsreferenstabell

## FN:s Global Compact

Swedavia stödjer sedan 2012 FN:s Global Compact och dess tio principer. Swedavias års- och hållbarhetsredovisning 2016 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 2016.

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	50
2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter	50
<b>Arbetsvillkor</b>	
3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar	50
4. Företag ska verka för avskaffande av alla former av tvångsarbete	50
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	49-50
<b>Miljö</b>	
7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem	44-46
8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande	44-46
9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik	44-46
<b>Korruption</b>	
10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor	49

# Definitioner

## ASQ

Airport Survey Quality, en resenärs-mätning som ACI administrerar och där cirka 150 flygplatser världen över deltar.

## AVIATION BUSINESS

Tjänster och infrastruktur riktade till flygbolag och marktjänstbolag, exempelvis start- och landningstjänst samt säkerhetskontroll.

## 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.

## COMMERCIAL SERVICES

Tjänster med anknytning till flygplatserna som exempelvis uthyrning av lokaler för handel, kontor, hotell, lager, logistik samt arrender, parkeringsverksamhet och uthyrning av reklamplatser.

## DRIFTKOSTNADER PER AVRESANDE PASSAGERARE

Summan av Swedavia AB:s externa kostnader och personalkostnader delat med antalet avresande passagerare för samma period. Ett mått som Swedavia betraktar som centralt för att följa utvecklingen av kostnadseffektiviteten.

## FBN

Flygbullernivå som är en dygnsvägd ekvivalent ljudnivå där bullerhändelser kväll och natt ges en större tyngd i beräkningen.

## FLYGPLATSVERKSAMHET

Flygplatsverksamheten är ett av Swedavias två rörelsesegment. Det 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 anti-korruption.

## GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

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

## GENOMSNISSLIGT OPERATIVT KAPITAL

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

## HAVERI OCH ALLVARLIGT TILLBUD

Begreppen definieras enligt förordning (EU) nr 996/2010. Förenklat innebär ett haveri 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 förenklat att omständigheter visar på att det förelåg en hög sannolikhet att en olycka med ett luftfartyg under resa skulle kunna inträffa.

## ISO 14001

ISO 14000 är samlingsnamnet för de internationellt accepterade standarder som handlar om miljöledning.

## JÄMFÖRBAR DATA

I de sammanhang Swedavia omnämns före koncernens bildande den 1 april 2010, avses flygplatsverksamheten i LFV. Detta har gjorts för att få jämförbara data.

## KABINFAKTOR

Kabinfaktorn är ett mått på flygplanens fyllnadsgrad och beräknas genom att dividera antalet passagerare med antalet flygstolar som erbjuds.

## 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.

## 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 flygtransportssystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.

## NETTOSKULD

Räntebärande skulder plus pensions-skuld minskat med likvida medel.

## NETTOOMSÄTTNING

Swedavias nettoomsättning avser intäkter från Aviation Business och Commercial Services.

## NKI

Nöjd kundindex.

## OPERATIVT KAPITAL

Eget kapital inklusive räntebärande skulder minskat med likvida medel.

## PASSAGERARE OCH RESENÄR

Med passagerare avses den statistiska händelse där en person med flyg har avrest från eller ankommit till en flygplats. Med resenär menas en person som gör en resa till en slutdestination.

## PUNKTLIGHET

Punktlighet definieras som när ett flygplan är "off block", det vill säga rullar ut från gate inom 15 minuter från utsatt avgångstid.

## 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.

## RESULTAT PER AKTIE

Årets resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier.

## RÄNTEBÄRANDE SKULDER

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

## RÖRELSEMARGINAL

Rörelseresultat i procent av nettoomsättning.

## SKULDSÄTTNINGSGRAD

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

## TSFS

Transportstyrelsens författningssamling.

## UTRIKES DIREKTDESTINATIONER

Antalet utrikes destinationer utgörs av summan av de utländska städer som kan nås med direkta flygningar i linjefart eller charter från Swedavias flygplatser. I beräkningen har tröskelvärderna använts i syfte att filtrera bort sådana charterflygningar som sker på ad hoc-basis och där allmänheten inte kan köpa biljetter.

## ÅRETS RESULTAT

Resultat efter skatt.

**PRODUKTION**

Swedavia i samarbete med

**Koncept och ledning:** Christa Antas

**Form:** Eva-Stina Bolin Kind

**Text:** Eric Österberg

**Omslagsbild:** Peter Phillips

**Foto/bild:** Daniel Asplund, Daniel Blom,  
Peter Phillips, Niclas Sandberg

**Tryck:** Arkitektkopia



SWEDAVIA AB

190 45 Stockholm-Arlanda

Besöksadress: Flygvägen 10

Tel: +46 10 109 00 00

Fax: +46 10 109 05 00

E-post: [info@swedavia.se](mailto:info@swedavia.se)

Koordinater: 59°64'91.94"N

17°93'64.43"O

[www.swedavia.se](http://www.swedavia.se)



Swedavia  
Airports