

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas

Års- och hållbarhetsredovisning 2025

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

I korthet

Det här är Swedavia. 3
Vd-ord 6
Omvärld och trender 9
Så skapar Swedavia värde 11
Case: Stockholm Arlanda Airport 13

Strategisk inriktning

Strategisk inriktning. 16
Förflyttning för att nå målbilden 17
Strategiska mål för att nå målbilden 19
Väsentlighetsbedömning 20
Case: Vätgassamarbeten 21

Verksamhet

Verksamhetsstruktur 25
Säkerhet och luftfartsskydd 27
Linjer och destinationer 29
Flygplatsverksamhet 30
Aviation Business 31
Commercial Services 36
Real Estate 38
Styrelseordförande har ordet 41

Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse 43
Risker och riskhantering 48
Bolagsstyrningsrapport 53
 Styrelse 58
 Koncernledning 60
Hållbarhetsrapport 62
 Allmän information 63

Miljö 75
 Klimatförändringar 76
 Taxonomi 87
 Miljöföroreningar 94
 Biologisk mångfald och ekosystem . 100
 Resursanvändning och
 cirkulär ekonomi. 101
Socialt. 104
 Den egna arbetskraften 105
 Arbetstagare i värdekedjan 117
 Berörda samhällen. 118
 Konsumenter och slutanvändare . . 121
Bolagsstyrning 125
 Ansvarsfullt företagande 126
FN:s Global Compact 129
Gröna obligationer 130
ESRS-index 132
Koncernens resultaträkning 138
Koncernens balansräkning 139
Koncernens förändringar i eget kapital . 140
Koncernens kassaflödesanalys. 141
Moderbolagets resultaträkning 142
Moderbolagets balansräkning. 143
Moderbolagets förändringar eget kapital 144
Moderbolagets kassaflödesanalys . . . 145
Noter 146
Årsredovisningens undertecknande . . . 183
Revisionsberättelse. 184
Revisors rapport 187

Övrig information

Fem år i sammandrag 190
Nyckeltal 194
Definitioner 196



→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Framtidens flygplatser främjar hållbar tillväxt för Sverige

Swedavia bildades 2010 och ägs av svenska staten. Tillsammans med våra partners skapar Swedavia mer värde för resenärerna genom attraktiva och tillgängliga flygplatser som gör resan smidig, trygg och inspirerande.



Syftet

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas.

Uppdraget

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt bidra till att riksdagens transportpolitiska mål uppnås och därigenom stödja den långsiktiga utvecklingen av svensk infrastruktur.

Verksamheten

Swedavias verksamhet utgörs av flygplatsverksamhet och Real Estate. Genom att äga, driva och utveckla Sveriges basutbud av flygplatser knyter Swedavia samman Sveriges regioner med varandra och med resten av världen.

Framtidens hållbara flygplatser

Swedavia är världsledande i att driva flygplatser med minsta möjliga klimatpåverkan. Den egna flygplatsverksamheten är fossilfri sedan 2020. Genom att ställa krav i avtal, nära samarbeten och riktade incitament har alla övriga aktörer, till exempel marktjänstbolag, vid utgången av 2025 eliminerat i princip alla sina utsläpp av fossil koldioxid i sin verksamhet på Swedavias flygplatser. Swedavia är pådrivande i den storskaliga omställningen till hållbart flygbränsle och framtidens flygplatser förbereds för elflyg, vätgas och annan ny teknik. På framtidens klimatsmarta flygplatser knyts transportslagen ihop för att göra det enklare att resa och att boka resan dörr till dörr.

SWEDAVIAS 10 FLYGPLATSER

INTERNATIONAL AIRPORTS:

- Stockholm Arlanda Airport
- Bromma Stockholm Airport
- Göteborg Landvetter Airport
- Malmö Airport

REGIONAL AIRPORTS:

- Kiruna Airport
- Luleå Airport
- Umeå Airport
- Åre Östersund Airport
- Visby Airport
- Ronneby Airport

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavias uppdrag och mål

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

Uppdragsmål

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

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

Ekonomiska mål

Swedavias ekonomiska mål, som uppdaterades av styrelsen i oktober 2025 i enlighet med Statens ägarpolicy, är ett avkastningsmål som innebär att avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst sex procent samt ett kapitalstrukturmål som innebär att Funds from Operations (FFO)/Debt ska uppgå till minst tio procent. Utdelningsandelen ska uppgå till 10-50 procent av årets resultat. De årliga besluten om utdelning ska beakta bolagets verksamhet, genomförande av bolagets strategi samt den finansiella ställningen. Vid utvärdering av utdelning ska särskilt beaktas bolagets bedömda förmåga att uppnå kapitalstrukturmålet.

FUNKTIONSMÅL, UTFALL 2025¹⁾

Kundupplevelse, resenär

83 ⁽⁸¹⁾

Antal utrikes direktdestinationer

253 ⁽²⁵⁷⁾

Antal inrikespassagerare, miljoner

7,6 ^(7,5)

Antal utrikespassagerare, miljoner

25,7 ^(24,9)

HÄNSYNSMÅL, UTFALL 2025¹⁾

Antal haverier och allvarliga tillbud²⁾

2 ⁽⁰⁾

Koldioxidavtryck, kton CO₂e³⁾

391,3 ^(383,5)

EKONOMISKA MÅL, UTFALL 2025¹⁾

Kapitalstruktur⁴⁾

7,3 ^(5,8)

FFO/Debt minst tio procent

Lönsamhet

1,6 ^(0,3)

Avkastning på operativt kapital, minst 6 procent

Utdelningsandel

— ^(—)

10–50 %

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

1) Föregående års siffror inom parentes
2) Vid Swedavias flygplatser
3) För Swedavias flygplatser fördelat på egen verksamhet, flygtrafik samt marktransporter till och från flygplatserna.
4) Efter en översyn av Swedavias ekonomiska mål beslutade styrelsen den 30 oktober 2025 att införa ett kassaflödesbaserat kapitalstrukturmål i form av FFO/Debt som ersätter det tidigare skuldsättningsgradsmålet. Swedavia finansierar huvuddelen av sina investeringar på kapitalmarknaden och det nya målet är mer marknadsorienterat och ligger i linje med vad jämförbara bolag tillämpar. För definitioner av samtliga ekonomiska mål se sidan 192-195.

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

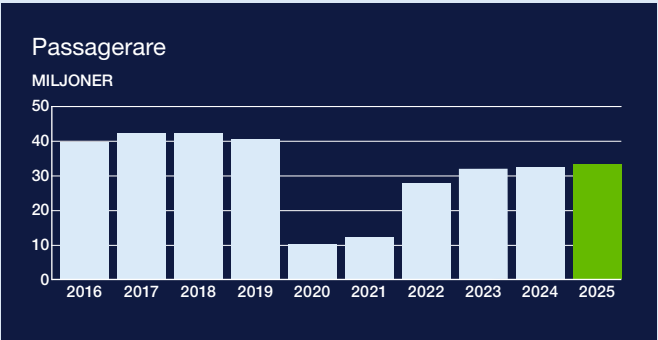
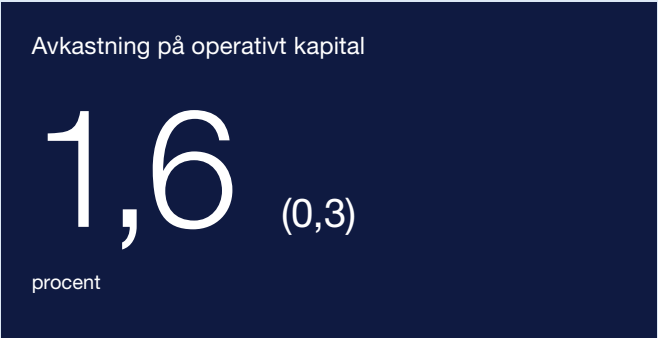
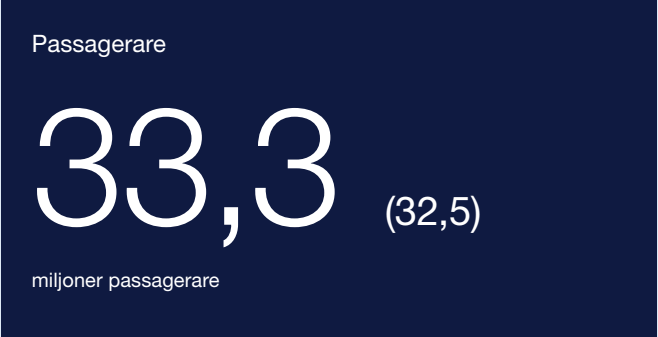
Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Året i siffror

Föregående års siffror inom parentes



1) Läs mer på sidan 19.

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Ett år då långsiktigt arbete gett resultat

Vårt långsiktiga arbete med hållbar lönsamhet och en högklassig operativ leverans har gett resultat. Det märks i trafikutvecklingen, i resenärernas upplevelse och i en förbättrad finansiell ställning. Samtidigt har 2025 varit ännu ett år i en omvärld som är orolig, förändras snabbt och ställer höga krav på en samhällsbärande verksamhet som vår.

Under flera år har Swedavia verkat på en svensk flygmarknad som utvecklats svagare än i stora delar av övriga Europa. Under första halvåret 2025 ökade resandet, men i långsammare takt än på många andra håll.

Under årets andra hälft började det arbete vi lagt ner under lång tid samverka med mer gynnsamma marknadsförhållanden – inte minst en borttagen svensk flygskatt – och ge effekt. Under hösten såg vi en stark utveckling för både utrikes- och inrikestrafiken, flygbolag som växte tvåsiffrigt på våra flygplatser och en fortsatt förbättring av våra finansiella resultat. I oktober passerade Stockholm Arlanda Airport en viktig milstolpe när antalet utrikespassagerare för första gången översteg motsvarande nivå under en månad jämfört med före pandemin 2019.

För Swedavias tio flygplatser ökade trafiken sammantaget med 2,4 procent jämfört med 2024. Under 2025 reste drygt 33 miljoner

passagerare till och från våra flygplatser. Tillväxten drevs av utrikesresandet, som ökade med 3,2 procent, medan inrikesresandet var i nivå med föregående år.

Avskaffandet av den svenska flygskatten den 1 juli 2025 har haft stor betydelse för utvecklingen. Det är en reform som har förbättrat Sveriges konkurrenskraft, tagits väl emot av marknaden och lett till att flera flygbolag, bland annat Norwegian och Ryanair, har expanderat sitt utbud i Sverige. Det har stärkt den svenska flygmarknadens attraktivitet och lagt en grund för fortsatt tillväxt på längre sikt.

Att vi därtill sett flera exempel på hur kommuner och regioner uppdaterar sina resepolicyer för att möjliggöra flygresor när det behövs är en utveckling som ger flyget möjlighet att i än högre utsträckning bidra till fortsatt stärkt svensk konkurrenskraft – samtidigt som omställningen till fossilfrihet



fortsätter. För Sverige som land behöver i allra högsta grad ett fungerande inrikesflyg även framöver.

Flygbolagens satsningar och stärkt tillgänglighet

Intresset för den svenska flygmarknaden ökar. Flera flygbolag har under året vuxit kraftigt på våra flygplatser och bidragit till ett bredare linjeutbud. På Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport har vi sett en positiv utveckling med fler destinationer och stärkta frekvenser.

”För första gången sedan pandemin redovisar Swedavia ett positivt resultat före skatt för helåret 2025 med 20 MSEK, en förbättring med 273 MSEK, vilket är en viktig milstolpe för bolaget.”

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information



Internationellt resande har varit den främsta drivkraften. Den starka efterfrågan på Europaresor har fortsatt, samtidigt som vi har välkomnat och vidareutvecklat interkontinentala satsningar. ANA:s direktlinje mellan Arlanda och Tokyo och Norse Atlantic's två linjer till Bangkok och Phuket har ytterligare stärkt Sveriges tillgänglighet mot Asien.

På lång sikt drivs tillväxten i resande av global befolkningsökning, högre utbildningsnivåer, ökat välstånd och en växande medelklass, inte minst i Asien.

Samtidigt har inrikesmarknaden utvecklats mer ojämnt. I Sverige söder om Stockholm

har utvecklingen över lag varit svag. På Arlanda var utvecklingen under det andra halvåret stark, till stor del beroende på flygbolagens planering av Stockholmstrafiken, som till allra största del är koncentrerad till Arlanda. I norra Sverige, där flyget är avgörande både för industrins etableringar, privatresandet och en växande besöksnäring, har Kiruna, Luleå och Umeå haft en positiv utveckling.

Den positiva utveckling vi sett under 2025 är från ett helt annat utgångsläge än för några år sedan och bygger på en rad faktorer som måste fortsätta samspela. Ett starkt inrikesflyg förutsätter att vi som samhälle värnar

tillgängligheten inom landet. Det handlar om trafikslagsneutrala resepolicyer som gör det möjligt att välja flyget när det behövs, om ett näringsliv som faktiskt använder flyget och om en transportpolitik som utgår från konkurrenskraft, regional utveckling och klimatnytta i ett helhetsperspektiv.

När dessa delar drar åt samma håll kan inrikesflyget fortsätta bidra till sammanhållning, likvärdiga möjligheter och ett Sverige som hänger ihop.

Operativ leverans i europeisk toppklass

En bärande del i Swedavias strategi har varit att systematiskt stärka den operativa leveransen. Det handlar bland annat om punktlighet, robusta och effektiva flöden, säkerhet och ett nära samarbete med alla aktörer på flygplatserna.

Det arbetet har gett resultat under 2025. Vid årets slut var Stockholm Arlanda Airport Europas punktligaste flygplats enligt Eurocontrol. Samtidigt utsågs Arlanda tillsammans med Köpenhamn till Europas bästa flygplats 2025 av jämförelsesajten Hoppa, med bland annat punktlighet, köer, service och kostnadsnivå för resenären som centrala kriterier.

Införandet av EU:s nya in- och utresesystem, EES, under oktober blev ytterligare ett test på vår förmåga att förbereda oss väl och samarbeta med andra aktörer. På flera håll i Europa har systemet lett till längre kötider och betydande störningar. På våra flygplatser har implementeringen, tack vare ett gediget förarbete och ett nära samarbete med bland annat gränspoliserna, fungerat väl och med begränsad påverkan för resenärerna.

Resenären och det kommersiella utbudet i fokus

Våra kommersiella intäkter är en central del av Swedavias affärsmodell. De bidrar till att finansiera drift och utveckling av våra flygplatser, håller flygplatsavgifterna på en konkurrenskraftig nivå och gör det i förlängningen möjligt för oss att upprätthålla ett nationellt flygplatsnät på marknadsmässiga grunder.

Under 2025 har intäkterna per passagerare fortsatt att öka. Vårt kommersiella utbud har utvecklats med fokus på relevans, kvalitet och prisvärde för resenärerna. Marknadsplatsen i Terminal 5 på Arlanda utsågs under hösten till "Årets kommersiella plats" på NSCS Nordic Awards, vilket är ett kvitto på att vårt arbete uppskattas av både branschen och resenärerna.

Internationellt föredöme

Swedavia har länge haft en ambition att vara ledande i flygets omställning. Vi blev fossilfria i egen flygplatsverksamhet redan vid utgången av 2020. Sedan dess har vi systematiskt arbetat tillsammans med våra partners för att göra hela verksamheten på flygplatserna fossilfri. Vid utgången av 2025 hade vi nått ännu en milstolpe då våra partners i princip eliminerat alla sina utsläpp av fossil koldioxid i markverksamheten. Det är resultatet av ett omfattande lagarbete. Över 1 000 avtal har uppdaterats för att integrera fossilfri drift som en självklar del av verksamheten.

Vi har ställt om värmeanläggningar och reservkraftverk till biodiesel, fasat ut försäljningen av fossila drivmedel för markfordon på våra flygplatser och byggt ut laddinfrastrukturen för elfordon. Totalt omfattas

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

omkring 3 400 fordon av omställningen. Samtidigt har vi säkerställt att samtliga aktörer använder fossilfri el, och att endast fordon som drivs av fossilfri diesel, biogas eller el får färdas på airside.

På flygplatssidan har vi fortsatt att stärka vår position inom Airport Carbon Accreditation, som är flygbranschens etablerade ramverk för att klimatcertifiera flygplatser. Vid utgången av 2025 hade sju av våra tio flygplatser certifiering på den högsta nivån, nivå fem, och arbetet fortsätter för att nå samma nivå på samtliga flygplatser. Att Åre Östersund Airport under året tilldelades Östersunds kommuns miljöpris är ännu ett exempel på hur vårt hållbarhetsarbete uppmärksammas, också på lokal nivå.

Sedan 2020 har vi dessutom genom vårt incitamentsprogram för biobaserat flygbränsle, SAF, investerat 140 MSEK för att stötta flygbolag som väljer att tanka förnybart bränsle vid våra flygplatser. Programmet har bidragit till att bygga upp en fungerande marknad för SAF. Nu finns EU:s system för reduktionsplikt på plats och under det gångna året utnyttjades inte hela programmet, vilket innebär att programmet avslutas.

Vår erfarenhet från denna omställning är viktig inför nästa steg, där vi tillsammans med branschen, politiken och näringslivet ska möjliggöra en storskalig övergång till fossilfritt flyg.

Finansiell utveckling och investeringar
Den starkare trafikutvecklingen under andra halvåret, i kombination med avgiftsjusteringar och de nya kommersiella satsningarna på Stockholm Arlanda Airport har lett till ökade intäkter och för första gången sedan pandemin

redovisar Swedavia ett positivt resultat före skatt för helåret 2025 med 20 MSEK, en förbättring med 273 MSEK, vilket är en milstolpe för bolaget. Nettoomsättningen uppgick till 6 801 MSEK vilket är en ökning med 408 MSEK jämfört med föregående år. Rörelseresultatet ökade med 298 MSEK och uppgick till 324 MSEK. Resultatet är ett steg i rätt riktning. Samtidigt krävs fortsatt arbete för att nå våra ekonomiska mål och skapa en långsiktigt hållbar lönsamhet.

Swedavia står inför stora investeringar, framför allt på Stockholm Arlanda Airport, under de kommande åren. Dessa satsningar är avgörande för att möta ett växande kapacitetsbehov och för att långsiktigt stärka både Sveriges tillgänglighet och konkurrenskraft.

I oktober erhöll Swedavia för första gången en publik rating från Moody's, Baa1 med en positive outlook. Ratingen speglar vår långsiktiga affärsmodell, vårt arbete med hållbar lönsamhet och marknadens förtroende för vår förmåga att leverera stabila resultat över tid. Den övertecknade hybridemission som följde är ytterligare ett kvitto på samma sak. Tillsammans visar de att Swedavia går in i nästa investeringscykel med en solid finansiell plattform och med starkt stöd från kapitalmarknaden.

Den stabilitet vi har byggt gör att Swedavia kan fortsätta ta ansvar för Sveriges långsiktiga flygtillgänglighet och samtidigt planera för den kapacitet som behövs på lång sikt.

Samlat ser vi hur vårt långsiktiga arbete ger effekt. Strategin står fast, våra hållbarhetsmål är viktiga styrmedel, våra prioriteringar är tydliga och tempot i genomförandet högt.

Det skapar goda förutsättningar för Swedavia att fortsätta leverera värde – för kunderna och för Sverige.

Arlandas utveckling
Stockholm Arlanda Airport är Sveriges viktigaste internationella knutpunkt. Arlandas utveckling är central för landets långsiktiga tillgänglighet, konkurrenskraft och förmåga att attrahera investeringar och talanger.

Under 2025 tog vi ett viktigt steg i det arbetet när vi fattade beslut om att påbörja detaljprojekteringen av en ny pir, Pir G, samt en ny bagageanläggning och utökad incheckningskapacitet i Terminal 5. Beslutet syftar till att skapa förutsättningar för ett kommande investeringsbeslut och en planerad byggstart om ungefär två och ett halvt år.

Arlanda är det självklara navet för svensk flygtrafik, såväl inrikes som utrikes, och naturligtvis även i Swedavias flygplatsnätverk, där våra övriga internationella och regionala flygplatser på sina sätt bidrar till en fungerande helhet och nödvändig tillgänglighet. Men ska Swedavia även i framtiden kunna bedriva ett effektivt och lönsamt flygplatsnätverk behöver också frågor som rör Bromma och det långsiktiga nationella basutbudet hanteras på ett sätt som skapar förutsättningar för detta. Jag hoppas att den pågående utredningen om statens ansvar för flygplatser i Sverige kan leda till beslut som bidrar till att ytterligare stärka förutsättningarna för svensk flygtillgänglighet i allmänhet och inrikesflyget i synnerhet.

Lagarbete i världsklass
Bakom alla resultat, siffror och certifieringar finns våra medarbetare. Gång på gång ser jag bevisen på vilken kraft som finns i den

här organisationen. Det gäller i vardagen, när vi levererar hög kvalitet, punktlighet och bra kundupplevelser, men det gäller också i de svåraste stunderna.

Vi stärker ständigt vår operativa förmåga, vi förbättrar det kommersiella utbudet, vi fortsätter att ta stora kliv i hållbarhetsarbetet och har lagt grunden för en långsiktigt hållbar lönsamhet.

När vi frågar våra medarbetare ser vi också att engagemanget är högt. Det är ett av de viktigaste kvittona på att vår kultur, våra värderingar och vårt sätt att arbeta tillsammans fungerar. Swedavia ska vara en arbetsplats där människor känner stolthet, utvecklas och upplever att de bidrar till något viktigt.

Till alla kollegor, kunder och partners som varje dag får våra flygplatser att fungera vill jag rikta ett varmt tack. Tillsammans gör vi det möjligt för människor att mötas. Det är en uppgift som kommer att vara minst lika viktig framöver som den är idag.

Avslutningsvis vill jag också skicka ett stort tack till Jonas Abrahamsson, som tidigare i år lämnade Swedavia efter nio år som vd och koncernchef. Hans ledarskap har varit oerhört viktigt för att ta Swedavia till där vi befinner oss idag. Redo att möta framtiden.

Susanne Norman
Verkställande direktör och koncernchef

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Brytningstid öppnar för innovation och ansvar

Vi står inför globala utmaningar som påverkar både samhälle och flygbransch. Klimatförändringar, säkerhetsrisker och teknologiska språng kräver resiliens och ansvarstagande. Samtidigt öppnar utvecklingen för innovation och hållbara lösningar – från effektivisering till regenerativa modeller som stärker både människor och miljö.



Vi befinner oss i en brytningstid med stora omvälvningar till följd av globala utmaningar. Bland dessa finns eskalerande klimatförändringar och ett allvarligt säkerhetsläge. Demokratier utmanas av auktoritära värderingar och de geopolitiska motsättningarna är stora. Utmaningarna påverkar varandra. Det gör det svårt att förutse vilka skiften som är på väg.

Swedavia har identifierat sju trender som särskilt påverkar flygbranschen och verksamheten.

Sårbarheten ökar

Samhällets sårbarhet ökar med varje tiondels grad global uppvärmning. Bland konsekvenserna finns extremväder, utslagna ekosystem, resursbrist, migration och förändrade resmönster. Den exponentiella

teknikutvecklingen, inte minst inom artificiell intelligens (AI), innebär stora möjligheter, men även här ökar sårbarheten. Allt fler funktioner är beroende av fungerande IT- och kommunikationssystem, samtidigt som desinformation, hybridattacker och cyberkriminalitet ökar. Utvecklingen ställer krav på resiliens och robusthet.

Från hållbart till regenerativt

Flygets utsläpp av växthusgaser ska minskas genom modernisering av flygplansflottor, inblandning av hållbart flygbränsle och på längre sikt elektrifiering och bränsle från vätgas. Klimatpåverkan är i fokus kraven på eftertanke, transparens och rapportering kring alla delar av hållbarhetsarbetet ökar. Utvecklingen pekar mot ett systemtänk där

allt hänger samman och större ansvar tas i hela värdekedjan. Perspektivet breddas mot ett hushållningstänk med effektivisering, cirkulära modeller och regenerativa lösningar som ska skjuta till resurser och stärka biologisk mångfald. Allmänheten kräver att företagen tar ansvar.

Digital innovation transformerar samhället

Nya tjänster och lösningar skapas raskt i kombinationer av digitala tekniker. De digitala och fysiska världarna närmar sig varandra och kommer på sikt att integreras med varandra genom sensorer, virtuell verklighet, biometri och digitala tvillingar. Detta får genomgripande påverkan på hur människor lever, reser, arbetar och konsumerar. Den kraftfullaste förändringskraften är sannolikt AI och

utvecklingen går i rasande takt. Digitala assistenter underlättar vardagen, arbetsprocesser och kreativa sysslor automatiseras och förutsägelse av händelseförlopp kommer att skapa stora möjligheter.

Ständigt lärande

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

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

distansarbete och kontor med utrymmen för sociala och kreativa arbetsuppgifter.

Resan värderas högt

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

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

Ett sömlöst resande

Människor har i ökande grad en förväntan att vardagen ska fungera enkelt. I en sömlös vardag blir också resan en sammanhängande upplevelse, där det är enkelt att förflytta sig mellan olika transportmedel. Till det hör att förenkla resenärens passage genom

flygplatsen. Flygplatser fortsätter att investera i automatisering och teknik som ökar förutsägbarhet och stabilitet. De digitala processerna kommer att vara mer sammankopplade med varandra för att göra resan mer friktionsfri. En sömlös vardag handlar dock inte bara om teknik. Personlig service är viktigt för att skapa en sammanhängande upplevelse.

Jakt på hälsa och välbefinnande

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

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



→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

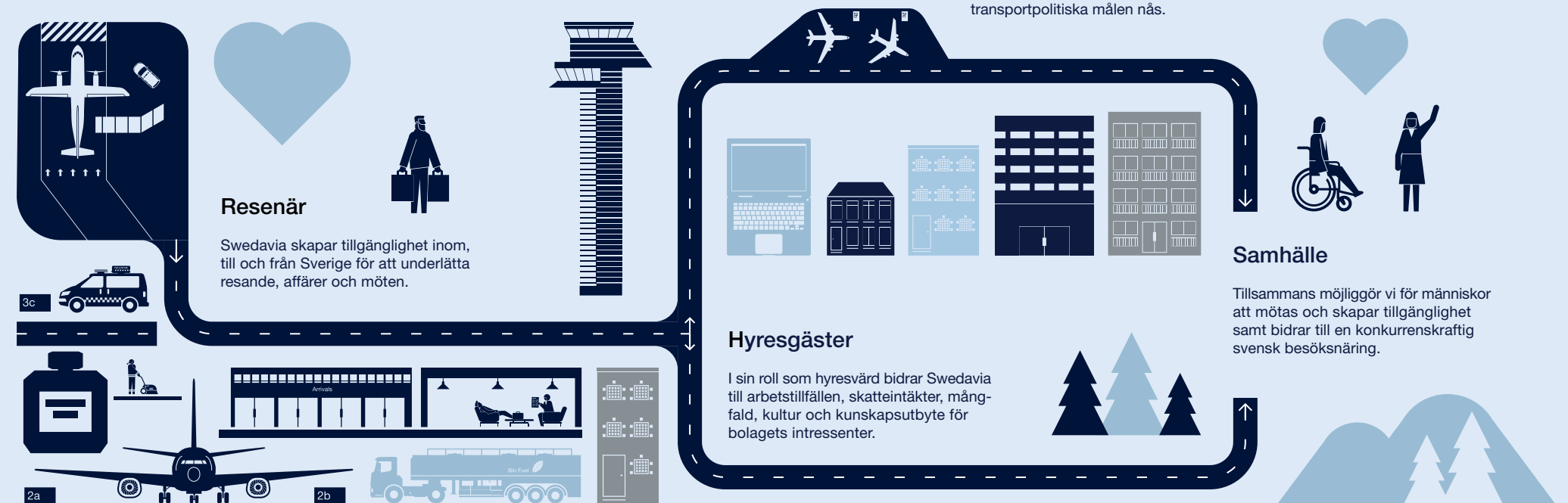
Så skapar Swedavia värde

Swedavias affär riktar sig till tre kundkategorier: resenärer, flygbolag och hyresgäster. Flygplatsverksamhet och Real Estate utgör de två rörelsesegmenten. Tillsammans med kunder och samarbetspartners gör Swedavia det möjligt för människor att mötas. Swedavia skapar tillgänglighet och bidrar till en konkurrenskraftig svensk besöksnäring. På så vis skapas värde, för kunder och samhället i stort.



Flygbolag

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



Resenär

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

Hyresgäster

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

Samhälle

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

→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Våra resurser

Relationskapital

33,3 miljoner passagerare och relationer med kunder, hyresgäster, leverantörer, samarbetspartners och beslutsfattare.

Humankapital

Närmare 3 000 engagerade medarbetare som bidrar till att ge resenärer en inspirerande och trygg reseupplevelse.

Materiellt och immateriellt kapital

Tio flygplatser ingår i basutbudet. Fastigheter och mark i anslutning till flygplatserna.

Finansiellt kapital

Eget och upplånat kapital.

Naturkapital

Energi, skog och materialanvändning.

Vårt erbjudande

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

Ett attraktivt destinationsutbud

Swedavias tio flygplatser bildar ett nätverk som knyter samman Sverige och förbinder Sverige med resten av världen. Det möjliggör också affärer och att hela landet kan leva, samt stärker konkurrenskraft.

Funktionella lokaler i en attraktiv miljö

Utöver att tillhandahålla moderna miljöer med attraktiva produkter, tjänster och service i resenärsflödet på flygplatserna erbjuder Swedavia lokaler för handel, kontor, lager och logistik som möter kundernas behov och skapar långsiktig konkurrenskraft.

Inspirerande resenärsupplevelse

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

Värdeskapande för våra intressenter

Ägare

- Årets resultat -6 MSEK.
- Avkastning på operativt kapital 1,6 procent.
- FFO/Debt 7,3 procent.
- Bidrar till att de transportpolitiska målen nås.

Resenärer, flygbolag, hyresgäster

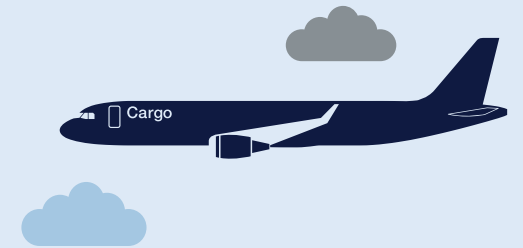
- Attraktiva flygplatser.
- Tillgänglighet.
- Smidiga och inspirerande reseupplevelser.
- Personliga mötesplatser.
- Långsiktiga och ömsesidiga partnerskap.

Medarbetare

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

Samhället

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



Positiv och negativ inverkan i värdekedjan

Swedavia arbetar aktivt för att minska negativ inverkan miljömässig, social och ekonomisk – och öka den positiva inverkan i den egna verksamheten och i värdekedjan. Genom dialog och samarbete med våra intressenter stärker Swedavia den positiva påverkan, bland annat genom grön finansiering och uppföljning av leverantörer.

Läs mer om Swedavias väsentliga hållbarhetsfrågor i värdekedjan på sidan 67.



→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Stockholm Arlanda Airport

Navet för tillgänglighet och samhällsutveckling

Stockholm Arlanda Airport är navet i svensk flygtrafik och en avgörande knutpunkt för landets tillgänglighet, både internationellt och nationellt. Flygplatsen binder samman Sverige och Sverige med världen. Den stärker landets konkurrenskraft och fungerar som en strategisk förbindelse för näringsliv, turism och samhällsviktiga transporter.

Mer än hälften av Sveriges BNP utgörs av export, vilket gör internationella transportförbindelser till en grundförutsättning för

landets välbefinnande. Arlanda utgör den främsta knutpunkten i det svenska transportsystemet och länkar samman flygtrafiken med övriga transportslag. Utan denna centrala funktion skulle tillgängligheten till och från Sverige – liksom inom landet – vara kraftigt begränsad.

En grundpelare för tillväxt och möten

Flygets roll för Sverige handlar inte bara om näringslivets behov av transporter. God tillgänglighet påverkar även investeringar, etableringar och möjligheten för företag att verka internationellt. Flyget är avgörande för människors vardag – för att resa, träffa nära och kära och ta del av kultur, utbildning och arbete utanför landets gränser.

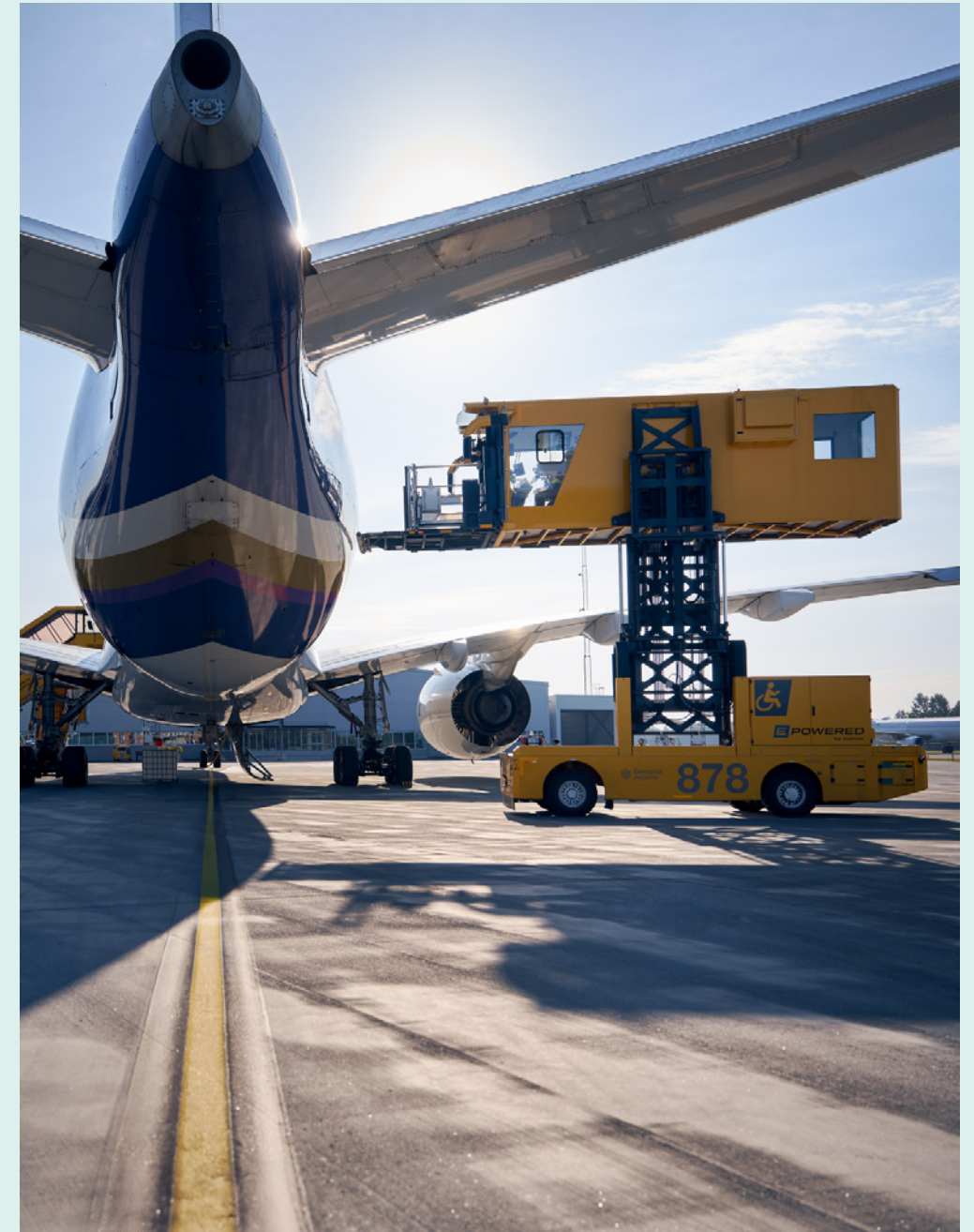
Den svenska besöksnäringen är i hög grad beroende av god flygtillgänglighet. En stor andel av internationella hotellnätter i Sverige är kopplade till flygtrafiken. Turismsektorn är en av landets stora exportnärings, inte minst i norr, och flyget utgör därmed en nyckel till dess fortsatta utveckling.

24,3 miljoner

Antal passagerare som reste till och från Stockholm Arlanda Airport 2025



Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025



→ I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Samhällsviktig funktion och beredskap

Utöver sin betydelse för handel och resande har Arlanda en central roll i Sveriges beredskap och krisförmåga. Flygplatsen möjliggör samhällsviktigt flyg, som ambulansflyg, och fungerar som bas för transporter av insatsvaror och utrustning vid kriser. Flygets infrastruktur är också en förutsättning för att landet snabbt ska kunna ta emot hjälp eller skicka resurser vid behov.

Växande behov av tillgänglighet

Behovet av tillgänglighet, både inom Sverige och globalt, väntas öka över tid. I takt med att ekonomier och människor blir alltmer sammanlänkade växer också förväntningarna på att kunna resa fritt och effektivt. Framtida generationer kommer sannolikt att ställa ännu högre krav på mobilitet – samtidigt som flyget ställs inför ökade krav på att minska sina klimatutsläpp.

För Swedavia innebär det att investeringar i kapacitet, teknik och hållbara lösningar måste gå hand i hand. Flygets omställning är redan i gång genom ökad inblandning av hållbart flygbränsle Sustainable Aviation Fuel (SAF).

I takt med att ny teknik som el och vätgasflyg utvecklas kommer flygplatsernas infrastruktur successivt att anpassas. Arlanda ska vara en aktiv del av denna förändring och bidra till att göra flygets tillväxt möjlig inom ramen för klimatmålen.

En av Sveriges största arbetsplatser

Arlanda är även en av Sveriges största arbetsplatser med omkring 17 000 anställda i drygt 600 olika företag. Dessa direkta arbetstillfällen som flygplatsen skapar genererar omfattande samhällsekonomiska effekter



genom skatteintäkter och konsumtion. Effekterna från tjänster, handel, offentlig service och underleverantörer är ännu större och tillsammans stärker de den regionala utvecklingen i hela Mälardalen.

Regional samverkan och stadsutveckling

Swedavia samarbetar löpande med kommunerna i Arlandaregionen med målet att stärka områdets attraktionskraft och skapa goda förutsättningar för både boende och företag. I partnerskap med aktörer som Mälardals-

rådet och lokala arbetsmarknadsinitiativ drivs projekt som bidrar till kompetensförsörjning och regional tillväxt. Utvecklingen av Arlandaområdet omfattar även satsningar på fastigheter och service som hotell, kontor, logistik och mötesplatser.

En central roll i ett hållbart Sverige

Arlandas betydelse för svensk transportinfrastruktur kommer stärkas ytterligare i takt med att transportslagen knyts ihop för att förenkla resan. Arlanda är redan Sveriges

viktigaste transportnav och den positionen kommer att stärkas ytterligare genom de konkreta infrastruktursatsningar som föreslås i den nationella planen.

Flygplatsen utvecklas för att ge ett sammanlänkat Sverige med god tillgänglighet till resten av världen. Målet är att Arlanda ska upplevas som mer än en flygplats. Det ska vara en magisk mötesplats för människor, idéer och företag där man kan mötas, samarbeta och utvecklas.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

→ **Strategisk inriktning**

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Strategisk inriktning



Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)

I korthet

→ **Strategisk inriktning**

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Kompass för konkurrenskraftig och hållbar framtid

Den strategiska inriktningen beskriver målbilden och vilka förflyttningar som krävs för att nå den. Den säkerställer att Swedavia har en konkurrenskraftig och hållbar verksamhet både här och nu och på längre sikt.

Swedavias strategiska inriktning anger hur bolaget ska omhänderta sitt uppdrag och leverera på kundlöften och mål som ägaren, den svenska staten, ställer. Den beskriver även hur Swedavia arbetar för att nå FN:s globala hållbarhetsmål och Agenda 2030 samt hanterar omvärldsfaktorer och trender.

Målbild 2030

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

1. Framtidssäkra flyget

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

2. Förenkla resan från dörr till dörr

Swedavias flygplatser arbetar redan idag med att optimera flygplatsernas olika flöden. Processen behöver fortsatt utveckla och förenkla framtidens luftmobilitet. Flygplatserna ska fortsatt stärkas som nav i ett sömlöst transportsystem. Anslutningarna till andra trafikslag ska förbättras, digitalt och fysiskt, för ännu smidigare och mer hållbara resor. Det ska vara enkelt att boka och enkelt att resa från dörr till dörr för alla, även med nya transportsätt som kommer att etableras i framtiden.

3. Skapa magiska mötesplatser

Swedavias flygplatser ska vara magiska mötesplatser – för människor, idéer och företag. De ska erbjuda marknadens bästa kundupplevelse, men de ska också vara värdeskapande mötesplatser för marknadens främsta kompetenser och samarbeten. Swedavias flygplatser ska vara det självklara valet som samhällsbärande arbetsgivare med attraktiva arbetsvillkor och en trygg, inkluderande och utvecklande arbetsmiljö.

SYFTE

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas

MÅLBILD 2030



Framtidssäkra flyget



Förenkla resan från dörr till dörr



Skapa magiska mötesplatser

SÄKERHET OCH HÅLLBARHET I ALLT VI GÖR

KUND

85 kundupplevelse (index)

EKONOMI

6 avkastning på operativt kapital (%)



SOCIAL UTVECKLING

75 engagerade ledare och medarbetare

MILJÖHÄNSYN

0 fossila koldioxidutsläpp från inrikesflyget (ton)

SWEDAVIAS VÄRDERINGAR

Pålitliga

Engagerade

Nytänkande

Välkomnande

I korthet

→ **Strategisk inriktning**

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Förflyttningar för att nå målbild 2030

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

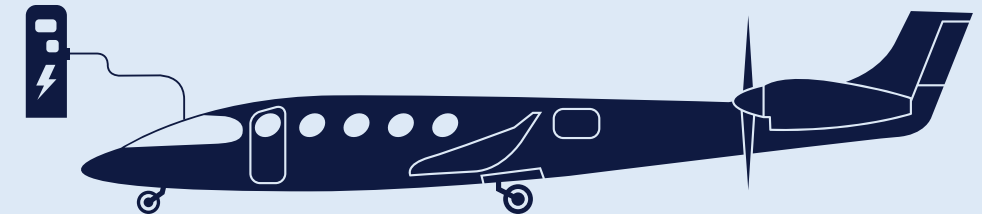
En förflyttning är en större förändring i verksamheten som inte enbart kan genomföras med hjälp av ständiga förbättringar. Den har också strategisk vikt och är ett tydligt steg mot målbild 2030. Swedavia har identifierat ett antal förflyttningar som bolaget behöver genomföra för att nå målbilden och dess tre huvudområden.

Digital transformation

Swedavia ska aktivt ta tillvara digitaliseringens och automatiseringens möjligheter för att optimera och effektivisera flöden och processer samt för att utveckla nya produkter, tjänster och affärsmodeller.

Initiativ som driver utvecklingen framåt

- Swedavia har under året fokuserat på att höja den digitala mognaden. Med ett särskilt fokus på Artificiell intelligens har bland annat nya AI-chatverktyg introducerats för att stötta medarbetare i deras arbete.
- Som en viktig del i arbetet med att bli mer datadrivna har Swedavia etablerat en ny modern dataplattform som möjliggör mer effektiv hantering av data och analyser samt lägger grund för framtida AI-lösningar.
- Efter att tidigare ha skapat digitaliserade flöden av händelsehantering och felanmälan påbörjades även arbetet med att introducera AI för att öka automatiseringsgraden, skapa snabbare hantering och möjliggöra mer proaktivt arbete utifrån nya insikter.
- En ny digital lösning för automatisk drönardetektering har introducerats på flera av Swedavias flygplatser.

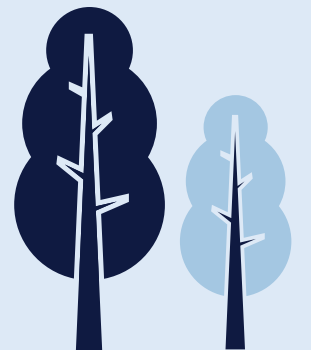


Flygets klimatomställning

Swedavia ska fortsatt bidra till branschens arbete med "Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen". Inrikesflyget ska vara fossilfritt 2030 och allt flyg i Sverige fossilfritt 2045.

Swedavia möjliggör fossilfri omställning

- Under 2025 har Swedavia genomfört ett uppdrag på Stockholm Arlanda Airport med syfte att identifiera möjligheter för ökad inblandning av det hållbara flygbränslet SAF (Sustainable Aviation Fuel). Arbetet har resulterat i ett förslag som kan utredas vidare för eventuellt genomförande under 2026. Förslaget ligger i linje med Swedavias långsiktiga mål om ökad andel hållbart flygbränsle 2030 och 2045.
- Baltic Sea region och FlyH2UME är två projekt som pågått under året för att undersöka möjligheterna kring att införa vätgasflyg på Swedavias flygplatser.
- Energihubb: Det första steget i en plan för att omhänderta effektbehovet på Swedavias flygplatser över tid färdigställdes 2024. Under året har steg 2 av projektet genomförts vilket inneburit implementering av de lösningar som identifierats tidigare, med fokus på olika affärsmodeller.



Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

→ **Strategisk inriktning**

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Flygplatsen som multimodalt nav

Swedavia vill vara ledande i utvecklingen av multimodala nav som på ett effektivt och smidigt sätt erbjuder resenärer och logistik-aktörer sömlös intermodalitet samtidigt som nya transportmetoder möjliggörs på flygplatserna.

Stärkt tillgänglighet och nya transporter

- Swedavia har fortsatt deltagit i Testbed Air Mobility, ett Vinnovafinansierat samarbetsprojekt med bland andra Saab, Ericsson, LfV och Linköpings universitet. Syftet är att skapa en digital testbädd och där genomföra tester kring hur autonoma drönare kan integreras i luftrummet.
- Intermodalitetsplaner med bland annat kartläggning av flygplatsernas anslutningssystem och bytesprocesser pågår.
- Landvetters koppling till järnvägssystemet har konkretiserats och ligger nu som förslag till Nationell plan.
- Arlandasamordningen har lagt förslag för att stärka den markbundna tillgängligheten till Stockholm Arlanda Airport, något som också ligger i linje med Swedavias förslag. Förslagen är omhändertagna och högt prioriterade i förslaget till Nationell plan.

Övriga förflyttningar

Utöver förflyttningarna ovan finns en rad förflyttningar som på kort och lång sikt syftar till att överbrygga gapet mellan de långsiktiga målen och verksamheten här och nu.

Exempel på pågående förflyttningar

- Arbete med att förbättra planering och optimering av driften tillsammans med andra aktörer på flygplatsen för ökad förutsägbarhet (Total Airport Management).
- Under 2025 inleddes en pilot på Göteborg Landvetter Airport där vi utvärderar flygplatsen ur perspektivet tillgänglighet och användbarhet för alla. Fokus är på utformning och infrastruktur, kultur och operations, information, kommunikation och teknik samt kundupplevelse. Genom ACI:s nya Accessibility Enhancement Accreditation Program (AEA) stärks arbetssätt och tar fram en helhetsbild som ska stödja Swedavias fortsatta utveckling att leverera service av kvalitet till resenärer med funktionsnedsättning för ett mer tillgängligt och inkluderande transportsystem. Läs mer på sidan 121.



Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025



I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

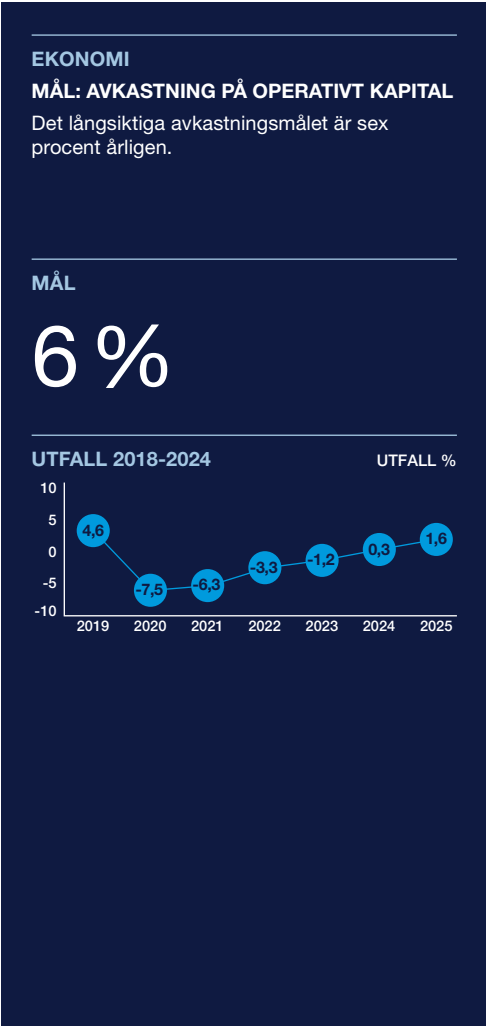
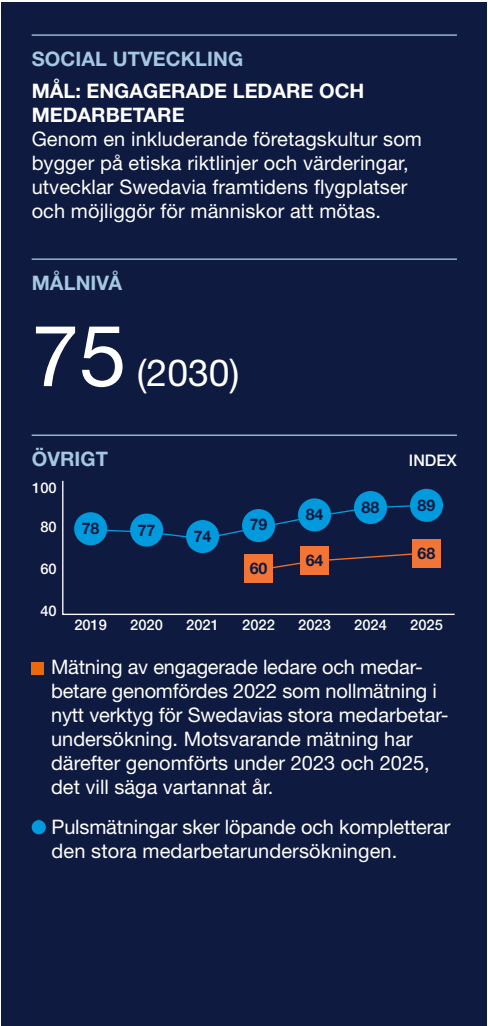
Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Våra fyra mål för hållbart värdeskapande



1) Det utfall för användning av förnybart flygbränsle som redovisades i Års- och hållbarhetsredovisningen 2024 och för 2025 är baserat på den information som fanns tillgänglig vid rapporteringstillfället. Efterföljande publicering av Energimyndighetens drivmedelsrapport i juni 2025 visar att den faktiska användningen av förnybart flygbränsle under 2024 var högre än tidigare redovisat. Enligt rapporten uppgick användningen av förnybart flygbränsle till motsvarande cirka 3,8 procent, vilket motsvarar omkring 23 000 ton. Utfallet för 2024 har därmed reviderats i denna årsredovisning. Målet är att inrikesflyget inte ska några fossila koldioxidutsläpp från 2030, vilket i nuläget mäts via inblandning av förnybart flygbränsle.

2) Utfall är preliminärt och föremål för justering i samband med publicering av Energimyndighetens drivmedelsrapport avseende 2025.

I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Swedavias väsentliga områden

HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN
Miljö 	E1 Klimatförändringar	Begränsa klimatförändringar	— Faktisk negativ	▼ Risk
		Energi	— Faktisk negativ	▼ Risk
		Anpassning till klimatförändringar	— Faktisk negativ	▼ Risk
	E2 Miljöförorening	Buller	— Faktisk negativ	
		Miljöförorening av mark och vatten	— Faktisk negativ	
	E4 Biologisk mångfald och ekosystem (Infasning)*	Biologisk mångfald och ekosystem	+ Faktisk positiv — Potentiell negativ	
	E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Resursinflöden, inklusive resursanvändning	— Faktisk negativ	
		Avfall	— Faktisk negativ	
Socialt 	S1 Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	+ Faktisk positiv	
		Hälsa och säkerhet	— Faktisk negativ	
		Lika behandling och lika möjligheter	+ Faktisk positiv	
		Utbildning och kompetensutveckling	+ Faktisk positiv	
	S2 Arbetstagare i värdekedjan (Infasning)*	Arbetsvillkor och arbetsrelaterade rättigheter	— Faktisk negativ	
	S3 Berörda samhällen	Tillgänglighet (enhetsspecifik)	+ Faktisk positiv	
	S4 Konsumenter och slutanvändare	Hälsa och säkerhet för resenärer	+ Faktisk positiv	
		Användbarhet för alla (enhetsspecifik)	— Potentiell negativ	
		Personlig integritet	— Potentiell negativ	
Bolagsstyrning 	G1 Ansvarsfullt företagande	Korruption och mutor	— Potentiell negativ	
		Ansvarsfullt företagande	+ Faktisk positiv	

*Förklaring: Infasning av kraven innebär att rapporteringen om biologisk mångfald och arbetstagare i värdekedjan successivt byggs upp över tid, i takt med att processer, data och styrning utvecklas.



I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Vätgassamarbeten

För framtidens fossilfria flyg

Klimatomställningen är en av de mest komplexa samhällsutmaningarna framåt. För Swedavia handlar arbetet inte bara om att driva klimatsmarta flygplatser, utan om att skapa förutsättningar för en fossilfri luftfart. Swedavia deltar därför i flera nationella och internationella samarbeten som ska bana väg för nya fossilfria bränslen – däribland satsningar på vätgas.

Swedavia har en lång tradition av att ligga i framkant inom hållbar utveckling och klimatarbete och är sedan 2020 fossilfria i egen flygplatsverksamhet. Ett viktigt nästa steg är att bidra till att minska flygets totala utsläpp genom att möjliggöra användningen av alternativa bränslen och nya tekniker. Utöver det hållbara flygbränslet Sustainable Aviation Fuel (SAF) bedöms vätgas på sikt spela en viktig roll för att minska flygets klimatpåverkan.

Samarbete nordiska aktörer

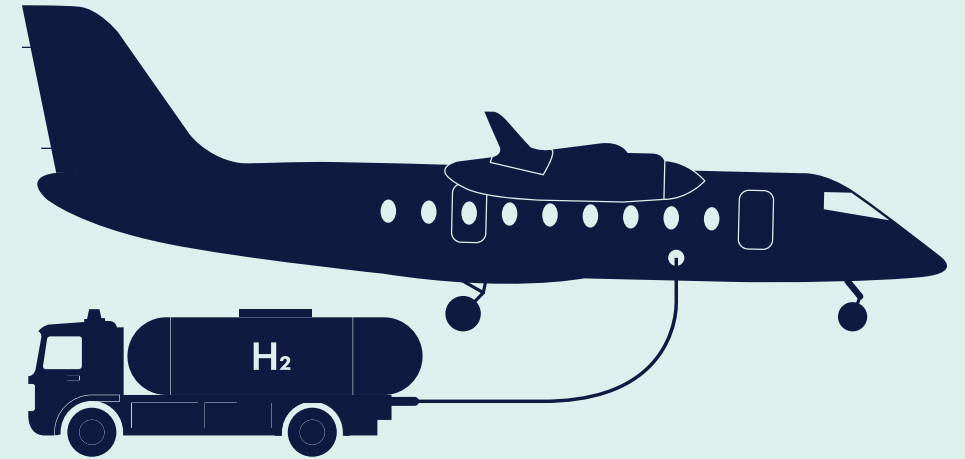
Skandinavien har pekats ut som en särskilt intressant region för denna utveckling. Dels på grund av regionens höga ambitionsnivå i klimatarbetet, dels på grund av tillgången till förnybar och jämförelsevis billig energi, framför allt i norra Sverige. Kombinationen

av stark miljöprofil, stabil energiförsörjning och avancerad infrastruktur gör att förutsättningarna att introducera vätgasflyg i Norden bedöms som goda.

Infrastruktur och kunskap byggs stegvis

Arbetet med vätgas ställer helt nya krav på flygplatsernas infrastruktur. Till skillnad från SAF, som kan användas i befintliga bränslesystem, kräver vätgas nya produktionsanläggningar och nya typer av lagring och logistik. Därför pågår nu ett långsiktigt arbete med att kartlägga behov, ytor och processer för att kunna hantera tekniken när den väl blir kommersiellt tillgänglig. I Swedavias utvecklingsplan för Arlanda har mark reserverats för en framtida testanläggning för vätgas. Redan idag finns möjlighet att tanka vätgas i drift för taxiverksamheten – ett steg mot framtidens fossilfria transporter och ett mer hållbart resande till och från flygplatsen.

Erfarenheter visar att vätgasomställningen för flyget kräver ett helt nytt ekosystem av samarbeten mellan flygplatsoperatörer, flygbolag, energiproducenter och teknikleverantörer. Swedavia arbetar aktivt med att engagera energibolag som vill delta i utvecklingen. Ett konkret exempel är det pågående projektet



FLYH2UME, där Swedavia tillsammans med Umeå kommun, Umeå Energi och RISE samarbetar för att möjliggöra flygningar med vätgas som drivmedel från 2035, och undersöker hur produktionen av vätgas i Umeå hamn kan kopplas till flygplatsens framtida behov.

Långsiktig potential

Även om vätgasflyg förväntas ha begränsad effekt på flyget före 2040, bedöms potentialen därefter vara betydande. Vätgas har goda möjligheter att på längre sikt ersätta fossilt

FAKTA VÄTGAS

Vätgas kan användas som drivmedel för flygplan, antingen genom att förbränna vätgas i jetmotorer, som energikälla för bränsleceller eller som en kombination av bränsleceller och förbränning. Vätgas kan även användas för att tillverka syntetiskt flygbränsle, även kallad e-SAF. Det finns en god potential att på sikt ersätta traditionella bränslen med vätgas men utvecklingen tar tid och kommersiell trafik i större skala med vätgasdrivna flygplan förväntas ske efter 2040.

I korthet

→ **Strategisk inriktning**

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

bränsle och SAF på merparten av dagens flyglinjer från Arlanda inom Europa. De första kommersiella vätgasflygplanen beräknas lanseras efter 2040 och redan nu lägger Swedavia grunden för att infrastrukturen ska vara på plats när tekniken är redo.

Utöver användning av vätgas som direkt drivmedel öppnar tekniken för framställning av så kallade elektrobränslen, e-SAF, där

vätgas kombineras med infångad koldioxid för att skapa syntetiskt flygbränsle. Denna process gör det möjligt att producera hållbara bränslen utan biologiska råvaror. E-SAF kan användas i befintliga flygmotorer och i dagens bränslesystem.

En viktig del av flygets omställning
Vätgasen kommer att spela en central roll i flygets klimatomställning – antingen

som rent drivmedel eller som komponent i nya generationens hållbara bränslen. Genom att driva samarbeten med aktörer som Avinor, SAS och svenska energibolag stärker Swedavia sin roll som möjliggörare av framtidens fossilfria flyg.

För att Sverige ska kunna ta tillvara de möjligheter som uppstår när tekniken når kommersiell mognad krävs att både kunskap

och infrastruktur byggs upp i god tid. Det förutsätter bred samverkan mellan aktörer inom energi, industri, forskning och flygsektorn. På sikt väntas satsningarna på vätgas bidra till ett mer hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem med global räckvidd – där flyget fortsatt spelar en nyckelroll i att binda samman människor, företag och samhällen.



Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

→ Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Klimatomställningen

Omställning på riktigt

På Swedavias flygplatser har alla aktörer ställt om till fossilfri energi i den markbundna verksamheten. Ett viktigt steg på vägen mot nettonoll 2050 är uppnått, och arbetet fortsätter nu där påverkan är som störst – i värdekedjan och i luften.

Hållbarhetschef, Therese Forsström, hur ser planen ut för omställningen?

Vår strategiska inriktning och målbild för 2030 beskriver hur vi ska fortsätta skapa möjligheter för människor att mötas genom att framtidssäkra flyget, förenkla resan och utveckla våra flygplatser som attraktiva mötesplatser. Som en del av detta har vi tagit fram en omställningsplan med delmål vart femte år, som leder fram till nettonollutsläpp 2050. Planen omfattar alla utsläpp i scope 1 till 3 och är utformad i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål. Den klargör vad vi ska göra, när vi ska göra det och vilka delar av verksamheten som påverkas.

Hur långt har ni kommit i arbetet?

Vid slutet av 2020 var vår egen flygplatsverksamhet fossilfri. Sedan dess har vi arbetat strukturerat tillsammans med våra partners för att de ska kunna göra samma omställning. Genom tydliga krav, gemensamt lärande och praktiskt stöd har förändringen gått snabbt, och vid utgången av 2025 hade i princip alla partners fasat ut sina fossila koldioxidutsläpp.

En central del har varit övergången till enbart fossilfria bränslen i den markbundna verksamheten. Genom nära dialoger, krav i avtal och Airport Regulations, tryggad bränsletillgång och utvecklad laddinfrastruktur har vi förenklats omställningen och minskat osäkerheten för operatörerna på våra flygplatser.

Vad är nästa steg i omställningsarbetet?

Det fortsatta klimatarbetet fokuserar på att stödja omställningen i hela värdekedjan genom nära samarbete med flygbolag, marktjänstaktörer, leverantörer och andra partners. Vår viktigaste uppgift är att bidra till en snabb och kostnadseffektiv omställning. En central fråga är tillgången på förnybart flygbränsle i Sverige, därför intensifierar vi branschsamverkan och driver på för långsiktiga spelregler som gör det möjligt för fler att välja förnybart.

Sverige har dessutom en gemensam branschfärdplan som visar hur inrikesflyget ska bli fossilfritt till 2030 och allt flyg som startar från svenska flygplatser ska vara fossilfritt till 2045. Det ligger i linje med regeringens klimatmål, men är samtidigt mer ambitiöst än de europeiska och globala målen. Omställningen bygger på energieffektivisering, förnybara flygbränslen samt utvecklingen av el- och vätgasflyg.



”Omställningen bygger på energieffektivisering, förnybara flygbränslen samt utvecklingen av el- och vätgasflyg.”

Therese Forsström
Hållbarhetschef



I korthet

Strategisk inriktning

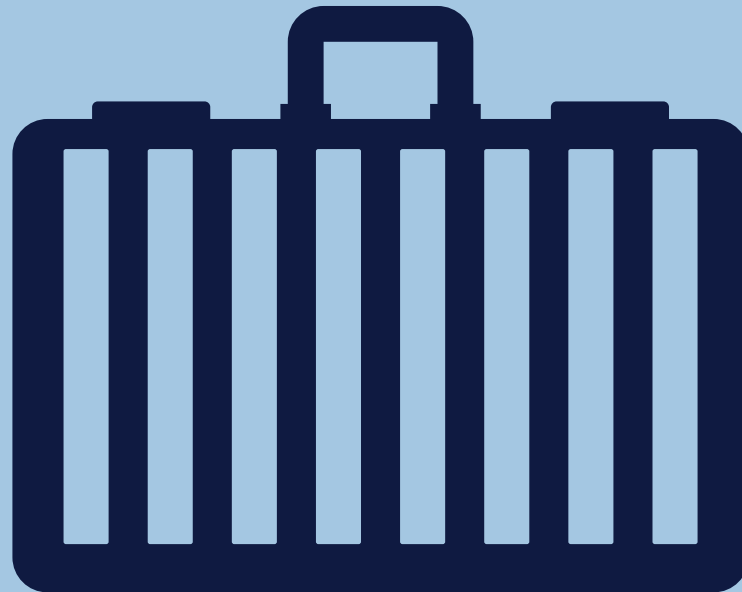
→ **Verksamhet**

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Verksamhet



Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

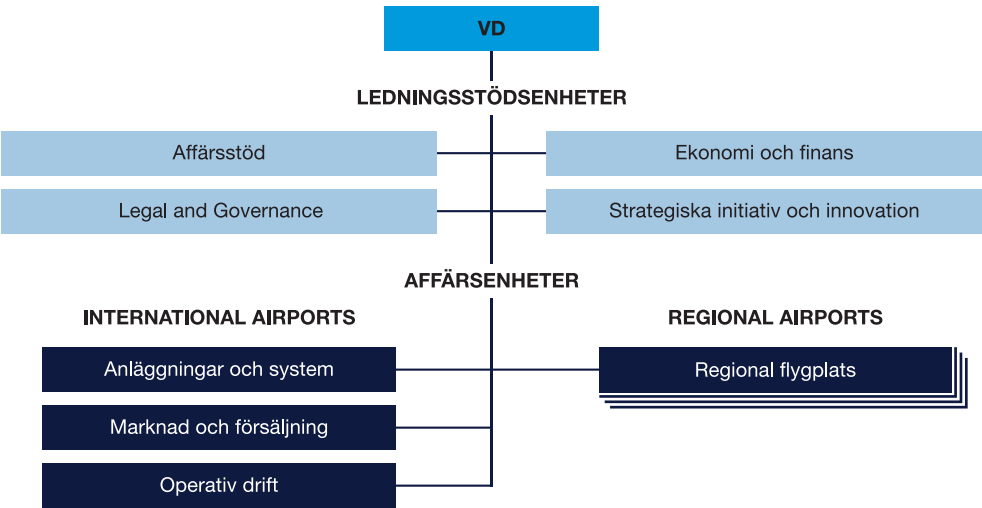
Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Verksamhetsstruktur

Swedavia verkar för tre kundgrupper: resenärer, flygbolag och hyresgäster. Verksamheten omfattar Flygplatsverksamhet och Real Estate, där flygplatserna är organiserade som International och Regional Airports för att stärka konkurrenskraften och skapa synergier.



Affärsenhet. Utvecklar och levererar flygplatsrelaterade tjänster till Swedavias kunder.

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

RÖRELSESEGMENT

Flygplatsverksamhet

Äger, driver och utvecklar Sveriges basutbud av flygplatser.

AVIATION BUSINESS

- Resenärstjänster.
- Start- och landningstjänster.
- Säkerhetskontroll.
- Markttjänster.
- Terminal- och undervägstjänster.
- Assistanstjänster, PRM.¹⁾
- Infrastruktur för markttjänster.²⁾

COMMERCIAL SERVICES

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



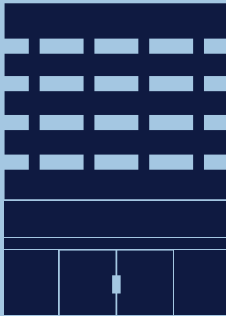
1) Personer med funktionsvariationer.
2) Bland annat bagagehantering och tankning.

Real Estate

Äger, utvecklar och förvaltar fastigheter.

FASTIGHETSVERSAMHET

- Äger, utvecklar och förvaltar exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser.
- Framtagande av fastighetsutvecklingsprojekt för hotell, kontor, logistik och handel.
- Utvecklar flygplatsernas attraktivitet i takt med att efterfrågan på etableringar vid flygplatserna växer.



I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

En konkurrenskraftig verksamhet

I sin roll som nationell flygplatshållare tar Swedavia ansvar för att tillhandahålla effektiva, högkvalitativa flygplatslösningar, inte bara som infrastruktur för landets flygtrafik, utan som nav för handel, upplevelser och regional tillgänglighet.

Flygmarknaden påverkas av omvärlden – men viljan att resa består

Flygmarknaden präglas fortsatt av en komplex omvärld med svag konjunktur, stora geopolitiska spänningar och störningar i internationella leveranskedjor. Trots detta är viljan att resa stark. Privatrestandet är den tydligaste drivkraften bakom efterfrågan, medan affärsresandet fortsatt påverkas av mer restriktiva resepolicyer och digitala möten som alternativ. Det påverkar särskilt kortare, affärstunga sträckor som Göteborg–Stockholm.

Internationellt resande har ökat under året, inte minst tack vare en stark efterfrågan på utlandsresor till Europa. Interkontinentala linjer påverkas dock av högre kostnader och längre flygvägar på grund av begränsningar i överflygning över Ryssland. SAS satsar nu på att utveckla interkontinental trafik via navet i Köpenhamn, vilket har dämpat direkttrafiken från Sverige. Samtidigt har nya

aktörer etablerat sig på Stockholm Arlanda Airport: Air Canada (2024), ANA med direktlinje till Tokyo och Norse Atlantic med två linjer till Bangkok och Phuket (2025).

Samtidigt har inrikesmarknaden haft en mer varierad utveckling. I södra Sverige har utbudet försvagats till följd av minskad konkurrens, särskilt efter att BRA avvecklat sin reguljära trafik och Bromma Stockholm Airport därmed har en ytterst begränsad linjetrafik. På Arlanda har inrikestrafiken vuxit kraftigt genom SAS övertagande av BRAs flygtrafik. Kiruna, Luleå och Umeå har haft en positiv utveckling.

På lång sikt drivs flygmarknadens tillväxt av global befolkningsökning, högre utbildningsnivåer och ökat välbefinnande. Urbanisering och växande medelklass i Asien och Mellanöstern väntas bidra till att den globala flygtrafiktillväxt från 2027 på cirka tre procent årligen.



Stärkt konkurrenskraft för Sverige

Avskaffandet av den svenska flygskatten den 1 juli 2025 har bidragit till förbättrade konkurrensförutsättningar för flyget i Sverige. Reformen har överlag tagits emot positivt av marknadsaktörer, och flera flygbolag, däribland Ryanair och Norwegian, har därefter utökat sin närvaro i landet. Beslutet bedöms stärka Sveriges attraktionskraft som utgångspunkt för internationell trafik och skapa bättre förutsättningar för fortsatt tillväxt.

Trots detta kvarstår betydande utmaningar för branschen. Leveransproblem för flygplan och motorer, brist på reservdelar och en global kompetensbrist inom pilot- och

teknikeryrken begränsar flygbolagens möjligheter att expandera.

Regulatoriska krav ökar, bland annat genom EU:s nya förordning för marktjänstverksamhet och krav på en ny basnivå för säkerhetsutrustning. I denna föränderliga omvärld anpassar Swedavia verksamheten och tar aktivt vara på nya tillväxtmöjligheter, med fokus på kundernas behov och Sveriges långsiktiga tillgänglighet. Med en stark marknadsposition, ett sammanhållet flygplatsnätverk och pågående investeringar i kapacitet och hållbarhet står koncernen väl rustad att möta framtidens krav och att fortsätta utveckla Sveriges tillgänglighet i en snabbt föränderlig global kontext.

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Säkerheten är vår högsta prioritet

Swedavias flygplatser ska vara trygga och säkra miljöer för alla som vistas där. Säkerheten har därför alltid högsta prioritet. Swedavia arbetar för att flygsäkerhet, luftfartsskydd, arbetsmiljö samt informations- och IT-säkerhet ständigt ska utvecklas och att säkerhetsmedvetenheten ska vara hög genom hela organisationen.

I all verksamhet som Swedavia bedriver kommer flygsäkerheten och medarbetarnas hälsa och trygghet i första hand. Säkerhetsarbetet på en flygplats omfattar främst luftfartsskydd – som syftar till att förebygga brottsliga handlingar – samt insatser för att undvika olyckor kopplade till flygtrafiken på och kring flygplatsen.

Digital hotbild påtaglig

2025 har präglats av en föränderlig omvärld med betydande geopolitiska osäkerheter internationellt. Den nationella terrorhotnivån i Sverige sänktes under våren till nivå 3. Det innebär att en identifierad hotbild mot Sverige kvarstår, men att inga konkreta indikationer finns på ett nära förestående attentat. Samtidigt är den digitala hotbilden mot verksamheter fortsatt påtaglig med risk för informationsstöld eller sabotage och aktiviteten bland hotaktörer är hög. Området är prioriterat, och Swedavia bedriver ett proaktivt IT-säkerhetsarbete.

Säkerhetsskydd och samhällsviktig verksamhet

Genom sin verksamhet utgör Swedavia en central del av Sveriges förmåga att upprätthålla infrastrukturen för svenskt flyg, vilket innebär att bolaget omfattas av Säkerhetsskyddslagen. I enlighet med lagstiftningen arbetar Swedavia strukturerat och målmedvetet för att skydda verksamheten mot säkerhetshot genom förebyggande åtgärder, löpande riskhantering och ett högt säkerhetsmedvetande i organisationen. Målet är att säkerställa flygplatsernas funktion och tillgänglighet även vid störningar och höjd beredskap.

Stärkt samarbete inom totalförsvaret

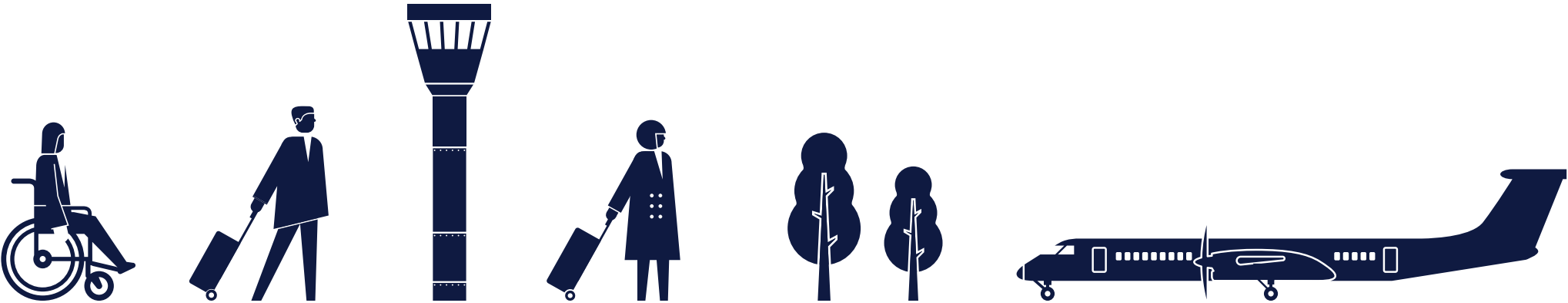
Mot bakgrund av utvecklingen i omvärlden har Swedavia under året intensifierat sitt arbete med att bidra till uppbyggnaden av totalförsvaret. Flygplatsernas betydelse för totalförsvaret har ökat sedan Sverige blev medlem i Nato 2024. Swedavia är tillsam-



CERTIFIERADE FÖR HÖGSTA SÄKERHET

Swedavias flygplatser är certifierade enligt den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA:s regelverk. Undantagna är Ronneby Airport och Luleå Airport, som båda drivs i samverkan med Försvarmakten och därför omfattas av särskilda regler. Samtliga flygplatser har dessutom ett säkerhetsgodkännande avseende luftfartsskydd från Transportstyrelsen.

I korthet	
Strategisk inriktning	
→ Verksamhet	
Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	



mans med andra samhällsviktiga aktörer delaktigt i det omfattande arbetet med att planera för värdlandsstöd – ett arbete som leds av Försvarmakten och som innebär att svenskt territorium ska kunna användas som baserings- och transiteringsområde för Natostyrkor vid kris eller krig.

Under året har samarbetet med aktörer som Försvarmakten, LFV och Trafikverket stärkts ytterligare. Dialogen och samverkan sker på flera nivåer – regionalt, nationellt och lokalt på flygplatserna. Swedavia har även krigsplacerat alla medarbetare som inte redan är placerade i annan verksamhet. Krigsplaceringen betyder att personal bokas hos Pliktverket för att säkerställa att resurser finns på plats vid alla beredskapsnivåer.

Regelförändringar i säkerhetsutrustning
Ett flertal initiativ pågår för att stärka säkerhetsarbetet. Utvecklingen av nya tekniker och metoder för att öka övervakningen och begränsa tillträde fortskrider. Den internationella säkerhetskontrollen på Arlanda har under året påverkats av tillfälliga ändringar i EU:s regler gällande säkerhetskontroller. Regelverksförändringar har uteblivit eller

förskjutits i tid och tillfälliga restriktioner och tekniska begränsningar av den installerade tekniken har påverkat processen vid genomförandet av säkerhetskontroll. Till exempel bibehålls maxgräns för vätska om max 100 ml per behållare.

Regelbevakning sker genom Swedavias enhet för Compliance Monitoring, och compliance-revisioner genomförs internt och hos externa aktörer enligt ett riskbaserat intervall. Både avvikelser och goda exempel rapporteras kvartalsvis till högsta ledningen.

Säkerhetsmedvetenhet
Säkerhetsfrågorna har högsta prioritet och genomsyrar allt Swedavia gör. Obligatoriska utbildningar och kunskapskrav ligger till grund för behörighet att arbeta på Swedavias flygplatser och för att upprätthålla ett högt säkerhetsmedvetande bland alla anställda. Swedavia har bland annat genomfört återkommande nanoutbildningar – korta digitala utbildningsmoment. Det omfattar även attityder och beteenden, exempelvis rapporteringsvilja. Genom så kallade pulsmätningar kan bolaget följa medarbetarnas säkerhetsmedvetande, identifiera positiva

trender, dela lärdomar mellan verksamheter och agera proaktivt vid tecken på försämring. Samtliga perspektiv på hälsa och säkerhet är också stående punkter på dagordningen vid arbetsplatsträffar på alla nivåer.

Ny händelsehanteringsprocess
Utifrån en rättvisekultur – just culture – har Swedavia initierat ett omfattande arbete för att utveckla händelsehanteringsprocessen och främja lärande kring inträffade händelser. Individer klandras inte för oavsiktliga misstag men hålls ansvariga för brott, grov oaktsamhet eller medvetna avsteg från gällande rutiner. Det innebär förändringar i både organisation och arbetssätt, där kvaliteten i grundorsaksutredningarna utgör ett effektmål.

Verksamheten följer även EU:s luftfartsmyndighet EASA:s nya krav på kategorisering av flygsäkerhetshändelser utifrån europeiska nivåer för att öka jämförbarhet och analysmöjlighet. Swedavia rapporterar samtliga identifierade incidenter och haverier med påverkan på flygsäkerheten till Transportstyrelsen, samt allvarliga tillbud och haverier till Statens haverikommission (SHK). Under 2025 inträffade två haverier (noll 2024) och noll tillbud (noll 2024).

Riskhantering och kontinuitetsplaner
Beslut, prioriteringar och förändringsarbete styrs mot de övergripande målen genom ett kontinuerligt och systematiskt riskhanteringsarbete. Samtliga verksamhetsrisker värderas, sammanställs och uppdateras löpande.

Genomgång och uppföljning av flygplatsernas kontinuitetsplaner, som syftar till att stärka deras förmåga att fungera även vid större störningar och avbrott, bedrivs fortlöpande. Varje flygplats har en operativ ledningscentral som planerar och övervakar det minuteroperativa arbetet, och Swedavia har en väl etablerad central krisledningsorganisation som regelbundet utbildas och övas.

Vartannat år genomför flygplatserna fullskaliga övningar tillsammans med blåljusorganisationer för att skapa lärande och förbättringar som dokumenteras och implementeras mellan övningstillfällena. Under 2025 hölls dessa på Bromma Stockholm Airport, Malmö Airport och Visby Airport.

- I korthet
- Strategisk inriktning
- **Verksamhet**
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information
- Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Inom Sverige och vidare ut i världen

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

Passagerare 2025
33,3 miljoner

Direktlinjer från flygplatserna
298 direktlinjer

Flygbolag på flygplatserna
57 flygbolag

Fraktvolymer totalt
134k ton



Swedavias flygplatser från norr till söder:

FLYGPLATS:	BANLÄNGD (M)	STARTER OCH LANDNINGAR	ANTAL RESENÄRER	DIREKT- DESTINATIONER	POPULÄRASTE DESTINATIONER
Kiruna Airport	2 502	2 211	251 591	3 utrikes 1 inrikes	Stockholm, Düsseldorf, Köpenhamn
Luleå Airport	3 350	9 526	1 103 539	7 utrikes 3 inrikes	Stockholm, Göteborg, Paris
Umeå Airport	2 302	7 931	719 894	5 utrikes 2 inrikes	Stockholm, Gran Canaria, Östersund
Åre Östersund Airport	2 500	3 159	245 832	4 utrikes 2 inrikes	Stockholm, Umeå, Köpenhamn
Stockholm Arlanda Airport	3 301, 2 500 och 2 500	197 308	24 293 589	138 utrikes 25 inrikes	London, Köpenhamn, Oslo
Bromma Stockholm Airport	1 668	2 886	25 191	0 utrikes 3 inrikes	Trollhättan, Växjö, Visby
Göteborg Landvetter Airport	3 300	46 139	5 436 212	77 utrikes 2 inrikes	Stockholm, London, Amsterdam
Visby Airport	2 000 och 800	5 491	261 947	2 utrikes 5 inrikes	Stockholm, Helsingfors, Rhodos
Ronneby Airport	2 231	2 134	97 180	1 inrikes	Stockholm
Malmö Airport	2 800 och 797	10 157	854 961	17 utrikes 1 inrikes	Stockholm, Skopje, Belgrad

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Flygplatsverksamhet

Swedavias flygplatsverksamhet är uppdelad i två centrala verksamhetsområden som tillsammans säkerställer ett effektivt och långsiktigt hållbart flygplatsnätverk.

Aviation Business

Aviation Business säkerställer flygplatsdrift dygnet runt och driver utvecklingen av flygutbud och tillgänglighet. Verksamheten omfattar kommersiella relationer med flygbolag, intäktsstrukturer samt tjänster som start- och landning och marktjänster.

Commercial Services

Commercial Services är det verksamhetsområde som ansvarar för Swedavias kommersiella intäkter som möjliggör drift och utveckling av moderna flygplatser med hållbar infrastruktur. Intäkterna bidrar även till tillgänglighetsuppdraget på regionala flygplatser samt till att bygga framtidens flygplatser med el- och vätgasflyg.

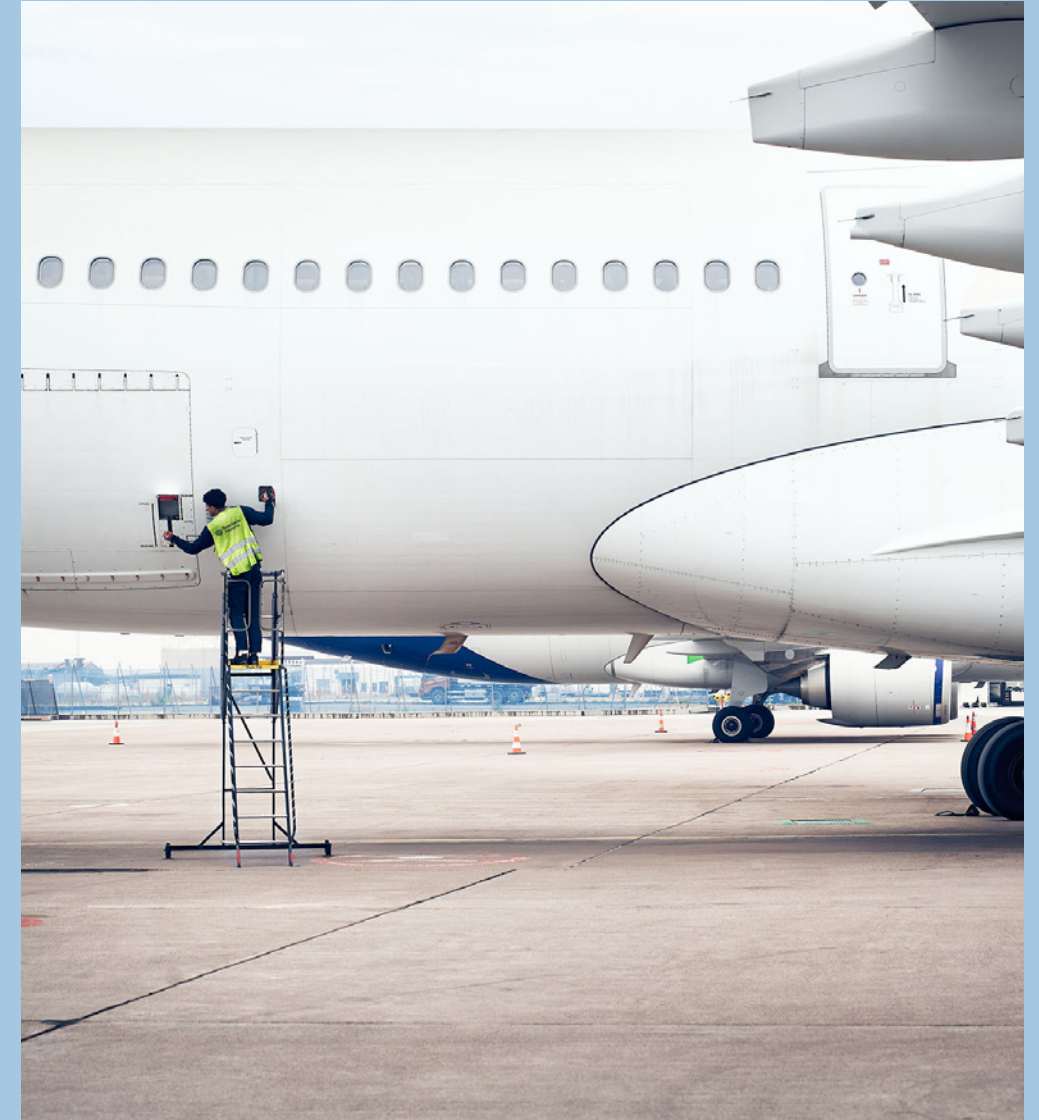
Internationella nav och regionala noder

Swedavias tio flygplatser är organisatoriskt indelade i två segment, International Airports och Regional Airports, med tydliga roller och ansvar utifrån funktion och marknad.

International Airports omfattar de stora flygplatserna Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport. Hit hör även Bromma Stockholm Airport. De fungerar som internationella nav med stora volymer, komplexa flöden och breda linjenät. Genom ett nära samarbete inom gruppen samordnas trafikstrategi, kommersiell utveckling och internationalisering av marknaden.

De regionala flygplatserna Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport och Ronneby Airport trafikeras framför allt av inrikesflyg som kompletteras av viss charter- och reguljär säsongstrafik. Flygplatserna knyter ihop landet i ett effektivt infrastrukturnät, stödjer lokalt näringsliv och turism och erbjuder viktiga förbindelser där alternativen till flyg är begränsade.

Tillsammans utgör de två grupperna en helhet som skapar tillgänglighet i hela landet och bidrar till att stärka Swedavias samlade kapacitet och kundvärde.



I korthet

Strategisk inriktning

→ Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Effektiv drift som stärker tillgängligheten

Swedavias flygplatsdrift har under året fortsatt att utvecklas i takt med ökade trafikvolymerna och nya krav på effektivitet, säkerhet och tillgänglighet.

Arbetet omfattade förberedelser för nya och uppdaterade EU-regelverk, vidareutveckling av digitala arbetssätt och genomförande av större infrastrukturprojekt på flera flygplatser. Insatserna bidrar till en stabil och långsiktigt hållbar drift i hela Swedavias flygplatsnätverk.

Aviation Business genererar intäkter via flygplats- och passageraravgifter samt ersättning för markttjänster och operativ infrastruktur. Under 2025 justerades avgifterna med nio procent, motsvarande i genomsnitt 173,4 kronor per avresande passagerare, för att täcka ökade kostnader för infrastruktur, miljöhantering och operativ service. Justeringen genomförs i en transparent process i nära dialog med flygbolag och markttjänstbolag. Samtidigt visar Commercial Services stark intäktsutveckling, driven av Arlandas nya marknadsplats och högre intäkt per resenär, vilket bidrar till att balansera avgiftsjusteringen och stärker den långsiktiga affären. Avgiftsutvecklingen hålls marknads- mässig och balanserad för att främja trafik och långsiktig tillgänglighet.

Stärkt tillgänglighet och växande flygutbud
Swedavia arbetar kontinuerligt med flygbolag och partners för att stärka tillgängligheten och bredda flygutbudet. Under 2025 tillkom åtta nya flygbolagskunder, 23 destinationer och 37 linjer – ett resultat av långsiktigt arbete för attraktiva förutsättningar. Drygt 33,3 miljoner passagerare reste under 2025 till och från Swedavias tio flygplatser, en ökning med drygt två procent jämfört med 2024. Totalt erbjöds 298 destinationer, en minskning med fyra procent, främst till följd av att Braathens lade ned sin trafik.

Fortsatt positiv utveckling för flygfrakt
Flygfrakten fortsätter att spela en viktig roll i Swedavias nätverk. Marknaden utvecklades positivt under 2025, både globalt och i Sverige, även om tillväxten bromsade in något. Frakten flygs främst med interkontinentala passagerarflyg och expressbolag. Under året stärktes Swedavias fraktverksamhet genom ANA:s etablering på Arlanda och Turkish Airlines fraktstart. Flera andra



AVIATION BUSINESS I KORTHET

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

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

Aviation Business per område, nettoomsättning, MSEK	2025	2024
Passagerarrelaterade intäkter	1 654	1 521
Extern reglerade avgifter	1 092	1 109
Flygplansrelaterade intäkter	1 173	978
Ground handling	175	230
Övriga tilläggstjänster	194	169
Summa	4 288	4 007

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025



interkontinentala flygbolag ökade också sina fraktvolymer. Expressbolagen hade en fortsatt positiv utveckling, särskilt på Göteborg Landvetter Airport. Fraktflödena påverkas av ökad e-handel och globala tull- och handelsförändringar. Flygplatser med effektiv frakthantering blir allt viktigare för regional näringslivsutveckling, och Swedavia fortsätter att stärka kapaciteten för att möta företagets behov av snabbare och mer förutsägbara transporter.

Anpassningar för regelkrav

Under året har Aviation Business förberett organisationen för en rad nya och uppdaterade regelkrav, bland annat det nya EU-regelverket för marktjänster från EASA som reglerar områden som bagagehantering, avisning, bränsleservice och rampdrift. Syftet är att höja säkerheten och skapa gemensamma standarder för hur flygplatser organiserar och kontrollerar sin markverksamhet. Vi har även anpassat verksamheten till nya krav inom informationssäkerhet och gränskontrollkrav.

Ökad punktlighet

Swedavia fortsätter att vara en av Europas mest punktliga flygplatsoperatörer. Den punktlighet som Swedavia direkt kan påverka har under året varit mycket hög och stärks ytterligare genom ett nära operativt samarbete med flygbolag och marktjänstbolag. År 2025 uppnåddes en punktlighet på 82,5 procent, vilket ligger tydligt över genomsnittet för Europa där punktligheten samma år låg på 74,7 procent, något som är avgörande för både tillförlitlighet och goda reseupplevelser.

Stärkt bemanning för stabil leverans

Tack vare noggranna förberedelser och en välplanerad bemanning genomfördes sommarens högsäsong med hög och stabil leverans i alla processer. Perioden präglades av kontrollerade flöden vilket bidrog till en stark kundnöjdhet. Rekrytering och utbildningsinsatser är ett viktigt fokusområde, särskilt på flygplatserna i Norrbotten där den starka arbetsmarknaden i norra Sverige medför utmaningar i att rekrytera personal.

Trots detta levererade verksamheten mycket väl på sitt uppdrag vid samtliga flygplatser. Under 2025 genomförde Swedavia rekryteringsdagar på både Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport för att möta behovet av medarbetare i en fortsatt expansiv verksamhet. Satsningen samlade ett stort antal sökande och bidrog till att stärka bemanningen inför högsäsongen och säkerställa en stabil leverans i takt med ökade trafikvolymer.

Digitalisering och datadriven utveckling i drift och planering

Digitaliseringsarbetet har accelererat med målet att både stärka resenärens upplevelse och skapa en mer effektiv operativ styrning. Swedavias digitala reseplanerare, som integrerar buss-, tåg- och flygalternativ och från 2026 även taxi, har vidareutvecklats under året. Samtidigt har också stora investeringar gjorts i nya självbetjäningslösningar, där uppgraderade incheckningsmaskiner och förbättrade flöden bidrar till ökad kapacitet och bättre kundupplevelser på flera flygplatser.

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Aviation Business har även stärkt utvecklingen av datadrivna arbetssätt ytterligare under året. Total Airport Management är ett pågående program för att möta nya regelkrav på datadelning för gemensam lägesbild över flygplatsens operativa situation. Genom avancerade beslutsstöd – från transferdata till realtidsinformation om punktlighet – ökar förmågan till resursplanering, störningshantering och samverkan mellan aktörer. Parallellt byggs en koncernövergripande struktur för datastyrning och kvalitetssäkring för att hantera de omfattande datamängder som används i driften.

Fossilfria flygplatser

Swedavia är fossilfria i egen flygplatsverksamhet sedan 2020 och nu hjälper vi våra partners att göra samma resa. Övergången till förnybara drivmedel och elektrifieringen av fordonsflottan har intensifierats, liksom utbyggnaden av laddinfrastruktur på både landside och airside. Även taxiverksamheten omfattas av omställningen, från 2026 respektive 2027 tillåts endast elfordon vid nyregistrering på Arlanda och Landvetter. Läs mer på sidan 80 till 82.

Kapacitetsutvecklande projekt på flygplatserna

På flera flygplatser har omfattande operativa projekt genomförts under året. På Arlanda pågår ett av flygplatsens största utvecklingsprojekt genom tiderna med modernisering av bryggor och uppställningsplatser. I samband med projektet har en uppställningsplats förberetts för elflygladdning i kommersiell drift. På Ronneby Airport har Försvarsmakten slutfört ett större plattprojekt, samtidigt som Swedavia färdigställt en modernisering av bagagesystemet, vilket förbättrar arbetsmiljö, driftsäkerhet och kapacitet.

En drivkraft för effektiv drift, ökat flygutbud och nationell tillgänglighet

Aviation Business är en central möjliggörare för Swedavias konkurrenskraft. Genom att säkerställa effektiv drift, långsiktig kapacitet och starka kundrelationer med flygbolagen lägger området grunden för resenärsupplevelse, kommersiell utveckling och nationell tillgänglighet.

Vi arbetar också aktivt för att utveckla utbudet av flygtrafik, i nära dialog med flygbolag och marknad. Med fortsatt fokus på hållbarhet, digitalisering och partnerskap driver Aviation Business en effektiv och framtidsorienterad flygplatsverksamhet som möter marknadens behov och förändringstakt.



Regional tillgänglighet

Regionala flygplatser är avgörande för att binda samman Sverige och ge hela landet tillgång till viktiga transporter där alternativen ofta är begränsade. De knyter ihop näringsliv, turism och samhällsservice och är särskilt viktiga för vård, beredskap, exportintensiva näringar och besöksnäringen. Trots minskat inrikesresande på några av Swedavias flygplatser

och förändrade resevanor levererar de fortsatt hög punktlighet och en god kundupplevelse. Regional tillgänglighet är en nyckel för hållbar tillväxt. Med ett långsiktigt perspektiv utvecklas fossilfria och elektrifierade lösningar samt effektivare intermodala knutpunkter som stärker flygets roll i regionerna och skapar ett mer integrerat transportsystem.

I korthet

Strategisk inriktning

→ Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Stockholm Arlanda Airport

Kapacitet och kundupplevelse i fokus

Som Sveriges största flygplats spelar Stockholm Arlanda Airport en avgörande roll både för landets internationella tillgänglighet och för förbindelser inom Sverige.

Under 2025 ökade utrikesresandet, drivet av stark efterfrågan och ett utökat linje- och destinationsutbud – särskilt inom Europa och Asien. Arlanda befäster därmed sin position som landets viktigaste trafiknav för både privat- och affärsresande, med ett växande interkontinentalt linjenät som knyter samman Sverige med globala marknader.

Ett nationellt och internationellt nav

Arlanda är Sveriges viktigaste knutpunkt för både inrikes- och utrikestrafik. Med växande interkontinentala linjer, ökande inrikesvolymerna och stora investeringsprogram stärks flygplatsens roll ytterligare som navet i Sveriges tillgänglighet och konkurrenskraft i en snabbt föränderlig omvärld. Under 2025 etablerade sig fyra nya flygbolag på Arlanda och 15 nya destinationer adderades till det befintliga utbudet.

Operativ stabilitet och stark resenärsupplevelse

Arlanda har under året hanterat en fortsatt ökning av både flygrörelser och passagerare. Sommarens ökade resefrekvens genomfördes med hög operativ leverans, effektiva flöden och få störningar trots pågående

byggnationer. Den toppmoderna säkerhetskontrollen i Terminal 5 har sedan den driftsattes 2023 varit en central del av resenärsflödet. Säkerhetskontrollen har inneburit ett stort kliv framåt i kapacitet och kundupplevelse där 98 procent av alla resenärer passerar på under tio minuter.

98%

av alla resenärer passerar säkerhetskontrollen på under tio minuter



Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Från Bromma till Arlanda: större flöden, högre krav

BRA:s avveckling på Bromma i början av året innebar att stora delar av trafiken flyttades till Arlanda, vilket ökade passagerarvolymerna och ställde högre krav på operativ kapacitet. Inrikesprodukten har samtidigt anpassats för en bredare resenärsgrupp. Att säkerställa en trygg och smidig upplevelse, med snabbhet, enkelhet och förutsägbarhet, har varit en prioritet i den större terminalmiljön och är en central del av Arlandas utveckling som nationell knutpunkt.

Entry/Exit-systemet

Införandet av EU:s nya Entry/Exit-system (EES) i oktober innebar en omfattande omställning för Arlanda, i synnerhet med de stora volymerna från länder utanför Schengen. Ombyggnationer av passkurer och köytor har pågått under året och resulterat i en stabil övergång utan påverkan på punktlighet eller resenärsupplevelse. Arbetet har genomförts i nära samarbete med Polismyndigheten.

Nytt inflygningskoncept ökar kapacitet och minskar utsläpp

Swedavia och LFV blev under året först i Europa med att införa inflygningskonceptet Established on RNP (EoR) på Arlanda. Genom att möjliggöra fler kurvade inflygningar kan flygplan nu landa mer effektivt, vilket ökar kapaciteten, minskar bränsleförbrukningen och reducerar utsläppen. Konceptet bidrar till en smidigare trafikhantering, kortare inflygningsvägar och mindre bullerpåverkan – samtidigt som det stöder flygbolagens omställning till ett mer hållbart flyg.



Stora investeringsprojekt – Arlanda byggs för framtiden

Stockholm Arlanda Airports utveckling fortsätter genom flera stora investeringsprojekt. Ett av de största pågående projekten är programmet för bryggor och uppställningsplatser i gateområde C och D. Här moderniseras markytor, passagerarbryggor och försörjningssystem i ett flerårigt projekt som ska säkra kapacitet, driftstabilitet och elektrifieringsberedskap. Inför byggstarten har Swedavia färdigställt en ny remote-terminal med fem gater, som öppnar under 2026 för att upprätthålla flygplatsens kapacitet under projektet. Under året påbörjades också ett omfattande moderniseringsarbete i Terminal 5, där infrastruktur för el, bränsle, vatten och ventilation uppgraderas parallellt med bygg-

nationen av moderniserade gater. Arbetet förbättrar både arbetsmiljö och operativ kapacitet och utgör en grund för att möta framtida flygplansflottor och ökade hållbarhetskrav.

Bana 3 var under 2025 stängd i tolv veckor för modernisering av dränering, avvattnings och nytt asfaltslager. Projektet genomfördes i samarbete med RISE där nya metoder testades. Bland annat integrerades sensorer i beläggningen. Samverkan i utvecklingsprojekt som detta är en viktig del av arbetet med att framtidssäkra banornas prestanda och driftsäkerhet.

I oktober stängdes incheckningen och säkerhetskontrollen i gamla Terminal 4 med anledning av att förbereda för terminalens

omställning till nya mer attraktiva väntytter och ett framtida hyrbilscenter. Bussangöringen flyttades delvis till Terminal 5 som ett första steg mot en ny förbättrad angöringslösning som tas i bruk fullt ut under 2026.

Marknadsplatsen – en motor i flygplatsens utveckling

Under året slutfördes även den nya Marknadsplatsen i Terminal 5. Satsningen är en central del av Arlandas utvecklingsplan och syftar till att stärka flygplatsens attraktionskraft, förbättra kundupplevelsen och skapa fler arbetstillfällen. Marknadsplatsen utsågs 2025 till vinnare i kategorin Årets kommersiella yta under 25 000 kvadratmeter vid NCSC Awards, vilket ytterligare understryker projektets genomslag och kvalitet.

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Kommersiell utveckling i framkant

Marknadsplatsen i Terminal 5 har haft sitt första helår och är redan en stark drivkraft för rekordintäkter, en förutsättning för konkurrenskraftiga flygplatsavgifter och fortsatt utveckling av Stockholm Arlanda Airport.

Nya koncessionsavtal och digitala lösningar stärkte både resenärsupplevelsen och affären. De kommersiella intäkterna är en viktig förutsättning för att Swedavia ska kunna erbjuda konkurrenskraftiga flygplatsavgifter och därmed bidra till ett attraktivt och hållbart flygplatsnätverk. Samtidigt fortsatte arbetet med framtidens loungekoncept och parkeringstjänster att forma Swedavias kommersiella erbjudande mot en mer flexibel, modern och kunddriven flygplatsupplevelse.

Swedavias kommersiella utbud omfattar Retail, Food & Beverage, Bilparkering och angöring, Lokaluthyrning och arrenden, Reklam, Telekom och Energitjänster. Den kommersiella strategin är skalbar och anpassas efter varje flygplats storlek och resenärsmix. På större flygplatser som Arlanda och Landvetter implementeras strategin i sin helhet, medan övriga flygplatser får ett anpassat utbud. Trender som påverkat utbudet inkluderar exempelvis ökad efterfrågan på lokal, hållbar mat, grab n’go-lösningar, fullservicerestauranger, hälsosamma alternativ och allergianpassning.

Marknadsplatsen lyfter resenärsupplevelsen
Under 2025 nådde den kommersiella strategin en milstolpe med färdigställandet av marknadsplatsen i Terminal 5 som är bolagets största satsning hittills inom shopping, mat och dryck. Ett 40-tal nya butiker och restauranger har öppnat med fokus på ett brett Food & Beverage-utbud och Retail med svenska och skandinaviska varumärken. Utformningen ger flexibilitet genom pop-up-enheter och multi-brandbutiker. Ett retail-as-a-service-koncept gör det möjligt för varumärken att hyra in sig kortare tid med full tillgång till inredning, kassasystem, personal och marknadsföring.

Med rekordhöga kundnöjdhetsindex och ett prisbelönt koncept har marknadsplatsen blivit ett riktmärke för svensk flygplatsinnovation. Skandinavisk design, flexibelt utbud och central placering skapar bättre förutsättningar för konsumtion, intäkter och nöjdare resenärer, och stärker bilden av Sverige som attraktiv destination. Strategin bygger på ett utbud för alla plånböcker, med konkurrens-



COMMERCIAL SERVICES I KORTHET

Commercial Services uppdrag är att säkra och utveckla intäkter, kundrelationer och kommersiella strategier. Produkter, tjänster och service ska utvecklas för att möta kundernas behov och skapa långsiktig konkurrenskraft. Butiker, restauranger,

hotell, parkeringsplatser, reklamförsäljning, uthyrning av lokaler och olika tjänster inom energi, tele- och datakommunikation genererar inkomster som bidrar till att behålla konkurrenskraftiga flygplatsavgifter samt till att finansiera investeringar.

Commercial Services per område, nettoomsättning, MSEK	2025	2024
Bilparkering och angöring	922	895
Retail, Food and Beverage	855	747
Fastighetsintäkter	516	515
Reklam	117	109
Övriga Commercial-produkter	73	75
Summa	2 482	2 341

I korthet

Strategisk inriktning

→ Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

utsatta aktörer och prisjämförelser mot andra kommersiella miljöer. Marknadsplatsen har mottagits mycket väl av resenärerna och den centrala placeringen direkt efter säkerhetskontrollen har genererat ett stort besöksflöde.

Ny loungestrategi ger premiumupplevelse

Under året har Swedavia tagit fram en ny kommersiell loungestrategi med målet att höja kvaliteten på loungeprodukten. Fokus ligger på design, service, upplevelser samt ett högkvalitativt mat- och dryckesutbud. Loungeerna ska förmedla en internationell känsla med skandinaviska inslag och erbjuda en premiumupplevelse, anpassad efter varje flygplats unika förutsättningar. Två nya lounges öppnas under 2026 i Terminal 5 på Arlanda. Swedavia har under året också lanserat flera initiativ för att förbättra kundupplevelsen, bland annat en Airport Price-kampanj för att stärka prisperceptionen och öka merförsäljningen.

Hållbarhet och koncessionsupphandlingar

Under 2025 har flera nya koncessionsupphandlingar genomförts, samtliga med skärpta miljökrav. Genom systematisk kravställning och erfarenhetsutbyte har Swedavias partners på flygplatserna vid utgången av 2025 i princip eliminerat samtliga utsläpp av fossil koldioxid i deras flygplatsverksamhet. Swedavia har även infört nya krav för taxi på Arlanda och Landvetter – från april 2026 respektive januari 2027 krävs rena elbilar för nyregistrering av fordon för upphämtning av resenärer. Läs mer på sidan 80.

Digitala lösningar och bättre tillgänglighet stärker parkering

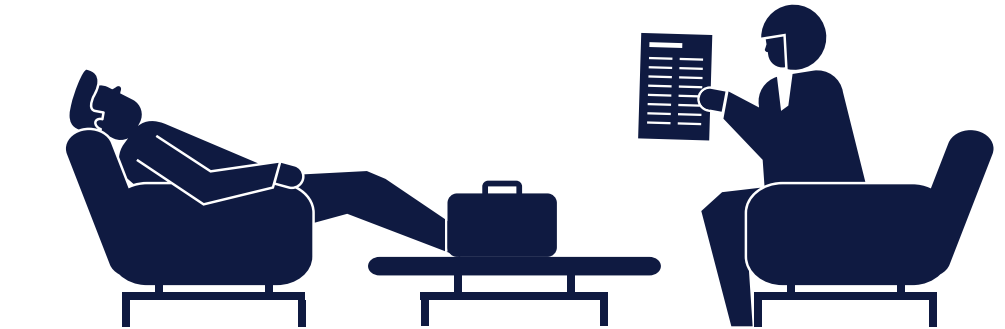
Digitaliseringen fortsätter att forma resenärers beteenden. Swedavias försäljningskanaler utvecklas i takt med samhällets digitala vanor, och digitala betalningslösningar som Swish och Apple/Google Pay har införts inom parkering, både för förbokning och direktbetalning. Förbokning av parkeringsplats har blivit allt vanligare. Under året valde över hälften av Swedavias parkeringskunder att säkra sin plats i förväg, ett tydligt tecken på att trygghet och bekvämlighet prioriteras inför resan.

Övriga kommersiella intäkter

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

Intäkter

Commercial Services uppvisade en stark intäktsutveckling under 2025, framför allt präglad av att den nya marknadsplatsen på Arlanda för första gången hållit öppet under ett helt verksamhetsår. Jämfört med 2019 som var det senaste året med ett relevant



utbud och trafikmönster så ökade intäkterna inom Retail, Food & Beverage (RFB) med drygt 16 procent. Även intäkt per avresande passagerare har utvecklats positivt och steg med 36 procent jämfört med 2019, vilket visar att det förnyade konceptet, den förbättrade kundresan och det attraktiva erbjudandet skapar högre värde per gäst. Tillsammans visar det att den nya marknadsstrategin är en stark intäktssdrivare och en viktig del i Swedavias långsiktiga affärsutveckling.

Fortsatt stark kundnöjdhet

Kundupplevelsen på Swedavias flygplatser låg fortsatt på en hög nivå 2025 med ett index på 83. Resultatet avser resenärernas upplevelse och kompletterar det strategiska målet som omfattar samtliga kundkategorier. De regionala flygplatserna nådde index 85 tack vare korta avstånd, god tillgänglighet och konsekvent service.

Arlanda låg stabilt på snittindex 82, med högst betyg för incheckning (87) och säkerhetskontroll (85) samt positiva omdömen om den uppgraderade miljön i Terminal 4. Göteborg Landvetter Airport ökade från index 83 till 84, där resenärerna särskilt lyfte fram smidiga flöden och hjälpsam personal. Malmö Airport förbättrades från index 81 till 82 med ett mycket högt betyg för incheckningen (89) och en tydlig uppgång i säkerhetskontrollen (88) efter övertagandet i egen regi. Sammantaget erbjuder Swedavias flygplatser en hög och stabil kundupplevelse, även om prisupplevelse och gångavstånd fortsatt utgör utvecklingsområden. Effekterna av genomförda förbättringar, inte minst i Arlanda Terminal 5, syns tydligt i årets betyg.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Real Estate

Swedavias verksamhetsområde Real Estate äger och utvecklar fastigheter i direkt anslutning till Swedavias flygplatser. Genom fastighetsutveckling skapas värden som används för att finansiera investeringar och vidareutveckling av flygplatsverksamheten.

PROJEKT

Stockholm Arlanda Airport

- Utveckling av nytt General Aviation-område samt frakt- och logistiktor.
- Logistic City ca 150 000 kvm BTA, med potential att växa till nära 1 miljon kvm.
- Nytt 60 000 kvm logistikområde vid Cargo City, med affärsgenomförande mot 2026.
- Planerat hotell i Airport City med 656 rum blir Nordens största flygplatshotell, byggstart 2027.

Göteborg Landvetter Airport

- Pågående detaljplanering för utbyggt logistikområde.

Kiruna Airport

- Planerat nytt flygplatshotell i direkt anslutning till flygplatsen.

656 rum

blir hotellet vid Airport City som planeras bli Nordens största flygplatshotell.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)



I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Fastighetsutveckling som möjliggör framtida satsningar på flygplatserna

Under 2025 har Real Estate fortsatt arbetet med att skapa förutsättningar för framtida fastighetsutveckling, nya affärer och flera konkreta affärsutvecklingsprojekt.

Real Estate ansvarar för Swedavias kommersiellt utvecklingsbara markområden runt flygplatserna. Genom att analysera fastighetsbehoven, detaljplanlägga mark och i ett tidigt skede föra samman potentiella intressenter med utvecklingsmöjligheter, läggs grunden för långsiktig tillväxt. Real Estates grunduppdrag är att genom utveckling och försäljning av fastigheter frigöra kapital som kan bidra till moderbolagets fortsatta investeringar i flygplatsinfrastruktur. Samtidigt är ambitionen att säkerställa ett aktivt engagemang så långt som möjligt i exploateringskedet för att maximera värdeskapandet. Den löpande markutveckling skapar affärsmöjligheter över tid, baserat på en avvägning mellan markens lämplighet, marknadens efterfrågan och långsiktiga trender kring behov och utvecklingspotential.

Fastighetsmarknaden påverkas fortsatt av den svagare konjunkturen och de senaste årens inflation. Läget är fortfarande utmanande, men tecken på återhämtning syns i takt med

sjunkande räntor och lägre inflation i Sverige och Europa. Den svenska marknaden för lager, logistik och frakt har dock stått emot konjunktursvängningarna väl och i vissa fall till och med stärkts tack vare nya förutsättningar kring att producera och lagerhålla i Sverige.

Hotellprojekt betraktas som långsiktiga investeringar och påverkas i mindre grad av konjunkturförändringar än kontorsfastigheter. Då processen från detaljplan till färdig byggnad sträcker sig över många år är det också naturligt att konjunkturen varierar under tiden och är inte något som påverkar planeringen.

Swedavias exploaterings- och fastighetsutvecklingsverksamhet har hittills inte påverkats nämnvärt av marknadens avmattning. Trots en viss osäkerhet kring framtiden finns ett fortsatt stort intresse för Swedavias pågående affärsprojekt, och de långsiktiga affärsmöjligheterna bedöms som goda.



I korthet

Strategisk inriktning

→ **Verksamhet**

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information



Goda förutsättningar för framtida affärer

Arbetet med detaljpanelläggning och markutveckling pågår kontinuerligt för att säkerställa god affärsberedskap på längre sikt. Vid Stockholm Arlanda Airport förbereds ett samlat terminal- och hangarområde för General Aviation, ett begrepp som omfattar både samhällsviktigt flyg och privatjettrafik – samt ett nytt område för framtida frakt och logistik. Därutöver har flera projekt tagit ytterligare steg mot genomförande. Syftet är en etablering av statsflyget, det som vardagligt kallas regeringsflyget.

Vid Göteborg Landvetter Airport pågår detaljplanering för en utbyggnad av logistikområdet som kompletterar tidigare etableringar.

Intresset för projektet är stort och väntas generera nya affärer och utvecklingsinitiativ de kommande åren.

Pågående utvecklingsprojekt

Flera nya affärsutvecklingsprojekt har inletts, varav flera kan bli verklighet inom de närmaste åren. Förberedelserna pågår för att uppföra ett nytt logistikområde på cirka 60 000 kvadratmeter i anslutning till befintliga Cargo City vid Arlanda. Projektet närmar sig ett affärsgenomförande med ambitionen att finna rätt samarbetspartner under 2026.

Dessutom förbereds ett område för flygplatsanknuten logistik där detaljplanen omfattar omkring 150 000 kvadratmeter

bruttototalarea. Projektet som går under namnet Logistic City kan på sikt komma att utökas till nära en miljon kvadratmeter. Ambitionen är att under det kommande året inleda utvecklingen genom partnerskap och affärer inom både Cargo City och Logistic City.

Nya hotellprojekt

Swedavia fortsätter att utveckla Arlanda och förbereder nu byggandet av ett hotell med kongresslokaler inom det framväxande Airport City, beläget i direkt anslutning till terminalområdet. Strawberry's hotellkedja Quality Hotel kommer att ansvara för driften. Det nya hotellet, planerat att bli Nordens största flygplatshotell, ska rymma 656 rum och ligga i direkt anslutning till SkyCity.

Under det kommande året väntas avtal tecknas med byggentreprenörer och framtida ägare, och byggstart planeras till 2027. Även vid Kiruna Airport planeras ett nytt hotell. Samtliga hotellprojekt har mötts av stort intresse.

Samarbeten

Swedavia samarbetar med flera strategiska partners som kompletterar den egna verksamheten. Tillsammans med Alecia Fastigheter äger man exempelvis Swedish Airport Infrastructure AB (SAIAB), som förvaltar ett omfattande bestånd av flygplatsfastigheter.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

[I korthet](#)[Strategisk inriktning](#)[→ Verksamhet](#)[Förvaltningsberättelse](#)[Räkenskaper](#)[Övrig information](#)

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Styrelseordförande har ordet

2025 var ett år då Swedavia tog viktiga kliv framåt. Det var också ett år då flygmarknaden, framför allt under det andra halvåret, utvecklades väl och allt sammantaget står Swedavia väl rustat för att möta framtiden.

Under de kommande åren pekar mycket på att särskilt det internationella flygresandet kommer att fortsätta öka och Swedavias flygplatser behöver kunna möta den utvecklingen och tillhandahålla en infrastruktur som har tillräcklig kapacitet, är effektiv och robust. Därför planerar bolaget för att kunna investera i Stockholm Arlanda Airports utveckling under de kommande åren.

Under hösten beslutade Swedavias styrelse också om ett nytt kapitalstrukturmål, FFO/Debt. Detta mål ger en tydligare bild av vår förmåga att finansiera utvecklingen genom de kassaflöden som verksamheten genererar och ligger i linje med hur både kapitalmarknaden och jämförbara europeiska flygplatser bedömer finansiell styrka. Det gör oss bättre positionerade inför de investeringar som väntar.

Vi befinner oss i ett läge där långsiktighet och stabilitet är avgörande. Därför är det glädjande att kunna konstatera att Swedavia idag har solida förutsättningar, goda marknadsutsikter och ett flygplatsnätverk som varje dag skapar värde för hela landet.

Jag vill avslutningsvis rikta ett varmt tack till Jonas Abrahamsson för hans insatser under nio år. Han har lett bolaget genom en mycket viktig period och lämnar ett Swedavia som står starkt inför framtiden. Samtidigt vill jag välkomna Mats Johannesson som ny vd under våren. Med hans erfarenhet och ledarskap är jag trygg i att Swedavia är väl positionerat för att fortsätta utvecklas och leverera på sitt viktiga samhällsuppdrag.



”Swedavia har idag solida förutsättningar, goda marknadsutsikter och ett flygplatsnätverk som varje dag skapar värde.”

Ulrika Francke
Styrelseordförande



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

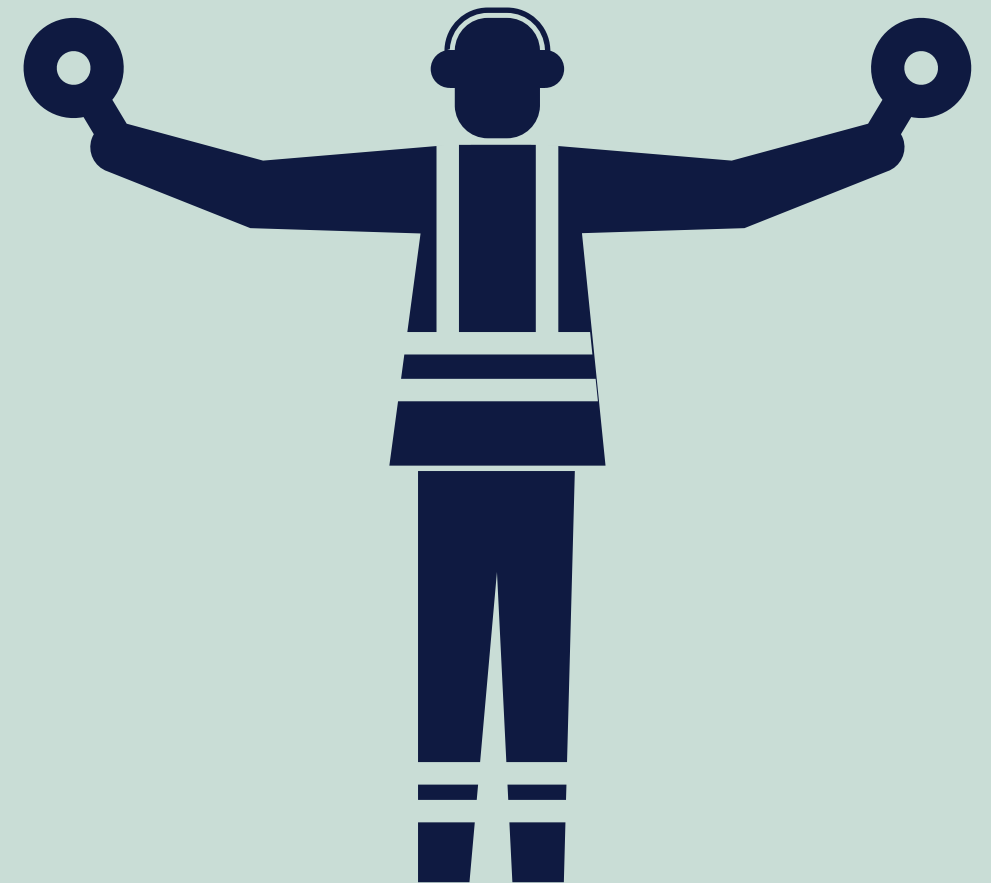
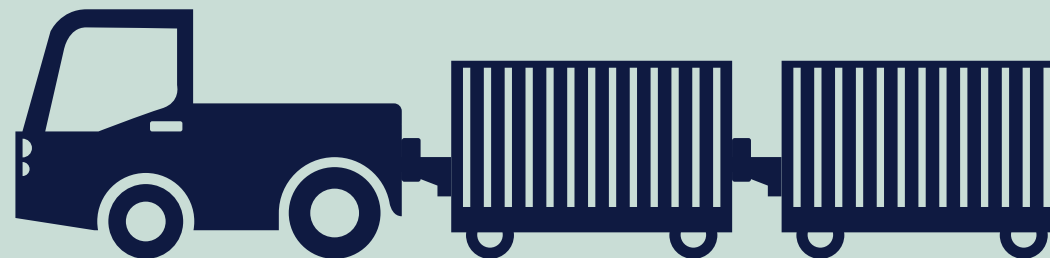
→ **Förvaltningsberättelse**

Räkenskaper

Övrig information

Förvaltningsberättelse

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025



- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information

Koncernens finansiella utveckling 2025

MSEK, förutom om annat anges ¹	2025, jan–dec	2024, jan–dec	Förändring, %
Nettoomsättning	6 801	6 393	6,4
Rörelseresultat	324	26	
Rörelseresultat exkl. omstrukturering, realisationsvinst, nedskrivningar och utrangeringar	257	74	
Rörelsemarginal, %	4,8	0,4	4,4
Rörelsemarginal, % exkl. omstrukturering, realisationsvinst, nedskrivningar och utrangeringar	3,8	1,2	2,6
Årets resultat	-6	-227	
Avkastning på operativt kapital, %	1,6	0,3	1,3
Avkastning på operativt kapital, % exkl. omstrukturering, realisationsvinst, nedskrivningar och utrangeringar	1,4	0,5	0,9
Funds from operations (FFO)/Debt, % ²	7,3	5,8	1,5
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 083	1 071	1,1
Investeringar	2 231	1 790	
Medelantal anställda	2 840	2 769	
Antal passagerare, miljoner	33,3	32,5	2,4
Driftkostnader per avresande passagerare, SEK ³	304,3	301,4	-1,0
Kommersiella intäkter per avresande passagerare, SEK	106,7	101,1	5,5

1) För definitioner av nyckeltal, se sid 194-197
2) Efter en översyn av Swedavias ekonomiska mål beslutade styrelsen den 30 oktober 2025 att införa ett kassaflödesbaserat kapitalstrukturmål i form av FFO/Debt som ersätter det tidigare skuldsättningsgradsmålet. Swedavia finansierar huvuddelen av sina investeringar på kapitalmarknaden och har upptagit en officiell rating via Moody's Ratings. Det nya ekonomiska målet är mer marknadsorienterat och ligger i linje med vad jämförbara bolag och ratinginstitut tillämpar
3) Nyckeltalet är beräknat exklusive omstruktureringskostnader



Läs mer

Förvaltningsberättelse.	44
Risker och riskhantering	48
Bolagsstyrningsrapport.	53
Styrelse	58
Koncernledning	60
Hållbarhetsrapport.	62



Förvaltningsberättelse

Styrelse och verkställande direktör för Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, upprättar härmed årsredovisning för Swedavia AB och koncernredovisning för Swedaviakoncernen för verksamhetsåret 2025. Förvaltningsberättelsen omfattar koncernen och moderbolaget, där inget annat anges avses koncernen.

Swedavia är en statligt ägd koncern som äger, driver och utvecklar ett nätverk av tio flygplatser i Sverige. Swedavias verksamhet är organiserad och styrs utifrån två segment, Flygplatsverksamhet och Real Estate. Swedavia bedrev under 2025 verksamhet vid tio flygplatser, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Stockholm Arlanda Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport, i det av regeringen beslutade nationella basutbudet av flygplatser. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner. Real Estate äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser. I uppdraget från svenska staten ingår det att Swedavia på affärsmässiga grunder och med långsiktig lönsamhet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att riksdagens transportpolitiska mål uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Enligt ägaranvisningen ska Swedavia, inom ramen för transportpolitikens funktions- och hänsynsmål, mäta och redovisa utfall för fem indikatorer inom områdena tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet och miljö. Swedavias verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar.

ÅRET I KORTHET

Året har präglats av ökat resande, stärkt linje- och destinationsutbud samt förbättrad lönsamhet.

Under 2025 reste 33,3 miljoner passagerare via Swedavias flygplatser. Det var 0,8 miljoner fler passagerare jämfört med samma period föregående år, vilket motsvarar en ökning med 2,4 procent. Antalet passagerare utrikes uppgick till 25,7 miljoner vilket var en ökning med 0,8 miljoner passagerare eller 3,1 procent. Antalet passagerare inrikes uppgick till 7,6 miljoner passagerare vilket var i nivå med föregående år.

VÄSENTLIGA HÄNDELSE R UNDER ÅRET

Vid Swedavias årsstämma den 25 april 2025 omvaldes styrelseledamöterna Ulrika Francke, Tor Clausen, Nina Linander, Lars Mydland, Eva Nygren, Per Sjödell och Annica Ånäs. Josefin Karlsson och Karl Sandlund nyvaldes. Peter Blomqvist lämnade styrelsen på egen begäran den 28 februari.

Den 25 augusti meddelades att Jonas Abrahamsson på egen begäran lämnar uppdraget som vd och koncernchef för Swedavia i slutet av februari 2026 för ett nytt uppdrag.

Solna tingsrätt beviljade den 3 oktober ansökan om rekonstruktion för bolagen Braathens Regional Airlines AB (BRA) och dotterbolaget Braathens Regional Airways AB som sattes i konkurs den 29 september. Enligt ett pressmeddelande daterat den 6 oktober har beslutet om rekonstruktion ingen påverkan på den operativa leveransen. Bolagen är underleverantör av flygkapacitet främst på den svenska inrikesmarknaden.

Den 31 oktober beslutade Swedavia efter samråd med flyg- och marktjänstbolag att justera flygplatsavgifter för 2026. Avgifterna ökar i genomsnitt med 15,3 SEK per avgående resenär, från 170,3 SEK 2025 till 185,6 SEK 2026. Åtgärden följer en marknadsmässig bedömning och är tillämplig från 1 januari 2026.

Swedavia har den 5 november 2025 erhållit kreditrating på nivån Baa1 (positive outlook) av Moody's Ratings.

Den 7 november 2025 meddelades att Swedavias styrelse har utsett Mats Johannesson till ny vd och koncernchef för bolaget. Han lämnar därmed sin roll som vd och koncernchef för omsorgsbolaget Team Olivia. Mats Johannesson är utbildad civilingenjör vid Chalmers tekniska högskola och har tidigare varit vd för kollektivtrafikföretaget MTR Express. Han har även haft flera olika chefsroller inom logistik och transport.

Den 19 december meddelades att Jonas Abrahamsson kommer att lämna uppdraget som vd och koncernchef den 16 januari 2026. Vidare meddelades att Susanne Norman, Swedavias direktör operativ drift International Airports, tillförordnas som vd och koncernchef från och med den 17 januari 2026 till dess att Mats Johannesson tillträder i maj 2026.

Swedavia emitterade den 19 november 2025 3 miljarder SEK i subordinerade hybridobligationer uppdelade på två eviga löptider med första möjlighet till inlösen efter 5 år till en räntemarginal om 1,70 procent med rörlig kupong respektive 7 år till en räntemarginal om 2,20 procent uppdelat på en obligation med rörlig kupong och en med fast kupong.

SYFTE

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas

VISION

Vi utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige

AFFÄRSIDÉ

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

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information

NETTOOMSÄTTNING OCH RÖRELESRESULTAT
Nettoomsättningen uppgick till 6 801 MSEK (6 393), vilket var en ökning med 408 MSEK eller 6,4 procent jämfört med föregående år. Inom segmentet Flyg-platsverksamhet var nettoomsättningen 431 MSEK högre och uppgick till 6 798 MSEK (6 367). Netto-omsättningen inom Real Estate segmentet uppgick till 30 MSEK (42).

Intäkter från Aviation Business uppgick till 4 288 MSEK (4 007), vilket var 7,0 procent högre. Intäkterna från Aviation Business ökade främst som en följd av avgiftsjusteringar samt passagerarvolymuppgång-en. Intäkter från Ground Handling blev lägre med anledning av att Swedavia inte längre levererar dessa tjänster på Bromma Stockholm Airport.

Intäkter från Commercial Services blev 141 MSEK högre och uppgick till 2 482 MSEK (2 341). Intäk-terna ökade i huvudsak tack vare passagerarvolym-uppgången samt högre snittintäkter per avresande passagerare inom Retail samt Food & Beverage.

Övriga rörelseintäkter uppgick till 189 MSEK (32), vilket var en ökning med 158 MSEK. Detta förklaras främst av realisationsvinst om 146 MSEK från försälj-ning av mark på Stockholm Arlanda Airport.

Externa kostnader och personalkostnader, inklusive aktiverat arbete för egen räkning, uppgick till –4 969 MSEK (–4 805) och var 165 MSEK högre främst med anledning av ökad bemanning och lönerrevision, men även kostnader för flygtrafiktjänst och IT var högre. Kostnader för säkerhetskontroll, vinterhållning, el, värme och drivmedel var lägre.

Av- och nedskrivningar var 117 MSEK högre och upp-gick till –1 687 MSEK (–1 571), där ökningen främst berodde på att nya anläggningar tagits i drift.

Övriga rörelsekostnader blev 13 MSEK lägre, –10 MSEK (–23), hänförligt till högre utrangeringar föregående år.

Rörelseresultatet för koncernen uppgick till 324 MSEK (26) och koncernens rörelsemarginal till 4,8 procent (0,4). Exklusive omstruktureringskostnader, nedskrivningar, utrangeringar och realisationsvinster uppgick rörelseresultatet till 257 MSEK (74).

FINANSIELLA POSTER

Finansnettot för helåret uppgick till –304 MSEK (–279), vilket var 24 MSEK högre. Kostnader för upp-låning var högre, –389 MSEK (–337), främst till följd av högre lånevolym men även med anledning av högre genomsnittlig ränta. Ränteintäkter för året var lägre

med anledning av lägre genomsnittlig likviditet. Årets finansnetto påverkades vidare negativt av ränta om –10 MSEK (–) för det omställningsstöd som återbetalts med anledning av EU-kommissionens beslut under det fjärde kvartalet 2024. Föregående år påverkades finan-snettot negativt med 42 MSEK avseende reservering av ränta på det omställningsstöd som nu återbetalats. Finansnettot påverkades vidare negativt av valutakur-seffekter –8 MSEK (8). Högre aktiverad ränta om 79 MSEK (72) samt högre resultatandel från intressebolag, 66 MSEK (51) påverkade finansnettot positivt.

LIKVIDITET OCH FINANSIELL STÄLLNING

Eget kapital vid utgången av det fjärde kvartalet upp-gick till 10 651 MSEK (10 282). Ökningen av det egna kapitalet förklaras av emission och återbetalning av hybridobligationer om netto 649 MSEK. Årets totalre-sultat om –19 MSEK, betalda räntor och transaktions-kostnader för hybridobligationer om –255 MSEK samt erlagd ränta, –5 MSEK, belöpande på återbetalat kapitaltillskott minskade egna kapitalet.

Swedavias låneskulder per den 31 december uppgick till 12 148 MSEK (11 900). Låneskulderna fördelas på banklån, 4 800 MSEK (4 800), obligationslån, 7 144 MSEK (6 598), företagscertifikat, 199 MSEK (498), samt utnyttjad checkräkningskredit om 4 MSEK (4). Vid pe-riodens slut var den genomsnittliga kapitalbindningen, som inkluderar effekt av räntederivat, 3,1 år (3,2) och den genomsnittliga räntebindningstiden 3,4 år (3,6).

Den genomsnittliga räntan uppgick per den 31 de-cember till 3,0 procent (2,8) och räntederivaten upp-gick nominellt till 7 300 MSEK (7 300). Likvida medel minskade med 527 MSEK och uppgick vid periodens slut till 326 MSEK (852). Kortfristiga placeringar upp-gick till – MSEK (99). Nettoskulden ökade med 492 MSEK från 12 965 MSEK till 13 457 MSEK.

Funds from Operations (FFO)/Debt uppgick till 7,3 procent (5,8). Per den 31 december 2025 hade Swedavia outnyttjade kreditlöften om totalt 3 811 MSEK (4 061).

Avkastning på operativt kapital, exklusive omstruk-tureringskostnader, realisationsvinst samt nedskriv-ningar och utrangeringar var vid periodens utgång 1,4 procent (0,5).

KASSAFLÖDE

Kassaflödet för helåret uppgick till –527 MSEK (–166).

Kassaflödet från den löpande verksamheten för perio-den blev positivt och uppgick till 1 083 MSEK (1 071). Exklusive återbetalning av omställningsstöd jämte

ränta om 494 MSEK var kassaflödet från den löpande verksamheten 506 MSEK bättre än föregående år.

Kassaflöde från investeringsverksamheten uppgick till –1 906 MSEK (–1 508). Utbetalningar relaterade till investeringar uppgick till 2 231 MSEK (1 790). Försäljning av mark gav positivt kassaflöde med 170 MSEK. Under perioden gav avyttring av kortfristiga placeringar ett positivt kassaflöde om 99 MSEK (197) och utdelning från intresseföretag påverkade positivt med 56 MSEK (85).

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till 296 MSEK (271). Återbetalning av kapitaltillskott jämte ränta med –229 MSEK (–) påverkade negativt. Emission av hybridobligationer om 3 000 MSEK och återköp av tidigare emitterade hybridobligationer gav ett positivt kassaflöde om 649 MSEK. Betalning av räntor hänförliga till hybridobligationer och transak-tionskostnader med anledning av emission av hybri-dobligationer, –255 MSEK (–270) och återbetalning av leasingskulder med 114 MSEK (110) medförde negativ påverkan på kassaflödet. Upptagna lån om netto 245 MSEK (759) påverkade kassaflödet positivt.

INVESTERINGAR

Investeringarna för helåret uppgick till 2 231 MSEK (1 790), varav investeringar inom flygplatssegmentet uppgick till 2 174 MSEK (1 770). Det största investe-ringsprojektet under året utgjordes av reinvestering och utveckling av terminalinfrastruktur avseende bryggor och uppställningsplatser på Stockholm Arlanda Airport. Investeringar inom Real Estate uppgick till 57 MSEK (21).

Swedavias ekonomiska mål	Utfall 2025	Mål
Avkastning på operativt kapital, %	1,6	6,0
Funds from operations (FFO)/ Debt, %	7,3	≥ 10
Utdelningsandel, %	-	10–50

Finansiella nyckeltal	Utfall 2025	Utfall 2024	Policy
Genomsnittlig ränta, %	3,0	2,8	n/a
Räntebindningstid, år	3,4	3,6	1–4
Kapitalbindningstid, år	3,1	3,2	2–5

RESULTATET I KORTHET 2025

Nettoomsättning

6 801 MSEK

Rörelseresultat

324 MSEK

Avkastning på operativt kapital

1,6%



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Förvaltningsberättelse

EKONOMISKA MÅL

Swedavias ekonomiska mål utgörs av ett lönsamhets-mål som innebär att avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 6 procent samt ett kapitalstruk-turmål där FFO/Debt ska uppgå till minst 10 procent. De ekonomiska målen är långsiktiga, vilket innebär att målen till följd av exempelvis konjunkturbetingade fluktuationer kan över- eller underskridas vissa år. Avkastning på operativt kapital uppgick till 1,6 procent (0,3) vilket var lägre än det långsiktigt uppsatta målet om minst 6 procent avkastning på operativt kapital. Avvikelsen förklaras i huvudsak av ett för lågt rörelse-resultat för året om 324 MSEK. FFO/Debt uppgick till 7,3 procent (5,8), vilket är lägre än det uppsatta målet. Detta förklaras i huvudsak av ett för lågt FFO.

UTDELNINGSMÅL

Ordinarie utdelning ska uppgå till mellan 10 och 50 procent av resultat efter skatt. Beslut om utdelning ska beakta bolagets verksamhet, genomförandet av bolagets strategi samt den finansiella ställningen. Vid utvärdering ska särskilt beaktas bolagets bedömda förmåga att uppnå kapitalstrukturemålet (FFO/Debt som ska uppgå till minst 10 procent).

AKTIEN

Swedavia AB (publ) har utgivit 1 441 403 026 aktier, bestående av endast ett aktieslag där alla aktier har

lika rätt i bolaget. Samtliga aktier innehas av svenska staten och statens ägande i Swedavia förvaltas per 31 december 2025 av Finansdepartementet. Aktiens kvotvärde är en (1) SEK.

FÖRVÄRV OCH AVYTTRINGAR

Inga förvärv eller avyttringar av dotter- eller intresse-företag har gjorts under året.

MARKNAD OCH FRAMTIDA UTVECKLING

Flygtrafiken fortsätter att öka i Sverige och Swedavi-as bedömning är att antal passagerare är tillbaka på samma nivå som före pandemin under 2027. Däremot kommer fördelningen mellan inrikes- och utrikesresande att ha förändrats, där utrikesresandet fortsätter att öka medan inrikesresandet kommer att ligga på en fortsatt lägre nivå jämfört med före pandemin. Ökningen av passagerare, framför allt på Stockholm Arlanda Airport, kommer att ställa krav på investeringar i ökad kapacitet för att omhänderta efterfrågan. Vidare kommer investe-ringar att göras för att vidmakthålla befintlig infrastruktur. Passagerarökningen kommer också att innebära fler destinationer och direktförbindelser till och från Sweda-vias flygplatser.

KÄNSLIGHETSANALYS

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

De tre parametrar som har störst påverkan på resultatet är passagerarvolym, lönekostnader och räntenivå. Generellt kan Swedavias situation beskrivas med att intäkterna i stort sett är rörliga medan kostnaderna är relativt fasta.

Det innebär att flexibiliteten är begränsad när det gäller förmågan att kunna justera kostnader i händelse av att intäkterna skulle minska.

Parameter	%	Resultateffekt MSEK/år
Passagerarvolym	+1/-1	+45/-45
Lönenivå	+1/-1	-22/+22
Räntenivå	+1/-1	-9/+9

Passagerarvolym

Antalet passagerare som reser till eller från någon av Swedavias flygplatser utgör grundförutsättningen för alla intäkter som bolaget har. Cirka 61 procent av Swedavias totala intäkter kommer från Aviation Business och utgörs av infrastruktur tjänster riktade till flygbolag och handlingbolag. Dessa intäkter består av flygplatsavgifter, bland annat passagerar- och startavgifter, vars storlek är relaterade till antalet passagerare, antal flygrörelser och antal startande ton, det vill säga flygplanets vikt. Därutöver till-kommer intäkter från Ground Handling vilket avser intäkter från avisning, ramp- och expeditionstjänster samt ersättning för säkerhetskontroll av passagerare. En förändring av antalet flygrörelser, antalet ton och antalet passagerare påverkar direkt Swedavias in-täkter. Swedavias intäkter från Commercial Services, som utgör 28 procent av koncernens totala intäkter, är intäkter från kommersiella tjänster i anslutning till flygplatserna. Dessa utgörs av intäkter från bilpar-kering samt uthyrning av lokaler för handel, kontor, restauranger och logistik. Hyresintäkterna är till stor del omsättningsbaserade och beroende av hyresgäs-ternas försäljning, vilken i sin tur är direkt beroende av antalet passagerare på flygplatsen. En uppgång i antalet passagerare ger ökade intäkter för Swedavia och en nedgång ger minskade intäkter. Sambandet mellan procentuell passagerarförändring och procen-tuell intäktsförändring är inte linjärt vilket är en effekt av lämnade tillväxtrabatter, prisskillnader samt att hyresintäkterna delvis är omsättningsberoende och påverkas av köpbeteendet. En ökning av passagerar-volymerna med en procent beräknas öka Swedavias intäkter med 45 MSEK (42) på årsbasis.

Lönenivå

Med i medelantal 2 840 anställda (2 769) uppgår Swedavias personalkostnader till 2 241 MSEK (2 097). En ökning av lönekostnaden med en procent ökar Swedavias personalkostnader med 22 MSEK (21) på årsbasis.

Räntenivå

Swedavia har per den 31 december 2025 en extern lånefinansiering uppgående till 12 148 MSEK (11 900) som utgör 43 procent (42) av balansomslutningen.

Per 31 december 2025 har 92 procent (92) av den externa finansieringen fast ränta, vilket utgörs av lån med fast ränta och räntederivat. En ökning av ränte-nivån med en procentenhet skulle öka Swedavias räntekostnader med 9,5 MSEK (9,5) vilket innebär att resultatet efter finansiella poster minskar med motsvarande belopp. En sänkning av räntenivån med en procentenhet skulle minska Swedavias räntekostnader med 9,5 MSEK (9,5) och därigenom förbättra resultatet efter finansiella poster med mot-svarande belopp. Vid beräkning av känslighetsana-lysen har nuvarande bindningstider och finansiella instrument beaktats.

Övriga faktorer som påverkar resultatet och finansiell ställning

Det finns även andra faktorer som kan påverka resultatet på både kort och lång sikt. En viktig faktor, framför allt på lång sikt, är de miljötillstånd som krävs för Swedavias verksamhet. En förändring av dessa kan komma att påverka verksamheten i stor omfattning. På kort sikt utgör framför allt pandemier, extrema väderför-hållanden eller naturkatastrofer faktorer som ome-delbart påverkar flygtrafiken och därmed intäkterna negativt. Även en försämring av omvärldsläget samt påverkan av makroekonomiska faktorer såsom ökad in-flation och ökade priser på energi, drivmedel och råva-ror påverkar tillväxten i världsekonomin negativt, vilket i sin tur påverkar utvecklingen i flygbranschen. Swedavia är känsligt för politiska beslut som kan påverka flyg-trafiken, samt för hur attityden till flygtrafik förändras hos allmänheten. Klimatrelaterade risker bedöms av bolaget utifrån dubbel väsentlighetsbedömning enligt ESRs samt bedömning av förändrad klimatrelaterad lagstiftning och förändrade kundbeteenden. Dessa kan komma att påverka Swedavias verksamhet både på kort och lång sikt, dels i form av värdering av materiella anläggningstillgångar, goodwill och avsättningar samt dels i form av framtida intjäningsförmåga. Klimatre-laterade risker bedöms för närvarande inte få någon väsentlig påverkan på värderingen av de redovisade tillgångarna och intjäningsförmågan på kort sikt.

KONCERNEN I KORTHET ¹⁾					
MSEK, om ej annat anges	2025	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning	6 801	6 393	5 931	4 846	2 717
Rörelseresultat	324	26	-318	-783	-1 385
Rörelsemarginal, %	4,8	0,4	-5,4	-16,2	-51,0
Årets resultat	-6	-227	-353	-709	-1 182
Avkastning operativt kapital, %	1,6	0,3	-1,2	-3,3	-6,3
Funds from operations/Debt, %	7,3	5,8	5,7	3,8	4,9
Investeringar	2 231	1 790	2 010	1 814	1 831
Utdelning	—	—	—	—	—
Medelantal anställda	2 840	2 769	2 603	2 364	2 244
Antal resenärer, miljoner	33,3	32,5	32,1	27,6	11,9
Driftkostnader per avresande resenärer, SEK	304,3	301,4	299,8	291,4	526,2
Kommersiella intäkter per avresande resenärer, SEK	106,7	101,1	95,2	88,1	86,9

1) För definitioner av nyckeltal, se sidorna 194-197.

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. I nuläget är Swedavia inte involverade i några tvister av väsentlig karaktär.

FINANSIELLA RISKER

Swedavias verksamhet är exponerad för ett antal olika finansiella risker, såsom förändringar i valutakurser, råvarupriser, räntenivåer eller när rådande marknadsförhållanden och kapitalstruktur ger upphov till refinansierings- och kreditrisker. För upplysning om mål och tillämpade principer för finansiell riskstyrning och, för varje viktig typ av planerad affärshändelse där säkringsredovisning används, tillämpade principer för säkring och exponering av prisrisker, kreditrisker, likviditetsrisker samt kassaflödesrisker se not 43, Finansiella risker.

ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med vd utgör koncernledningen och är direktrapporterande till vd. Swedavias riktlinjer för ersättning och andra villkor för ledande befattningshavare beslutades på årsstämman den 25 april 2025 och bygger på statens fastställda ”Principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande” daterad den 20 februari 2025. Riktlinjerna framgår av Bolagsstyrningsrapporten. Information om berörd krets och bolagets process för att hantera ersättning till ledande befattningshavare framgår av not 8.

TILLSTÅNDS- ELLER ANMÄLNINGS-PLIKTIG VERKSAMHET

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

REGLERINGAR SOM STYR VERKSAMHETEN

Swedavias verksamhet är till stor del reglerad både av svenska och europeiska regleringar där de mest väsentliga regleringarna för att bedriva flygplatsverksamhet utgörs av bland annat:

- Miljöbalken (1998:808), med följda föreskrifter, då flygplatser är en tillståndspliktig verksamhet
- Luftfartslagen (2010:500), med följda föreskrifter, som reglerar bland annat frågor om tillstånd att inrätta flygplats

- Lag (2004:1100) om luftfartsskydd som rör frågor om undersökning av personer och bagage i säkerhetskontroll
- Lag (2000:150) om marktjänster på flygplatser som reglerar frågor kring marktjänster vid flygplatser och skyldigheterna för flygplatshållare att tillåta etablering av externa marktjänstleverantörer
- Lag (2011:866) om flygplatsavgifter vilken reglerar krav på samråd med användarna, flygbolagen, av flygplatsavgifter

LAGSTADGAD HÅLLBARHETSRAPPORT

Den lagstadgade hållbarhetsrapporten har upprättats enligt ÄRL. Hållbarhetsrapporten har utformats i överensstämmelse med kraven enligt EU:s direktiv om företagens hållbarhetsrapportering (CSRD) samt de europeiska hållbarhetsrapporteringsstandarderna (ESRS). Hållbarhetsrapporten utgör ett särskilt avsnitt i denna förvaltningsberättelse.

HÄNDELSE EFTER BALANSDAGEN

Den 16 januari lämnade Jonas Abrahamsson uppdraget som vd och koncernchef för Swedavia AB. Susanne Norman tillträdde som vd och koncernchef den 17 januari och kommer att vara det fram till dess att Mats Johannesson tillträder senast i maj 2026.

Den 26 januari lanserade Swedavia ett nytt ramverk för att emittera gröna obligationer. Syftet är att finansiera projekt inom klimatomställning och hållbarhet. Ramverket bygger vidare på det tidigare, men har anpassats ytterligare till EU-taxonomin och omfattar fler kategorier. Ramverket har granskats av Sustainalytics, som i sin utvärdering (eng. second-party opinion) har bekräftat att det överensstämmer med marknadsstandard för gröna obligationer och lån samt har bedömt ramverkets hållbarhetsbidrag som ”Betydande” (Significant).

MODERBOLAGET

Nettoomsättningen för helåret uppgick till 6 798 MSEK (6 367), en ökning med 431 MSEK främst till följd av avgiftsjusteringar, passagerarvolymökningen samt högre snittintäkter per avresande passagerare inom den kommersiella affären. Övriga rörelseintäkter var 153 MSEK högre och uppgick till 185 MSEK (32), vilket i huvudsak förklaras av realisationsvinst om 146 MSEK från försäljning av mark på Stockholm Arlanda Airport. Externa kostnader och personalkostnader, inklusive aktiverat arbete före egen räkning, uppgick till –5 103 MSEK (–4 958) och var 145 MSEK högre, främst beroende ökad bemanning samt högre kostnader för

lokala flygtrafiktjänster och IT. Av- och nedskrivningar uppgick till –1 562 MSEK (–1 343), vilket var en ökning med 111 MSEK som ett led i att flera investeringsprojekt avslutats och nya anläggningar tagits i drift. Övriga rörelsekostnader var 11 MSEK lägre, –10 MSEK (–23), hänförligt till lägre kostnader för utrangeringar.

Rörelseresultatet för året uppgick till 308 MSEK (–34) och rörelsemarginalen uppgick till 4,5 procent (–0,5). Resultat före skatt för året uppgick till 317 MSEK (–66). Årets resultat uppgick till 239 MSEK (–47).

Moderbolagets anläggningstillgångar uppgick till 24 292 MSEK (24 058) och består huvudsakligen av materiella anläggningstillgångar uppgående till 20 315 MSEK (19 738). Omsättningstillgångarna uppgick till 2 721 MSEK (3 072), varav likvida medel uppgick till 326 MSEK (852). Det egna kapitalet uppgick till 10 065 MSEK (9 437). Moderbolagets skulder och obeskattade reserver uppgick till 16 948 MSEK (17 693) och består i huvudsak av räntebärande skulder. För ytterligare information se moderbolagets finansiella rapporter med därtill hörande noter och kommentarer.

VINSTDISPOSITION

Föreslagen vinstdisposition grundar sig på 2025 års årsredovisning. Den föreslagna vinstdispositionen, resultat- och balansräkning för moderbolaget samt rapport över totalresultat och rapport över finansiell ställning för koncernen ska framläggas för fastställelse vid årsstämman den 29 april 2026.

I förslag till vinstdisposition föreslår styrelsen att aktieägaren på årsstämman 2026 beslutar, att Swedavia AB för räkenskapsåret 2025 inte lämnar någon utdelning utan att disponibla medel balanseras i ny räkning.

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:

Överkursfond	2 161 354 539
Hybridobligation	5 148 750 000
Balanserade vinstmedel	1 052 292 376
Årets resultat	239 353 137
	8 601 750 052

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	8 601 750 052
varav till överkursfond	2 161 354 539
varav till hybridobligation	5 148 750 000
varav till balanserade vinstmedel	1 291 645 513

Swedavias ekonomiska mål är en avkastning på operativt kapital på minst 6 procent samt en FFO/Debt på minst 10 procent. Beslut om utdelning ska beakta bolagets verksamhet samt kapitalstrukturmålet. Vidare ska utdelningen, enligt bolagets utdelningsmål, uppgå till mellan 10 och 50 procent av årets resultat. Avkastning på operativt kapital för 2025 uppgick till 1,6 procent, vilket inte är i nivå med Swedavias lönsamhetsmål. FFO/Debt uppgår till 7,3 procent vilket inte är i nivå med kapitalstrukturmålet.

Trots fortsatt passagerarvolymuppgång under 2025 har passagerarvolymerna och intjäningsförmågan ännu inte återhämtat sig till en balanserad nivå vilket innebär att bolaget ännu inte uppnått sina ekonomiska mål. Bolaget står även inför omfattande kapacitetsinvesteringar på Stockholm Arlanda Airport. Mot bakgrund av detta föreslår styrelsen, i enlighet med utdelningspolicyn, att ingen utdelning lämnas vid årsstämman den 29 april 2026 och att disponibla medel inklusive årets resultat, 8 602 MSEK, balanseras i ny räkning.

ÅRSSTÄMMA

Swedavia AB:s årsstämma äger rum den 29 april 2026. Årsredovisning och övriga finansiella rapporter finns tillgängliga på Swedavias webbplats www.swedavia.se.

KALENDARIUM

Års- och hållbarhetsredovisning 2025	2026-03-20
Årsstämma 2026	2026-04-29
Delårsrapport jan–mar 2026	2026-04-29
Halvårsrapport jan–jun 2026	2026-07-16
Delårsrapport jan–sep 2026	2026-10-27
Bokslutskommuniké 2026	2027-02-11

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

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Förvaltningsberättelse**

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Ramverk för riskhantering

Swedavias risker hanteras utifrån ansvarsprincip, likhetsprincip och närhetsprincip. Dessa principer realiseras genom krav på genomförande av riskanalyser löpande i verksamheten samt inför förändringar och projekt.

Swedavias flygplatsoperativa verksamhet eftersträvar lågt risktagande som värnar om Swedavias säkerhetsmedvetenhet, varumärke och tillvaratar expertmyndigheters, ägarens och kunders krav.

Strategiska risker

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

Compliancerisker

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

Operationella risker

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

Finansiella risker

Inom ramen för den finansiella riskhanteringen hanteras valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker, såväl strategiska som operativa klimatrisker samt likviditets- och refinansieringsrisker. Läs mer om finansiella risker på sidorna 178 till 181, not 43.

ANSVAR FÖR RISKARBETET

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

RISKIDENTIFIERING OCH RISKFÖRÄNDRING

Riskhantering bedrivs proaktivt i alla delar av organisationen och i samtliga processer samt inom projekt och portföljverksamheten. Identifierade risker värderas och dokumenteras utifrån strategier och mål i ett koncerngemensamt format. Utsedd riskägare ansvarar för att åtgärder dokumenteras och arbete med riskförändring påbörjas.

UPPFÖLJNING OCH GRANSKNING

Koncernens riskkommitté sammanträder kvartalsvis och bereder koncernens riskrapport samt utgör en tvärfunktionell beslutsberedande plattform i strategiska och koncern-övergripande riskfrågor. Internrevisionen har till uppgift att granska testa och validera effektiviteten i Swedavias riskhantering och detta görs vid behov genom revision. Uppföljning av risker är också en del av ledningens genomgång.



POLICYER SÄTTER RAMARNA

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



Ekonomi

RISK	RISKBESKRIVNING	KONSEKVENSER	ÅTGÄRDER
Svag utveckling av flygtrafiken	• Makroekonomiska faktorer som inflation, räntor, sysselsättningsnivå påverkar efterfrågan på flygresor. • De geopolitiska spänningarna är på en fortsatt hög nivå i och med kriget i Ukraina och har ökat ytterligare till följd av utvecklingen i Mellanöstern. • Ökad konkurrens från andra flygplatser utmanar Stockholm Arlanda Airports marknadsposition. • Trycket på flygets klimatomställning ökar samtidigt som aktörer inom flygbranschen är hårt pressade ekonomiskt. • Flygbolagskunder minskar sin kapacitet och verksamhet, en risk finns fortsatt för konkurser och ytterligare konsolideringar.	• Försämrad tillgänglighet för Sverige. • Instabiliteten i världen är på en fortsatt hög nivå, vilket fortsatt påverkar flygtrafiken och utbudet av destinationer. • Ändrade kundbeteenden, mer säsongsbetonad efterfrågan och en ökad andel digitala möten. • Försämrade möjligheter att nå strategiska mål och nyckeltal på grund av bristande genomslag i flygets klimatomställning. • Till följd av konsolideringar förändrar flygbolagen sin allokering av trafik till Swedavias flygplatser.	• Omvärldsanalys möjliggör att i tid fånga händelser och möjliggör för bolaget att ställa om och agera proaktivt. • Intensifierat arbete med linjeutveckling i dialog med flygbolagskunder. • Kontinuerlig dialog med Swedavias samtliga flygbolagskunder har fortsatt och intensifierats med utvalda kundsegment i syfte att säkra en långsiktig utveckling av trafiken. • Incitamentprogram och miljödifferentierade avgifter. • Upprättat en gemensam färdplan mot ett fossilfritt flyg i samarbete med branschen.
Risk för svag lönsamhet och utmaningar	• Svag passagerartillväxt medför lägre intäkter samt att kostnaderna riskerar att påverkas negativt av inflation och prisökningar på viktiga varor och tjänster. • Osäkerhet och förändringar i passagerarvolymerna framgent medför utmaningar avseende anpassning av kostnaderna. • Omvärldsoch andra yttre omständigheter kan påverka möjligheterna till kostnadseffektiv finansiering.	• Stor negativ påverkan på Swedavias finansiella ställning som utmanar möjligheten att leva upp till bolagets ekonomiska mål. • En svag resultatutveckling medför fortsatt underskott i avgiftsmodellen mot flygbolagen. • Behov av ökad finansiering för genomförandet av investeringsportföljens initiativ för anpassningar i kapacitet och åtgärder för klimatanpassning. • Osäkerhet och förändring av efterfrågan kan innebära svårigheter att hålla driftkostnaderna i nivå med efterfrågan.	• Löpande se över behov av både volym- och kostnadsanpassningar samt varaktiga strukturella effektiviseringar. • Optimera kommersiella intäkter. • Säkerställa återhållsamhet för volymrelaterade kostnader genom målstyrning. • Anpassa och optimera avkastningen från investeringsportföljen till aktuellt kapacitetsbehov samt även utifrån aktuell finansiell ställning. • Utvärdera åtgärder för att förstärka den finansiella ställningen. • Monitorering av risk för kostnadsökningar för inköp av materiel, råvaror, energi och drivmedel.

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Förvaltningsberättelse
Räkenskaper
Övrig information

Social utveckling

RISK	RISKBESKRIVNING	KONSEKVENSER	ÅTGÄRDER
Risk för obalans mellan kompetens och resurser	- Swedavia har ett förbättrat resursläge i stora delar av organisationen. Det finns dock fortsatt behov av insatser för att säkra kompetens långsiktigt och det finns regionala skillnader i tillgång till kompetens för Swedavias flygplatser. - Ökad konkurrens på arbetsmarknaden från branscher som haft en stark utveckling. - Ökande kompetens- och utbildningskrav samt krav på repetition¹ utmanar bemanningen.	- Nyckelkompetenser söker sig till andra branscher. - Försvårad kompetensförsörjning framåt. - Nya arbetssätt förändrar behov gällande kravprofil och förmågor hos ledare och medarbetare. - Hög arbetsbelastning för rekryterande ledare på grund av omfattningen av rekryteringar samt regelverkskrav.	- Genomföra och uppdatera kompetensinventering och ersätтарplanering på kort och lång sikt. - Genom en förstärkt utbildningsorganisation och planering skapas förutsättningar för att möta ny kravbild säkra rätt kompetens. - Stärka Swedavias varumärke som en attraktiv arbetsgivare genom att analysera och omsätta såväl interna som externa insikter. - Aktiviteter och stöd till ledare för att fullt ut kunna verka i ledarrollen. - Samverka med flygplatsens aktörer.
Bristande arbetsmiljöarbete	- Risker inom arbetsmiljöområdet består av bristande efterlevnad av det systematiska arbetsmiljöarbetet och psykosociala perspektivet. - Swedavia är en stor byggherre och olycksfallsstatistik visar att byggbranschen är en olycksfallsdrabbad bransch. Vidare finns alltid olycksfallsrisker i den löpande driften på flygplatserna. - Risk att interna och externa parter på gemen-samt arbetsställe inte har kunskap och resurser för att uppfylla de krav som föreligger.	- Olyckor med personskada som följd. - Uppsägningar och kompetenstapp. - Begränsningar i verksamhetsutövningen.	- System för rapportering av arbetsmiljöhändelser tillgängligt för alla via intranät och app. - Säkra utbildningsinsatser, tydliggöra ansvar och roller avseende samordningsansvar för gemensamma arbetsområden. - Verktyg och stödmaterial för att genomföra Safety Walk och Safety Talk. - Förebyggande arbete genom metodik och riktad riskhanteringsmall för organisatorisk och psykosocial arbetsmiljö. - Arbetsmiljöteam Projekt arbetar med erfarenhetsåterföring samt att utveckla byggarbetsmiljön strategiskt.

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

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Förvaltningsberättelse
Räkenskaper
Övrig information

RISK	RISKBESKRIVNING	KONSEKVENSER	ÅTGÄRDER
Storkundsberoende	Beroende av ett fåtal större flygbolag innebär försämrad konkurrens och svagare eller ingen tillgänglighet till flera regioner i Sverige, samt försämrade möjligheter att transferera för resa vidare i världen eller inom Sverige.	- Omfattande ekonomiska konsekvenser vid konkurs. - Förändrad eller kraftigt minskad verksamhet för en storkund påverkar flygplatsen. - Sämlre resenärsupplevelse vid utebliven konkurrens och ett begränsat utbud. - Försämrad tillgänglighet.	- Kontinuerligt bevaka finansiell stabilitet hos Swedavias stora kunder. - Fortsatt sträva efter en bred kundbas och arbeta målinriktat med linjeutveckling för att attrahera nya kunder. - Scenarioplanering finns framtagen för att säkra hantering vid oönskade händelser.
Risk för avbrott i operativ drift	- Flygplatsernas processer och kontinuerliga drift är beroende av en hög nivå av tillgänglighet i kritiska anläggningar och system. - Yttre händelser som exempelvis leverantörs-avbrott, IT-relaterade händelser, extremväder eller antagonistiska hot och störningsaktioner.	- Flygplatsdriften störs eller stannar av. - Försämrad tillgänglighet, punktlighet, resenärsupplevelse och atmosfär påverkar varumärket negativt.	- Underhåll av kritiska anläggningar och system. - Aktivt skadeförebyggande arbete och omhändertagande av identifierade risker. - Säkerställa att kontinuitetsplaner finns framtagna, uppdaterade och testade. - Säkerställa hög förmåga att leda i kris och vid störningar.
Cyberrisk	- Den digitala hotbilden mot samtliga verksamheter i världen är fortsatt påtaglig med hög aktivitet hos hotaktörerna och räknas nu till den nya normalen. - Risk för att antagonister på Internet eller komprometterade enheter, utnyttjar kända eller okända sårbarheter, internt eller hos en leverantör, för att få obehörig access till information eller system.	- Obehöriga får access till information eller system. - Bristande efterlevnad kan leda till inskränkningar i Swedavias tillstånd och certifikat samt viten. - Störningar eller avbrott i den operativa verksamheten.	- Säkerställa efterlevnad av LIS-krav enligt informationssäkerhetsklassificering. - Utbildningsinsatser för att höja riskmedvetenhet. - Förebyggande arbete med system och infrastruktur. - Minimera risken för obehörig åtkomst till information eller intrång och öka beredskap för hantering vid riskutfall.

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Förvaltningsberättelse
Räkenskaper
Övrig information

Kund (2/2)

RISK	RISKBESKRIVNING	KONSEKVENSER	ÅTGÄRDER
Risk för negativ varumärkespåverkan	- Fortsatt klimatdebatt i kombination med bristande genomslag kring flygets klimatomställning. - Ett varumärke som förknippas med negativa värden påverkar vår attraktivitet som samarbetspartner och arbetsgivare.	- Viktiga aktörer kan välja andra branscher för samarbete vilket kan leda till att nyetableringar uteblir och befintlig kunddialog utmanas. - Låg förutsägbarhet och ineffektiva flöden leder till att flyget och särskilt inrikesprodukten inte längre kan konkurrera med andra transportslag. - Synen på flygets utsläpp kan påverka val av transportsätt för företag och privatpersoner.	- Aktivt arbete med varumärkesundersökningar och analyser för att säkra rätt insatser. - Ett aktivt arbete med ledare och medarbetare utifrån Swedavias värderingar. - Säkra kommunikationsinsatser om det proaktiva arbete som pågår med omställningen. - Insatser som stärker varumärke och ingjuter förtroende för Swedavia som infrastrukturhållare och för flyget som ett effektivt och hållbart transportslag. - Aktivt deltagande i relevanta klimatpaneler i samarbete med branschens aktörer och partners.
Risk för affärsmässig påverkan av klimatförändring	- Intresseorganisationer propagerar för snabba åtgärder för minskad klimatpåverkan, exempelvis minskat flygande. - EU:s taxonomikriterier för miljömålsättningarna avseende klimatpåverkan och klimatanpassning är så stränga att inga flygplatser klarar av att leva upp kraven för Aktivitet Low carbon airport infrastructure. - Brist på kapacitet i elnäten. - Stora förändringar i klimatet, skyfall, värmeböljor med mera.	- Negativ inställning till flyg till följd av klimatdebatt. - Införande av ekonomiska styrmedel som påverkar flygbolagens ekonomi negativt. Och som inte minskar klimatpåverkan. - Minskat flygande och förlorade intäkter. - Ökade kostnader för att klimatanpassa verksamhet och anläggningar. Risk för påverkan på driften för de fall att vi inte hinner anpassa infrastrukturen fullt ut. - Klimatåtgärder såsom elektrifiering försvåras vid kapacitetsbrist.	- Driva dialogen kring gemensam färdplan för ett fossilfritt flyg. - Aktivt arbeta för att säkra tillgång och produktion av hållbart flygbränsle. - Löpande översyn av förvaltnings-, utvecklings- och masterplaner för att säkerställa klimatanpassningar. - Ta fram strategi för energiförsörjning, inklusive möjligheter till egen energiförsörjning. - Trygga elförsörjningen i syfte att tillgängliggöra infrastruktur för omställningen.

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	
Ladda ner PDF för utskrift	

Bolagsstyrningsrapport

Swedavia AB, Bolagsstyrningsrapport 2025

Swedavia AB är ett svenskt aktiebolag med säte i Sigtuna kommun. I Swedavias bolagsordning beskrivs bolagets verksamhet som är att finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar, samt äga och förvalta fastigheter. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Samtliga aktier i Swedavia ägs av svenska staten. Under 2025 har Finansdepartementet företrätt svenska statens aktier på Swedavias årsstämma och nominerat styrelseledamöter i Swedavia.

BOLAGSSTYRNING

Swedavias bolagsstyrning regleras utifrån externa ramverk som tillämpliga EU-förordningar, aktiebolagslagen och övrig tillämplig svensk lagstiftning, statens ägarpolicy och svensk kod för bolagsstyrning ("Koden"). I statens ägarpolicy 2025 ("statens ägarpolicy") anger regeringen att staten tillämpar god bolagsstyrning och redogör för sin inställning i viktiga principfrågor avseende bolagsstyrningen av samtliga statligt ägda bolag. Bland annat har beslutats att alla statligt majoritetsägda bolag ska tillämpa Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden"). Koden tillämpas enligt principen "följ eller förklara", vilket innebär att avvikelser från Koden är tillåtna men måste förklaras. Swedavia följer OECD:s riktlinjer för bolagsstyrning respektive antikorruption och integritet i statligt ägda bolag. Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen och Koden för Swedavias interna kontroll. Styrelsen har fattat beslut om att Swedavia ska tillämpa ett ramverk för dokumentation och analys av intern kontroll som Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) utgivit. Swedavias struktur för bolagsstyrning enligt nedanstående bild.

AVVIKELSER FRÅN KODEN

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

tens 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 fyra månader efter räkenskapsårets utgång. Riksdagens ledamöter har rätt att delta vid stämman och i anslutning till denna ställa frågor. Därtill ska allmänheten erbjudas möjlighet att delta vid stämman. Årsstämman ska bland annat utse styrelse och externrevisorer, besluta om arvode till dessa samt fastställa resultat- och balansräkning. På årsstämman ska även styrelsen presentera förslag till riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare och förslag till ersättningsrapport för godkännande av stämman. Stämmans beslut fattas med enkel majoritet av de avgivna rösterna. Vid beslut om ändring av bolagsordningen krävs dock kvalificerad majoritet.

ÅRSSTÄMMA

Swedavias årsstämma 2025 hölls den 25 april 2025. Protokoll från årsstämman finns tillgängligt på Swedavias webbplats. Vid årsstämman beslutades att antalet stämموالدا styrelseledamöter ska vara nio utan suppleanter. Stämman beslutade om omval av styrelseledamöterna Ulrika Francke, Tor Clausen, Nina Linander, Lars Mydland, Eva Nygren, Per Sjödell, och Annica Ånäs. Josefin Karlsson och Karl Sandlund valdes in som nya ledamöter i styrelsen. Peter Blomqvist lämnade styrelsen i februari 2025. Ulrika Francke valdes av stämman till styrelsens ordförande. Årsstämman fastställde den av styrelsen och verkställande direktören avgivna års- och hållbarhetsredovisningen för 2024, samt beviljade styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2024. Årsstämman beslutade också i enlighet med styrelsens förslag till vinstdisposition som innebär att ingen utdelning lämnades till ägaren. Beslutet var i överensstämmelse med utdelningspolicyn. Årsstämman beslutade

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

På årsstämman valdes revisionsbolaget KPMG AB till bolagets revisorer. Som huvudansvarig revisor har revisionsbolaget utsett Tomas Gerhardsson.



Beskrivning av figur: Organisationsschema som visar Swedavias styr- och ansvarmodell. Överst framgår externa ramverk som lagar, myndighetskrav och statens ägarpolicy. Aktieägaren utser styrelsen, som i sin tur ansvarar för finans och revisionsutskott samt ersättningsutskott. Vd och koncernchef leder verksamheten och rapporterar till styrelsen. Internrevision, compliance och risk control har oberoende gransknings- och uppföljningsroller. Nederst visas Swedavias interna ramverk som bolagsordning, styrande dokument, policys och värderingar.

Kodkrav	Avvikelse	Förklaring/kommentar
Kodregel 1.2–1.3 och 2.1–2.7, 8.1 och 10.2 Bolaget har en valberedning som representerar bolagets aktieägare.	Valberedning finns inte inrättad.	Valberedning ersätts av ägarens nomineringsprocess.
Kodregel 4.4, 4.5 och 4.6 Bolagsstyrningsrapporten ska innehålla uppgifter om styrelseledamöter är oberoende i förhållande till större aktieägare.	Beroendeförhållandet till större aktieägare redovisas inte.	Statens ägarpolicy anger att den relevanta bestämmelsen i Koden i huvudsak syftar till att skydda minoritetsägare i bolag med spritt ägande. I statligt helägda bolag saknas därför skäl att redovisa sådant oberoende.

PROCESSEN FÖR STYRELSE NOMINERING

För bolag som är helägda av svenska staten tillämpas en nomineringsprocess som ersätter Kodens regler om tillsättning av styrelseledamöter. Nomineringsprocessen för styrelseledamöter har under 2025 drivits och koordinerats av avdelningen för bolag med statligt ägande inom Finansdepartementet. En arbetsgrupp analyserar kompetensbehovet utifrån bolagets verksamhet, situation och framtida utmaningar, styrelsens sammansättning samt genomförda styrelseutvärderingar. Därefter fastställs eventuellt rekryteringsbehov och rekryteringsarbetet inleds. Urvalet av ledamöter kommer från en bred rekryteringsbas. När processen avslutats offentliggörs nomineringarna enligt Kodens bestämmelser.

STYRELSE

Styrelsens arbete och ansvar

Swedavias styrelse ansvarar enligt aktiebolagslagen och statens ägarpolicy för bolagets organisation och förvaltning av bolagets verksamhet. Styrelsen fastställer årligen en arbetsordning för styrelsens arbete, en instruktion avseende arbets- och ansvarsfördelning mellan styrelsen och verkställande direktören samt instruktion för ekonomisk rapportering till styrelsen. Styrelsens uppgifter är bland annat att fastställa bolagets övergripande strategier och mål, samt tillse att det finns ändamålsenliga system för uppföljning och kontroll av bolagets verksamhet och de risker för bolaget som dess verksamhet är förknippat med. Styrelsen ansvarar för att bolaget utvecklar övergripande strategi och fastställer strategiska mål på ett hållbart och ansvarsfullt sätt i syfte att säkerställa långsiktigt hållbart värdeskapande. Ordförandens uppgifter och information till styrelsen regleras i arbetsordningen. Enligt styrelsens arbetsordning ska utöver konstituerande styrelsemöte avhållas minst åtta förberedda styrelsemöten per kalenderår. Här tillkommer extra möten, motiverade av händelser av stor vikt. Styrelsen ansvarar för den finansiella rapporteringen och har genom finans- och revisionsutskottet regelbundna möten med bolagets revisorer. Därutöver träffar revisorerna hela styrelsen minst en gång per år, då ingen från företagsledningen närvarar. Styrelsen utvärderar fortlöpande sitt och den verkställande direktörens arbete och behandlar särskilt denna fråga minst en gång per år.

Styrelsens sammansättning

Vid årsstämman 2025 beslutades att antalet ledamöter ska vara nio. Vidare finns två ordinarie arbetstagarrepresentanter med två suppleanter i styrelsen. På sidorna 58-59 presenteras varje styrelseledamots

ålder, utbildning, huvudsakliga yrkeslivserfarenhet, andra väsentliga uppdrag utanför bolaget och antal år som ledamot i Swedavias styrelse. Swedavias koncernledning har beslutat om en likabehandlings- och mångfaldspolicy med mål att vara en inkluderande arbetsgivare som ser till människors kompetens, förmåga och rätta attityd. Swedavia ska vara ett föredöme för hållbar utveckling genom att aktivt arbeta för alla människors lika rätt och värde samt bejaka mångfald och olikheter. Policyn tillämpas av styrelsen och koncernledningen vid rekrytering av ledande befattningshavare samt av hela koncernen vid all övrig rekrytering. Ägaren följer statens ägarpolicy och tillämpar ägarpolicyns styrelsenomineringsprocess och policyns principer för styrelsens sammansättning där även mångfaldsaspekter vägs in. Årsstämman 2025 valde nio ledamöter varav fyra män och fem kvinnor. Arbetstagarrepresentanterna har under 2025 varit två män. Genomsnittsåldern på ledamöterna i Swedavias styrelse, inklusive arbetstagarrepresentanter är 60 år.

Styrelsens ordförande

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

Styrelsens arbete under 2025

Styrelsen har under 2025 hållit åtta ordinarie sammanträden, tre extra sammanträden och ett konstituerande sammanträde. Sammanträdena har bland annat behandlat affärsverksamheten inklusive strategisk utveckling, instruktion för den ekonomiska rapporteringen, års-och hållbarhetsredovisning samt därtill relaterade rapporter. Styrelsen har även behandlat investeringar och upphandlingar samt Swedavias prismodell mot flygbolag. Med anledning av att nuvarande VD sagt upp sig från sin anställning har styrelsen även fattat beslut om rekrytering och tillsättning av ny VD och koncernchef. Vidare har styrelsen, efter samråd med ägaren, beslutat om nytt ekonomiskt mål avseende kapitalstruktur.

Fakta om styrelsen

Av årsstämman valda ledamöter	Huvudstyrelse	Närvaro styrelsemöte	Invald år	Närvaro Finans- och revisionsutskott	Närvaro ersättningsutskott
Ulrika Francke	Ordförande	12/12	2024	6/9	3/3
Peter Blomqvist ¹⁾	Ledamot	1/12	2023	1/9	1/3
Tor Clausen	Ledamot	12/12	2020	9/9	
Josefin Karlsson ²⁾	Ledamot	9/12	2025	6/9	2/3
Nina Linander	Ledamot	12/12	2020	9/9	
Lars Mydland	Ledamot	9/12	2014		
Eva Nygren	Ledamot	12/12	2020		
Karl Sandlund ²⁾	Ledamot	9/12	2025		
Per Sjödel	Ledamot	12/12	2020		3/3
Annika Ånäs	Ledamot	11/12	2020		
Arbetstagarrepresentanter					
Robert Olsson	Ledamot	11/12	2010		3/3
Agne Lindbom	Ledamot	11/12	2018		
Ida Sjögren	Suppleant	0/12	2025		
Jessica Lindstedt	Suppleant	0/12	2025		

1) Peter Blomqvist lämnade styrelsen i februari 2025
2) Valdes in in styrelsen vid årsstämman 25 april 2025

Styrelsen har under 2025 bland annat hanterat följande huvudfrågor:

- Strategisk utveckling
 - Intermodalitet vid Stockholm Arlanda Airport respektive Göteborg Landvetter Airport
 - Utvecklingen av Stockholm Arlanda Airport med bland annat Projektering och investeringsfrågor inför ny pir, bagageanläggning och incheckning vid Stockholm Arlanda Airport ("PBI")
 - Arlandautredningen samt flygplatsutredningen
 - Frågor kopplat till Bromma Stockholm Airport och strukturförändringar
 - Tillgänglighet och utvecklingen för flygbolagen, med särskilt fokus på inrikesmarknadens och det interkontinentala flygets utveckling
 - Gränskontrollens kapacitet vid Stockholm Arlanda Airport
 - Finansiering och kapitalstrukturfrågor samt revidering av ekonomiska mål och beslut om nytt kapitalstrukturmål samt upptagande av officiell rating
- Rekrytering av ny VD och koncernchef
 - Swedavias roll i totalförsvaret
 - Större upphandlingar och investeringar
 - Styrande dokument¹⁾ , internkontroll samt rapportering från intern – och externrevision
 - Finansiella rapporter
 - Riskhantering och riskvärdering samt flygsäkerhet och IT-säkerhet
 - Hållbarhetsarbete samt Swedavias och branschens klimatomställningsarbete
 - EU:s taxonomi, CSRD och ESRS
 - Föreläggande från Transportstyrelsen kopplat till CNS-certifikatet

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

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

STYRELSENS UTSKOTTSARBETE

Swedavias styrelse har finans- och revisionsutskott samt ersättningsutskott. Utskotten bereder frågor inför styrelsens möten. Riktlinjer för utskottens arbete finns i respektive utskotts arbetsordning. Finans- och revisionsutskottet har i uppgift att bland annat svara för kvalitetssäkring och beredning av företagets finansiella rapporter och hållbarhetsrapportering samt att hålla en löpande dialog med bolagets revisorer. Avrapportering görs i styrelsen av ordförande och protokoll för varje utskottssammanträde bifogas material inför därpå följande styrelse-sammanträde. Finans- och revisionsutskottet har under 2025 haft nio protokollförda möten, varav ett möte har hållits per capsulam. Bolagets intern- och externrevisorer har närvarat vid mötena. Finans- och revisionsutskottet har under året bland annat hanterat finansiella rapporter, hållbarhetsrapportering, intern och extern revision, bolagets arbete med intern styrning och kontroll, hantering av verksamhetsrisker och övervakat bolagets arbete med riskhantering. Utskottet har också tillsett uppfyllnad av bland annat regler inom finansiell rapportering, redovisningsstandarder och andra krav för börsnoterade bolag. Vidare har finans- och revisionsutskottet hanterat internrevisionens rapporter samt haft en fördjupad genomgång av finansieringsfrågor bland annat upptagande av officiell rating samt beredning av frågor rörande utvärdering av bolagets ekonomiska mål. Utskottet har också utvärderat internrevisorer, granskat och övervakat externrevisornas opartiskhet och självständighet samt granskat att externa revisorn inte tillhandahållit rådgivningstjänster som påverkat opartiskheten. Utskottet har lämnat rekommendation till val av extern revisor på årsstämman 2025. I finans- och revisionsutskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2025 styrelseledamöterna Nina Linander, Ulrika Francke, Josefin Karlsson och Tor Clausen. Utskottet har utsett Nina Linander att vara ordförande. Ersättningsutskottets uppgift är att bereda frågor om ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. Därutöver ska utskottet utvärdera efterlevnaden av beslut rörande ersättning som fattas av årsstämman. Protokoll för varje utskottssammanträde bifogas protokollet till därpå följande styrelsesammanträde. Ersättningsutskottet har haft tre protokollförda ordinarie möten under 2025. Ersättningsutskottet har under året bland annat hanterat total ersättning och anställningsvillkor för kretsen ledande befattningshavare samt internrevisionschef. Vidare har utskottet förberett styrelsens utvärdering, inklusive utvärdering av verkställande direktörens arbete. Styrelseutvärderingen har därefter



genomförts med enkätundersökning och därefter utvärdering i egen regi. Utskottet har därutöver gått igenom resultatet och uppföljning av Swedavias medarbetarundersökning samt löpande pulsmätningar avseende medarbetarnas återkoppling. Utskottet har även gått igenom verkställande direktörens successionsplanering och ledarutveckling för ledande befattningshavare. I utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 2025 Ulrika Francke som ordförande, Josefin Karlsson och Per Sjödel som ledamöter samt Robert Olsson som arbetstagarrepresentant.

Utvärdering av styrelsearbetet 2025

Styrelsens och verkställande direktörens arbete har under året, på styrelseordförandes initiativ, utvärderats genom en systematisk och strukturerad process. Utvärderingen syftar bland annat till att få fram ett bra underlag för styrelsens eget utvecklingsarbete. Resultatet av utvärderingen redovisas av styrelsens ordförande till ägaren. Styrelsen fastställer utifrån utvärderingen åtgärder för att utveckla styrelsens arbetsformer och effektivitet. Utöver den årliga utvärderingen genomför styrelsen en kort utvärdering av varje styrelsemöte.

Styrelsens ersättning

Styrelsens arvoden bestäms av årsstämman. Till styrelsens ordförande utgår arvode med 520 000 kronor och till varje ledamot med 257 000 kronor. Vid Swedavias årsstämma beslutades också att särskild ersättning inte ska utgå till styrelsens arbetstagarrepresentanter och att styrelsearvode inte heller utgår till ledamot som är anställd i Regeringskansliet. Till finans- och revisionsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 55 000 kronor och till utskottets ledamöter vardera 35 000 kronor. Till ersättningsutskottets ordförande beslutades ett arvode om 28 000 kronor och till ledamöterna vardera 22 000 kronor.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Ladda ner PDF för utskrift

VERKSTÄLLANDE DIREKTÖR OCH KONCERNLEDNING

Styrelsen tillsätter verkställande direktör i bolaget. Jonas Abrahamsson har under 2025 varit verkställande direktör och koncernchef. Den verkställande direktören ansvarar för den löpande förvaltningen av bolaget enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Inom de ramar som styrelsen fastslagit leder verkställande direktören verksamheten samt håller styrelsens ordförande kontinuerligt informerad om väsentliga affärshändelser. Verkställande direktören ska organisera bolagets ledning så att ändamålsenlig styrning och kontroll av verksamheten uppnås. Övriga medlemmar i koncernledningen utses av verkställande direktören. Koncernledningen är ett informations-, diskussions- och beslutsforum för koncerngemensamma frågor. Koncernledningens möten leds av verkställande direktören och sammanträden sker normalt månatligen. Swedavias koncernledning, inklusive verkställande direktör, presenteras närmare på sidorna 60-61. Jonas Abrahamsson meddelade i augusti 2025 att han lämnar Swedavia senast i februari 2026. Styrelsen inledde rekrytering och meddelade i november att Mats Johannesson blir ny VD med tillträde senast i maj 2026. I december beslutades att Jonas avslutar sin anställning den 16 januari 2026 och att Susanne Norman tillförordnas som VD och koncernchef tills Mats Johannesson tillträder.

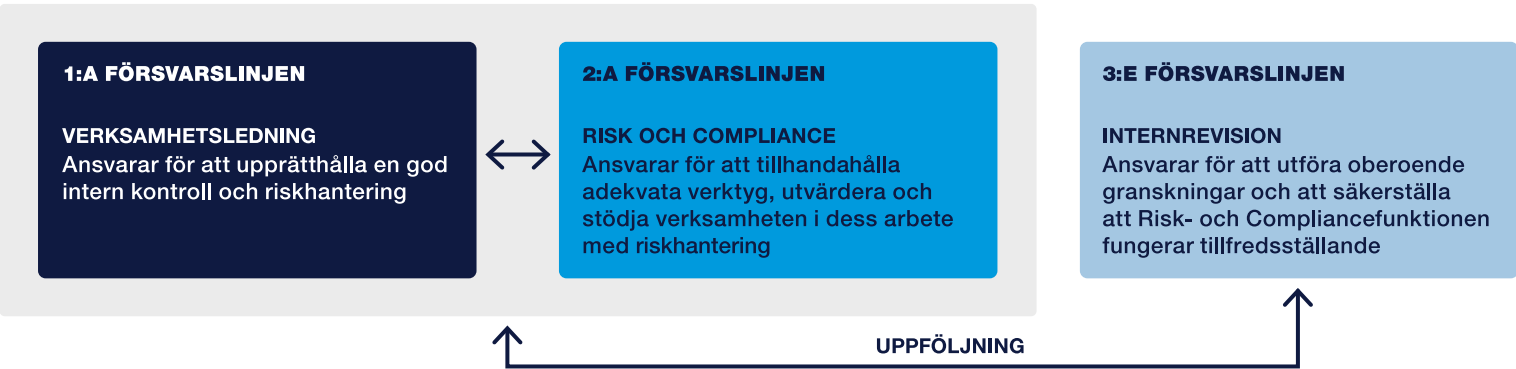
Ersättning ledande befattningshavare

I statens ägarpolicy finns principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare. På Swedavias årsstämma 25 april 2025 togs årligt beslut att principerna ska gälla för Swedavia. Motsvarande principer tillämpas i Swedavias dotterbolag. Swedavia tillämpar inte rörlig ersättning för ledande befattningshavare. Ersättningar till ledande befattningshavare redovisas i års- och hållbarhetsredovisningen samt även i ersättningsrapporten som läggs fram för årsstämman.

Dotterbolag och intresseföretag

Swedavia AB hade ett dotterbolag vid utgången av 2025: Swedavia Real Estate AB, som i sin tur är moderbolag i en fastighetskoncern. Swedavia har genom Swedavia Real Estate även ett intresseföretag: Swedish Airport Infrastructure. Ägandet i joint ventures är ett strategiskt samarbete och innebär att de är gemensamt ägda bolag där Swedavia inte har bestämmande inflytande. I samtliga dotterbolag och intresseföretag i koncernen finns någon ur Swedavias koncernledning representerad i styrelsen. Moderbolaget Swedavia AB har beslutat om ägardirektiv som tillämpas av samtliga bolag i koncernen och som syftar till att ha enhetliga styrningsprinciper.

INGÅR I VERKSAMHETEN



REVISORER

Extern revision

Enligt statens ägarpolicy och revisionsförordningen som gällde vid årsstämman 2025 är det bolagets styrelse som lämnar förslag till val av revisor efter rekommendation från finans- och revisionsutskottet. Det slutliga beslutet av val av revisorer fattades på årsstämman. Revisorns uppgift är att granska bolagets och koncernens finansiella rapportering samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolaget. Vid Swedavias årsstämma den 25 april 2025 valdes revisionsbolaget KPMG till revisorer. Revisionsuppdraget gäller till utgången av årsstämman 2026 KPMG utsåg därefter auktoriserad revisor Tomas Gerhardsson till huvudansvarig revisor. Tomas Gerhardsson har inte haft uppdrag i andra bolag som påverkar oberoendet som revisor i Swedavia. Till revisorer och revisionsbolag har arvode utgått för revision och för revisionsnära rådgivning med ett begränsat belopp som övervakas av finans- och revisionsutskottet. För övrig rådgivning inom redovisning och skattefrågor har EY AB anlitats.

Internrevision

Till stöd för styrelsen att utöva sitt ansvar för tillsyn och utvärdering av bolagets verksamhet, intern styrning och kontroll finns en särskild internrevisionsfunktion inom Swedavia. Internrevisionen utarbetar oberoende, objektiv tillförsäkring och rådgivningstjänster för att tillföra värde och förbättra Swedavias verksamhet. Internrevisionschefen rapporterar funktionellt till finans- och revisionsutskottet och administrativt till chefsjuristen. Internrevisionsrapporter rapporteras till

ansvarig koncernledningsledamot och en sammanfattning av resultatet och åtgärder rapporteras till finans- och revisionsutskottet. Internrevisionen har under 2025 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 återskoppling kring uppföljning av status avseende vidtagna åtgärder från rekommendationer från internrevision och externrevision avseende den interna kontrollen i bolaget. Intern kontroll avseende finansiell rapportering syftar till att ge en rimlig försäkring avseende tillförlitligheten i den externa finansiella rapporteringen och att denna är upprättad i överensstämmelse med lag, tillämpliga redovisningsprinciper, särskilda krav från ägaren samt övriga krav på aktiebolag. Bolagsstyrningsrapporten har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Koden och är avgränsad till intern kontroll avseende den finansiella rapporteringen. Styrelsen har fattat beslut att Swedavia ska följa det etablerade COSO-ramverket för intern kontroll. COSO-ramverket består av fem sinsemellan beroende komponenter; styr- och kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning och utvärdering.

Styr- och kontrollmiljö

Grunden för Swedavias interna kontroll utgörs av styr- och kontrollmiljön. Swedavias styrelse har etablerat en arbetsordning för sitt och utskottens arbete. En del i styrelsens arbete är att utarbeta, uppdatera och i linje med statens ägarpolicy besluta ett antal grundläggande koncernpolicyer som är styrande för bolagets arbete. Ledare på alla nivåer är ansvariga för att säkerställa att organisationen följer utfärdade delegeringar av ansvar och befogenheter, finansiella styrdokument och övriga koncernkrav. Styr- och kontrollmiljön syftar till att på ett tydligt sätt ge verksamheten förutsättningar att utföra sina uppgifter i enlighet med styrelsens mål och intentioner samt också påverka kontroll- och riskmedvetenheten i organisationen. Styr- och kontrollmiljön består i grunden av externa dokument såsom lagstiftning, redovisningspraxis, ägarpolicy och övriga för verksamheten relevanta externa styrdokument samt övriga internt beslutade styrande dokument. Vidare utgörs styr- och kontrollmiljön av styrelsens arbetsordning och instruktion till verkställande direktören. Verkställande direktören har fastställt en arbetsordning för Swedavia som bland annat delegerat ansvar och befogenheter till koncernledningens ledamöter avseende mandat att ingå avtal, och attest av fakturor. För investeringsbeslut gäller särskild beslutsordning. Code of Conduct och samtliga koncernpolicyer ses över årligen och fastställs av styrelsen respektive koncernledningen, dessa finns därefter tillgängliga i bolagets Ledningssystem via bolagets intranät där medarbetare har tillgång till dem.

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

Riskhantering

Styrelsen har det yttersta ansvaret för bolagets riskhantering och har gett verkställande direktören i uppdrag att hantera detta operativt. Swedavias riskhantering syftar till att identifiera potentiella händelser som kan påverka bolagets förmåga att nå uppsatta mål. Metoden som bolaget använder för riskhantering utgår från en modell med tre försvarslinjer. Första försvarslinjen utgörs av bolagets operativa verksamhet i form av flygplatsenheter, affärsenheter och koncernenheter som har ansvaret att löpande identifiera, utvärdera och rapportera risker. En viktig del i andra försvarslinjen är att säkerställa att det finns relevanta och styrande dokument. Bolagets Chefsjurist ansvarar för rutinen med övergripande styrande dokument såsom bolagets policyer. Bolaget har en Risk Manager som ansvarar för hantering av risker och säkerställer att bolaget följer beslutat ramverk för riskhantering. För en utförlig beskrivning av Swedavias riskhantering se sidorna 48-52. Den tredje försvarslinjen utgörs av bolagets internrevision som granskar Swedavias verksamhet och rapporterar löpande till finans- och revisionsutskottet. Bedömning och hantering av risker sker löpande av linjeansvariga som kvartalsvis rapporteras till Risk Manager. Inför varje kvartal görs en ytterligare riskbedömning i bolagets riskkommitté, som dokumenteras i konsoliderad koncernriskrapport. Denna riskrapport godkänns av verkställande direktören och bereds därefter av finans- och revisionsutskottet innan den fastställs av styrelsen. Finansiella risker hanteras och följs upp kvartalsvis genom särskild rapport om efterlevnad av finans- och kreditpolicy som bereds av finans- och revisionsutskottet och fastställs av styrelsen.

Kontrollaktiviteter

Swedavias kontrollaktiviteter avseende den finansiella rapporteringen består av tre delar: uppföljning och analys av det ekonomiska resultatet, riskrapporten samt uppföljning av nyckelkontroller inom treasury och bokslutsprocessen. Ekonomi- och finansdirektör följer månadsvis upp och analyserar det ekonomiska utfallet och rapporterar detta till verkställande direktören och koncernledning. Inom processen för bokföring, bokslut och finansiell rapportering finns nyckelkontroller som löpande följs upp av verksamheten. Vidare tar verksamheten del av och följer upp revisionsrapporter från externa revisorer och internrevision. Swedavias styrelse får månadsvis rapportering av ekonomiskt resultat med analys och kommentarer av bolagets verkställande direktör. Swedavias publika rapporter tas fram av ekonomi- och finansdirektör och verkställande direktör för beredning i finans- och revisionsutskottet innan de fastställs av bolagets styrelse och därefter publiceras. Utöver års- och hållbarhetsredovisningen är minst en av delårsrappor-

terna granskad av bolagets revisorer, som avrapporterar granskningsarbetet till finans- och revisionsutskott och styrelse. Swedavias internrevision gör också granskningar inom olika områden i syfte att säkerställa kvalitet i finansiella processer och i den finansiella rapporteringen. Finans- och revisionsutskottet har även möjlighet till fördjupad dialog och uppföljning av finans- och redovisningsfrågor med bolagets ekonomi- och finansdirektör och revisorer som deltar på utskottets möten.

Information och kommunikation

Swedavia är ett statligt ägt bolag och ska enligt statens riktlinjer tillämpa samma regelverk för redovisning och rapportering som börsnoterade bolag. Swedavia har emitterat finansiella instrument noterade på Nasdaq OMX vilket gör att bolaget är skyldig att tillämpa Nasdaq OMX regelverk för emittenter, Marknadsmiss-bruksförfordningen (MAR) samt även andra förekommande regelverk för detta. Swedavia har därför antagit en kommunikations-, informations- och insiderpolicy som reglerar informationsspridning internt samt informationsgivning till marknaden. Swedavias publika finansiella rapportering består av fyra delårsrapporter och en års- och hållbarhetsredovisning. Den publika finansiella rapporteringen ska präglas av öppenhet och transparens och syftar till att ge bolagets olika intressenter en relevant bild av verksamheten.

Uppföljning och utvärdering

Koncernledningen sammanträder två gånger varje månad och följer upp verksamheten. Styrelsen utvärderar också linjeverksamhetens utveckling och ekonomiska resultat månadsvis samt följer upp bolagets finansiella ställning, kassaflöde, hållbarhetsmål och uppdragsmål kvartalsvis. På koncernnivå finns funktioner, däribland en controller- och en redovisningsfunktion, som löpande analyserar och följer upp utfall mot budget och prognos som rapporteras till bolagets verkställande direktör samt ekonomi- och finansdirektör. Samtliga affärsenhetsansvariga redovisar regelbundet såväl utfall som årsprognos till ekonomi- och finansdirektör. Därefter konsolideras rapporteringen till bolagets två rörelsesegment som sedan rapporteras till bolagets verkställande direktör. Verkställande direktör lämnar månadsvis ekonomisk rapportering till bolagets styrelse. Styrelsen utvärderar kontinuerligt den information som verkställande direktör lämnar. Dessutom finns internrevisionsfunktionen som en oberoende granskningsfunktion.

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

Swedavias styrande dokument

	Beslutad av
Riktlinjer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare	Årsstämman
Styrelsens arbetsordning	Styrelsen
Arbetsordning för finans- och revisionsutskottet	Styrelsen
Arbetsordning för ersättningsutskottet	Styrelsen
VD-instruktion	Styrelsen
Arbetsordning för Etiska rådet	Styrelsen
Instruktion för den ekonomiska rapporteringen	Styrelsen
Instruktion för internrevision	Styrelsen
Code of Conduct	Styrelsen
Finanspolicy	Styrelsen
Kreditpolicy	Styrelsen
Miljö- och energipolicy	Styrelsen
Riskpolicy	Styrelsen
Skattepolicy	Styrelsen
Säkerhetspolicy	Styrelsen
Antikorruptionspolicy	Koncernledningen
Arbetsmiljö- och drogpolicy	Koncernledningen
Brandskyddspolicy	Koncernledningen
Crisis Managementpolicy	Koncernledningen
Flygsäkerhetspolicy	Koncernledningen
Försäkringspolicy	Koncernledningen
Informationssäkerhetspolicy	Koncernledningen
Inköpspolicy	Koncernledningen
Kommunikationspolicy	Koncernledningen
Insiderpolicy	Koncernledningen
Konkurrenspolicy	Koncernledningen
Kvalitetspolicy	Koncernledningen
Likabehandlings- och mångfaldspolicy	Koncernledningen
Rekryteringspolicy	Koncernledningen
Utbildningspolicy	Koncernledningen

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Ladda ner PDF för utskrift

[I korthet](#)[Strategisk inriktning](#)[Verksamhet](#)[→ Förvaltningsberättelse](#)[Räkenskaper](#)[Övrig information](#)

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Swedavias styrelse

Per den 31 december 2025.



Övre raden från vänster:

Tor Clausen Ledamot, Per Sjödeli Ledamot,
Josefin Karlsson Ledamot, Eva Nygren Ledamot,
Karl Sandlund Ledamot, Lars Mydland Ledamot,
Agne Lindbom Arbetstagarrepresentant.

Undre raden från vänster:

Robert Olsson Arbetstagarrepresentant,
Annica Ånäs Ledamot, Nina Linander Ledamot,
Ulrika Francke Styrelseordförande.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Styrelse

Swedavias styrelse

Per den 31 december 2025.

ULRIKA FRANCKE

Styrelseordförande (invald 2024), ledamot Finans- och revisionsutskottet, ordförande Ersättningsutskottet.

Födelseår: 1956.

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

Utbildning: Universitetsstudier.

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

JOSEFIN KARLSSON

Ledamot (invald 2025), ledamot Finans- och revisionsutskottet, ledamot Ersättningsutskottet

Födelseår: 1984.

Övriga styrelseuppdrag: Svevia AB (L), Infranord AB (L).

Utbildning: M.Sc. Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, inriktning Företagsekonomi.

Arbetslivserfarenhet: Investment Director på Regeringskansliet, Fund Manager på Brunswick Real Estate, Associate Director Nordea Debt Capital Markets, Handelsbanken Debt Capital Markets, Associate Handelsbanken Corporate Finance.

TOR CLAUSEN

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

Födelseår: 1962.

Övriga styrelseuppdrag: Westhuset AB (O), Goldmarsh AB (L), Paradisparkering AB (O).

Utbildning: Executive Management Program, Handelshögskolan i Stockholm; TUI High Performance Leadership, IMD Schweiz.

Arbetslivserfarenhet: Konsult och styrelseledamot. Tidigare Product & Aviation Director TUI Nordic, ordförande TUI Fly Nordic, Product Director TUI Travel samt ledande befattningar inom hotellnäringen, Spanien.

NINA LINANDER

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

Födelseår: 1959.

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

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

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

PER SJÖDELL

Ledamot (invald 2020), ledamot Ersättningsutskottet.

Födelseår: 1972.

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

Utbildning: Magisterexamen i ekonomi, Linköpings universitet.

Arbetslivserfarenhet: Styrelseproffs. Tidigare vd Gant Sweden, vd Fiskars Sweden, vd Pocket Shop, global marknadsdirektör H&M, marknadskommunikationschef ICA, affärsutvecklingschef Lantmännen.

LARS MYDLAND

Ledamot (invald 2014).

Födelseår: 1954.

Övriga styrelseuppdrag: Special Adviser Board of Directors Veling Ltd.

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

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

SUPPLEANTER

Jessica Lindstedt
Födelseår: 1993.

Ida Sjögren
Födelseår: 1979.

REVISOR

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

[I korthet](#)[Strategisk inriktning](#)[Verksamhet](#)[→ Förvaltningsberättelse](#)[Räkenskaper](#)[Övrig information](#)

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Swedavias koncernledning

Per den 31 december 2025.



Övre raden från vänster:

Marie Wiksborg Direktör Affärsstöd, Susanne Norman Direktör Operativ Drift IA (vd och koncernchef från 17 januari 2026), Anna Bovaller Direktör Legal and Governance, Fredrik Jaresved Direktör Strategiska initiativ och innovation.

Undre raden från vänster:

Ali Sadeghi Direktör Anläggningar och system, Charlotte Ljunggren Direktör Marknad och försäljning, Jonas Abrahamsson vd och koncernchef (lämnade uppdraget 16 januari 2026), Karin Öhrström Direktör Regional Airports, Kristina Ferenius Direktör Ekonomi och finans.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

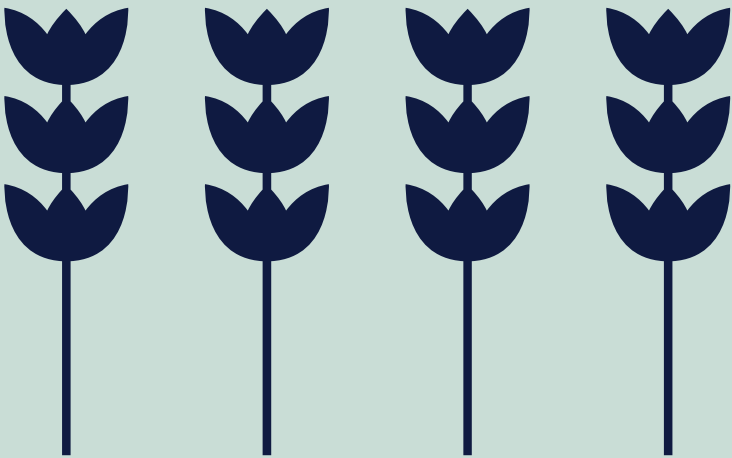
→ **Förvaltningsberättelse**

Räkenskaper

Övrig information

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Hållbarhetsrapport



Allmänna upplysningar

ESRS 2 Allmänna upplysningar 63



Miljö

E1 Klimatförändringar 76
Taxonomi 87
E2 Miljöförorening 94
E4 Biologisk mångfald och ekosystem . 100
E5 Resursanvändning
och cirkulär ekonomi 101



Socialt

S1 Den egna arbetskraften 105
S2 Arbetstagare i värdekedjan 117
S3 Berörda samhällen 118
S4 Konsumenter och slutanvändare . . 121



Bolagsstyrning

G1 Ansvarsfullt företagande 126

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

ESRS 2 Allmänna upplysningar

Inledning

Som en del av Swedavias arbete med att säkerställa transparens och jämförbarhet i hållbarhetsrapporteringen redogör Swedavia i detta avsnitt för hur bolaget uppfyller upplysningskraven enligt ESRS 2 – Allmänna upplysningar. Standarden utgör grunden för rapportering inom ramen för CSRD så som implementerat i årsredovisningslagen och ställer krav på att företag tydligt beskriver sin styrning, strategi, väsentlighetsbedömning och hantering av hållbarhetsrelaterade risker och möjligheter. I detta avsnitt beskrivs Swedavias styrningsstruktur, ansvarsfördelning, strategiska prioriteringar och processer för väsentlighetsanalys, samt hur dessa ligger till grund för det fortsatta hållbarhetsarbetet.

Grund för utarbetandet

BP-1 Allmän grund för upprättande av hållbarhetsrapporten

Swedavia upprättar sin lagstadgade hållbarhetsrapport enligt Årsredovisningslagen och den har utarbetats enligt Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) med tillhörande rapporteringsstruktur European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Swedavia rapporterar i enlighet med EU:s Taxonomiförordning (2020/852/EU). Redovisningen utgör även Swedavias rapportering Communication on Progress (COP) till FN:s Global Compact. En översikt över

vilka upplysningskrav Swedavia bedömt som väsentliga och rapporterar på finns i ESRS-index på sidan 132, som stöd för att underlätta läsning och hänvisning.

Rapporten omfattar väsentliga hållbarhetsfrågor relaterade till Swedavias verksamhet, liksom information som är relevant för intressenter och påverkar bolagets långsiktiga värdeskapande. Den täcker såväl positiva som negativa effekter av Swedavias verksamhet, utifrån ett dubbelt väsentlighetsperspektiv.

Rapporten omfattar hela koncernen och motsvarar den finansiella rapporteringen i omfattning. Swedavias hållbarhetsrapport redovisar relevanta upplysningar avseende den egna verksamheten samt uppströms och nedströms i värdekedjan. Inför bedömningen av väsentliga frågor har en särskild analys av bolagets aktiviteter i värdekedjan genomförts. Läs mer om analysen under SBM 1-3 på sidan 65-70. I rapportens tematiska kapitel redogörs för policyer, riktlinjer, mål och mätpunkter som omfattar hela värdekedjan eller enbart Swedavias verksamhet.

Information om cybersäkerhet, trygghet och beredskap kan vara av känslig karaktär. Swedavia kan därför, i enlighet med ESRS 1 avsnitt 7.7, välja att inte redovisa vissa detaljer, indikatorer och mål inom dessa områden. Eventuella utelämnanden anges i rapporten.



Swedavia har nyttjat möjligheten att fasa in vissa ESRS områden som bedömts väsentliga. Detta rör E4 Biologisk mångfald och ekosystem samt S2 Arbetstagare i värdekedjan i sin helhet. Upplysningskrav gällande finansiella effekter samt S1-7, S1-12 och S1-13 fasas också in för att säkerställa god kvalitet i rapporteringen och låta processen för dessa krav byggas upp. Detta i enlighet med ESRS Quick fix.

BP-2 Upplysningar med avseende på särskilda omständigheter

När och om upplysningar som avviker från ESRS definitioner förekommer, eller om antaganden har använts, anges detta i rapporten. Data och information baseras nästan uteslutande på faktisk statistik från koncernen

och dess värdekedja. I de fall faktiska data inte finns tillgänglig, eller när uppskattningar och schablonbaserade beräkningar nyttjats tydliggörs detta i rapporten. Det gäller användandet av RCP-scenarier samt utsläppsdata för Scope 3, där det förekommer sektorvärden via emissionsfaktorer.

Swedavias rapportering på kort (< 1 år), medellång (1–5 år) och lång sikt (> 5 år) ligger i linje med kraven i ESRS. Specifikt för identifiering av klimatrisker i scenarioanalysen har tidshorisonten idag till år 2050 samt år 2071–2100 använts då Swedavias kapitalinvesteringar har lång livslängd.

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

Vid upprättandet av hållbarhetsrapporten har särskilda utmaningar identifierats kopplade till beräkning av växthusgasutsläpp i värdekedjan, Scope 3). För en samlad bild av Swedavias mängdutsläpp av tungmetaller samt Swedavias materialanvändning. För mer detaljerad beskrivning av principerna för rapportering inom dessa områden, se E1 klimatförändringar på sidan 76, E2 föroreningar på sidan 94 samt E5 resursanvändning och cirkulär ekonomi på sidan 101.

Anpassningen till rapporteringsstandarden ESRS har inneburit omfattande justeringar i hur hållbarhetsinformation tas fram och presenteras. Swedavia har tidigare rapporterat enligt Global reporting initiative (GRI). Denna rapport är upprättad i enlighet med ESRS-kraven och följer den rekommenderade strukturen. Det innebär att Swedavia rapporterar betydligt fler indikatorer och nyckeltal än tidigare. Om beräkningsmetoder har ändrats sedan föregående rapporteringsperiod, eller om fel har identifierats, redovisas dessa ändringar i anslutning till respektive nyckeltal. Swedavias rapporterade uppgifter är i vissa fall förenade med mätosäkerhet, bland annat till följd av beroenden av framtida händelser, val av värderingsmetoder samt tillgången till och kvaliteten på data från den egna verksamheten och från aktörer uppströms och nedströms i värdekedjan. Där sådana osäkerheter förekommer baseras rapporteringen på bästa tillgängliga information vid rapporteringstillfället. Vid värderingen har Swedavia gjort nödvändiga antaganden, approximationer och professionella bedömningar, exempelvis avseende datakällor, beräkningsmetoder och avgränsningar. Dessa bedömningar har gjorts för att

säkerställa en rättvisande och konsekvent rapportering i linje med tillämpliga regelverk och vedertagen praxis. Där uppskattningar för beräkning av utsläpp i Scope 3 används sektorvärden som baseras på emissionsfaktorer. Gällande miljöförorening av mark och vatten samt Swedavias materialanvändning rapporteras det som faktiskt mäts.

Styrning av hållbarhet

GOV-1 Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll och deras information om och behandling av hållbarhetsfrågor samt GOV-2

Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan.

Styrelsen består av totalt nio ledamöter, samtliga i egenskap av icke-verkställande styrelsemedlemmar. Utöver dessa har styrelsen två arbetstagarrepresentanter och två suppleanter. Könsfördelningen i styrelsen är 45 procent kvinnor och 55 procent män. Avseende styrelseledamöternas oberoende i förhållande till aktieägaren, se sidan 53. Styrelsen genomför årligen en kompetensinventering för att bedöma sin egen och koncernledningens kompetens och erfarenhet specifikt relaterat till hållbarhetsfrågor. Utbildningsinsatser för att stärka kompetensen i styrelsen kan ske via initiativ från ägaren, interna insatser och andra externa utbildningstillfällen för särskilda ämnen. Processen för att säkerställa lämplig kompetens och expertis beskrivs i Bolagsstyrningsrapporten och mer information om Swedavias styrelse och ledamöternas erfarenheter finns i avsnittet Styrelse på sidan 59.

Swedavias hållbarhetsstyrning bygger på en tydlig struktur med av styrelsen beslutade policyer och en gemensam strategisk inriktning för verksamheten. Styrelsen och koncernledningen fastställer hållbarhetsmål som integreras i affärsplaneringen och följs upp kvartalsvis. Som stöd för integrerad verksamhetsstyrning använder Swedavia ett balanserat styrkort som väger samman ekonomiska mål med mål för social utveckling, miljöhänsyn och kund. De strategiska målen för hållbart värdeskapande omfattar perspektiven social utveckling, miljöhänsyn och ekonomi, med kunden i centrum. Swedavias styrmodell innebär att hållbarhetsmål och aktiviteter formuleras inom respektive affärs- och ledningsstödsenhet och förankras i affärsplanen. Det operativa ansvaret för att redovisande dokument efterlevs ligger hos Swedavias respektive affärsområde genom dess ledare och medarbetare.

Swedavias styrelse har det yttersta ansvaret för övergripande tillsyn av hållbarhetsfrågor. Här ingår att besluta om företagets strategiska inriktning och policyåtaganden. Uppdatering av hållbarhetsprestationer rapporteras via uppföljning av affärsplanen i form av styrkort och kvartalsrapport till styrelsen. Detta sker liksom information om nyckelfrågor vid vd:ns uppdateringar. Styrelsen får regelbundna rapporter från koncernledningen om utvecklingen mot hållbarhetsmålen med tillhörande mätetal. På detta sätt säkerställs det att det finns en tydlig mekanism för styrelsens uppföljning av hållbarhetsarbetets effektivitet.

Resultatet av den dubbla väsentlighetsbedömningen ligger till grund för målformulering samt strategiska beslut genom att

identifierade väsentliga konsekvenser, risker och möjligheter beaktas i affärsplaneringsprocessen. Koncernledningen, finans- och revisionsutskottet och styrelsen fattar beslut om Swedavias väsentliga inverkningar, risker och möjligheter genom beslut om den dubbla väsentlighetsbedömningen. Läs mer om arbetsgången för att fastställa dessa under IRO-1 på sidan 74.

Inför varje kvartal bereder finans- och revisionsutskottet den riskrapport som sammanställs av koncernledningen och fastställs av styrelsen. Rapporten baseras på workshops där relevanta riskområden identifieras och analyseras, inklusive tillbörlig aktsamhet, hållbarhetsrisker och risker kopplade till tredje parts agerande. Risker rapporteras kvartalsvis tillsammans med information om riskreducerande åtgärder, och styrelsen, finans- och revisionsutskottet samt koncernledningen ansvarar för att säkerställa att riskvärderingen är i balans med vidtagna eller planerade åtgärder samt för återkoppling till verksamheten.

Hållbarhetspolicyer och åtaganden
Koncernens hållbarhetsstyrning vilar på ett ramverk av tjugo policyer. Dessa styrdokument är föremål för årlig översyn och beslutas av styrelsen eller koncernledningen beroende på område. Efterlevnad av koncernens policyer och instruktioner övervakas genom särskilda kontrollramverk inom centrala områden som informationssäkerhet, tjänstetillgänglighet och finansiell rapportering. Swedavias Code of Conduct definierar övergripande etiska principer, är central i styrningen och gäller för alla medarbetare och externa parter.

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Förvaltningsberättelse
Räkenskaper
Övrig information
Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Samtliga Swedavias policyer finns listade under Bolagsstyrningsrapporten på sidan 56. Mer information om det huvudsakliga innehållet i policyer återfinns i respektive kapitel om väsentliga hållbarhetsfrågor.

GOV-3 Integrering av hållbarhetsprestanda i incitamentssystem
Swedavia tillämpar inte något incitaments- eller bonussystem kopplat till hållbarhetsmål. Detta gäller både för ledande befattningshavare och för bolagets styrningsorgan. Avsteg från detta upplysningskrav görs i enlighet med gällande praxis för statligt ägda bolag och enligt ägarens riktlinjer. För ytterligare information hänvisas till Bolagsstyrningsrapporten, på sidan 55.

GOV-4 Förklaring om tillbörlig aktsamhet

Tabell GOV-4.1: Information om tillbörlig aktsamhet

Centrala delar i tillbörlig aktsamhet	Punkter i hållbarhetsrapporten
Att bygga in tillbörlig aktsamhet i styrning, strategi och affärsmodell	GOV-2 SBM-3
Att samarbeta med påverkade intressenter i alla huvudstegen i tillbörlig aktsamhet	SBM-2 SBM-3 S1-2 S3-SBM-2 S3-2 S4-SBM-2 S4-2
Att identifiera och bedöma negativa konsekvenser	GOV-2 SBM-2 SBM-3 IRO-1 E1-IRO-1 E2-IRO-1 E5-IRO-1 S1-2 S3-2 S4-2
Att vidta åtgärder för att behandla dessa negativa konsekvenser	E1-3 E2-2 E5-2 S1-3 S1-4 S3-3 S3-4 S4-3 S4-4
Att följa upp hur ändamålsenliga dessa insatser är och kommunicera det	E1-4 E2-3 E5-3 S1-5 S3-5 S4-5

GOV-5 Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering
Swedavias etiska riktlinjer och värdegrund, tillsammans med bolagets organisation, koncernledning och rapporteringsstrukturer, utgör grunden för en god intern styrning och kontroll även över hållbarhetsrapporteringen. Övergripande risker hanteras och bedöms centralt, medan risker relaterade till hållbarhetsrapportering hanteras både genom centrala och decentraliserade kontrollåtgärder. Hållbarhetsrapporteringen baseras på data från affärsområden med etablerade rutiner som säkerställer att informationen är fullständig och korrekt.

Swedavia har infört interna kontroller för att säkerställa en tillförlitlig sammanställning av hållbarhetsrapporten. Ett antal kontrollåtgärder genomförs löpande under både datainsamling och uppföljning av rapportering. Särskild vikt läggs vid dokumentation och bedömning av kritiska antaganden om sådana rapporteras. Det finns även risker relaterade till hur informationen presenteras, rapporten behöver vara tydlig och sammanhängande och data aggregeras korrekt. Swedavia arbetar ständigt med att förbättra processen för hållbarhetsrapportering för att stärka den interna styrningen och kontrollen samt för att utvärdera och följa upp datainsamling.

Swedavias hållbarhetsrapportering består av både kvalitativ och kvantitativ information som behöver hanteras på olika sätt. Riskhantering och kontroller av väsentlig kvantitativ information sker i bolagets interna miljösystem, HR-system och funktion för händelserapportering. För att minska risken för eventuella felaktigheter tillämpas fyra ögon-principen, det vill säga att ha minst en

person som validerar och en som godkänner, vid risk för potentiella fel avseende kvantitativ data, vilket säkerställer både validering och godkännande. Den kvalitativa informationen i hållbarhetsrapporteringen, som baseras på ledningssystem och styrdokument, kommer att omfattas av en systematisk riskbedömning framöver.

Hållbarhetsrapporteringen integreras i Swedavias redan etablerade processer för intern styrning och kontroll. Den existerande riskhanteringen inom bolaget är strukturerad utifrån ramverket Tre försvarslinjer för att tydliggöra roller och ansvar. Den första linjen består av den operativa verksamheten och den dagliga driften som följer regelverk, fattar beslut och ansvarar för risk. Den andra linjen avser oberoende funktioner såsom risk- och compliancefunktion som tar fram ramverk, struktur och kontrollerar dessa parallellt med att ge råd till första linjen. Den tredje linjen utgörs av internrevision som agerar kontrollfunktion, bedömer effektiviteten av kontrollsystemet och utvärderar första och andra linjens beslut.

Strategier för att hantera identifierade risker i den dubbla väsentlighetsbedömningen inkluderas i Swedavias Strategiska inriktning och Målbild 2030. Koncernens riskrapport integreras i arbetet med den dubbla väsentlighetsbedömningen och bidrar till bedömningarna som görs. Åtgärder för att hantera riskerna integreras i affärsplaner, ledningsprocesser och operativa funktioner. Rapportering sker regelbundet till finans, och revisionsutskott, styrelse, ledning och tillsynsorgan, och hållbarhetsredovisningen granskas av extern revisor enligt etablerade standarder.

Läs mer om Swedavias risker och riskhantering på sidan 48-52 samt om utskottens arbete i Bolagsstyrningsrapporten.

Swedavias strategiska fokus

SBM-1 Strategi, affärsmodell och värdekedja
Swedavia är ett statligt ägt bolag vars uppdrag är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärs-mässighet aktivt bidra till att riksdagens transportpolitiska mål uppnås och därigenom stödja den långsiktiga utvecklingen av svensk infrastruktur. Swedavia erbjuder infrastruktur och drift av flygplatser för både passagerar- och godstrafik, samt kommersiella tjänster som terminalhandel och fastighetsutveckling. Affärsmodellen utgår från långsiktig förvaltning av fysiska tillgångar i form av flygplatser där viktiga målgrupper utgörs av flygbolag, resenärer, myndigheter, handelspartners, transportleverantörer och kommersiella hyres-tagare vid flygplatserna. Swedavias affärsmodell och strategiska inriktning baseras på kontinuerligt insamlade och kvalitetssäkrade underlag, såsom omvärlds- och trendanalyser, trafikutvecklingsdata, klimat- och riskbedömningar samt väsentlighetsanalyser och strukturerade intressentdialoger. Dessa underlag utvecklas genom datadrivna processer, kvartalsvisa riskrapporter och styr- och ledningssystem som säkerställer att affärsmodellen är robust och långsiktigt hållbar.

Läs mer om hur Swedavia skapar värde på sidan 11-12.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Värdekedja

Swedavia äger, driver och utvecklar de tio flygplatser som utgör det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Två av flygplatserna bedrivs i samverkan med Försvarsmakten, där Swedavia ansvarar för den civila delen av flygplatsen.

Swedavias verksamhet utgörs av flygplatsverksamhet och Real Estate, som äger, utvecklar och förvaltar fastigheter och exploaterbar mark på och omkring Swedavias flygplatser. Merparten av koncernens intäkter kommer från Aviation Business och utgörs av infrastrukturtjänster till flygbolag och handlingbolag. Swedavias värdekedja innefattar utöver den egna verksamheten även ett flertal andra aktörer på flygplatserna, samt leverantörer och partners som sträcker sig utanför flygplatsernas geografiska gränser. Swedavia fastställer villkor och krav för de aktörer som bedriver verksamhet på flygplatserna, samt ställer krav på leverantörer och samarbetspartners. Vidare verkar Swedavia för en hållbar utveckling dels genom policys, åtgärder och mål i den egna verksamheten men också genom att integrera hållbarhetsmål samt att ställa tydliga krav på aktörer uppströms och nedströms i värdekedjan.

För information om Swedavias medarbetare, se kapitel S1-6 på sidan 113.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025



Swedavias värdekedja



DEFINITIONER

Service till resenärer i terminal: exempelvis genom terminalvärdar, informationsdiskar och hantering av terminalytor

Tjänster för luftfartsskydd och flygsäkerhet: exempelvis säkerhetskontroll, räddningstjänst, bevakning, risk och kris

Markttjänster: exempelvis incheckning, bagagehantering, ramptjänster samt bränslehantering

Övriga tjänster för att möjliggöra start och landning: exempelvis fälthållning, samordning av flygtrafik på marken

Utveckling och förvaltning av flygplatsinfrastruktur: exempelvis banor, terminaler, byggnader, flygplatser och teknisk utrustning samt lokaler för handel, restauranger, kontor, lager och logistik

* Aktiviteten utförs delvis av andra aktörer i värdekedjan, men Swedavia har ett övergripande ansvar för att säkerställa att tjänsten finns på respektive flygplats. För vissa aktiviteter, exempelvis säkerhetskontroll, kan det finnas lokala skillnader mellan om aktiviteten utförs i egen verksamhet eller ej. För fördjupad information om specifika underämnena till varje IRO se IRO-tabellen, s. 71.

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Förvaltningsberättelse**

Räkenskaper

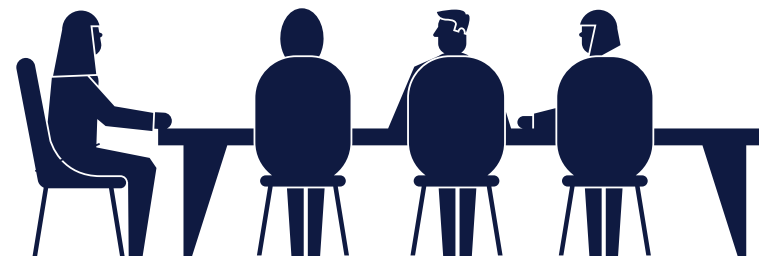
Övrig information

SBM-2 – Intressenters intressen och synpunkter

Swedavia genomför regelbundet intressentdialoger med både påverkade intressenter och intressenter som är användare av Swedavias hållbarhetsinformation, se intressenttabell på sidan 69. Syftet med dialogerna är att förstå hur intressenterna påverkas av Swedavias verksamhet samt att identifiera eventuella inverkningsrisker och möjligheter. Insikter från intressentdialogerna är ett viktigt underlag för Swedavias dubbla väsentlighetsbedömning. Den dubbla väsentlighetsanalysen används som grund för både Swedavias hållbarhetsrapportering och den strategiska planeringen. Swedavia har löpande dialoger med merparten av intressentgrupperna, till exempel genom löpande kundkontakter. Vid behov, exempelvis när Swedavia vill veta mer om hur en intressentgrupp påverkas av bolagets verksamhet, genomförs även fördjupade intervjuer med intressenter. Ambitionen är att djupare intervjuer genomförs med alla intressentgrupper åtminstone en gång inom en treårsperiod.

Annan metod för informationsinhämtning, till exempel branschinformation, forskning och andra studier kan användas i de fall där det inte är möjligt eller lämpligt att genomföra intervjuer direkt med specifika intressenter.

Under 2022 genomfördes en omfattande intressentdialog med samtliga intressentgrupper inför att Swedavias strategiska inriktning uppdaterades. Externa intervjuer genomfördes med utvalda intressenter inom respektive intressentgrupp för att inhämta intressenternas behov, krav och förväntningar. Under 2024 och det första kvartalet 2025 har dessa kompletterats med intervjuer med ett urval av intressenter. Insikter från de senaste intressentdialogerna bekräftar och stärker i stor utsträckning de insikter som Swedavia haft från tidigare dialoger och omvärldsbevakning. Finans- och revisionsutskottet och koncernledningen delges i samband med arbetet med dubbla väsentlighetsbedömningen, Swedavias strategiska inriktning och affärsplaneringen. Styrelsen tar sedan del av intressentdialogen på ett övergripande plan.



Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)



Tabell SBM-2.1: Huvudintressenter

INTRESSENTGRUPPER	UNDERGRUPPER	DIALOGER OCH AKTIVITETER	INTRESSEOMRÅDEN
Företagskunder	- Flyg- och fraktbolag - Hyresgäster – Retail Food & Beverage - Hyresgäster – Kontors- och verksamhetslokaler - Reklamköpare - Marktjänstbolag - Mobilitetsoperatörer (angöring) - Telecomoperatörer	- Kundrelationer - Kundupplevelsemätning (CX) - Lokala intressentanalyser och kontakter per flygplats - Hållbarhetsintervjuer och enkäter	- Begränsning av klimatförändringar - Energi - Cirkulär ekonomi: resurseffektivitet och avfall - Hälsa och säkerhet - Arbetsmiljö
B2Consumer	Resenärer	- Kundundersökning - Varumärkesundersökning - Rapporter och studier	- Begränsning av klimatförändringar - Hälsa och säkerhet - Energi
Medarbetare	- Swedavias medarbetare - Fackföreningar	- Medarbetarundersökningar (ELM-undersökning + pulsmätning + säkerhetsmedvetenhet) - Intervju och löpande samverkan med fackliga representanter	- Arbetsvillkor - Hälsa och säkerhet för medarbetare - Utbildning och kompetensutveckling - Begränsning av klimatförändringar
Ägare	- Ägare - Styrelse	- Ägardialoger - Styrelsemöten - Ny ägarpolicy 2025	- Klimatförändringar - Hälsa och säkerhet - Biologisk mångfald - Likabehandling och lika möjligheter - Tillgänglighet - Långsiktig lönsamhet
Partner	- Investerare och låneinstitut/kreditgivare - Försäkringsbolag - Delägare - Leverantörer	- Kundrelationer - Leverantörsuppföljning - Hållbarhetsintervjuer med urval av intressenter	- Klimatförändringar - Biologisk mångfald och ekosystem - Resursanvändning och cirkulär ekonomi - Likabehandling och lika möjligheter - Hälsa och säkerhet
Samhället	- Myndigheter - Bransch- och intresseorganisationer - Samhällskontakter, lokalsamhällen och politik - Akademi och forskningsinstitut - Urfolk (samer)	- Myndighetskontakter och revisioner - Löpande möten inom branschorganisationer, t.ex. ACI - Löpande kontakter med regionala representanter och politik - Mediebevakning - Lokala intressentanalyser och kontakter per flygplats, inkl. samråd med urfolk - Möte med grannar runt Stockholm Arlanda Airport - Kontakt med akademi inom ramen för pågående projekt - Företrädare för sårbara grupper - Hållbarhetsintervjuer med urval av intressenter	- Klimatförändringar - Biologisk mångfald och ekosystem - Hälsa och säkerhet - Resursanvändning och cirkulär ekonomi - Buller - Förening - Urfolks rättigheter - Buller - Miljöföreningar - Användbarhet för alla - Tillgänglighet

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Förvaltningsberättelse**

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

SBM-3 – Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

Inom ramen för Swedavias dubbla väsentlighetsbedömning har väsentliga inverkningar för människor och miljö i den egna verksamheten och i värdekedjan identifierats. Bedömningen har även identifierat väsentliga risker och möjligheter kopplade till hållbarhetsfrågor som kan påverka Swedavias finansiella ställning och framtida utveckling.

Resiliensen i affärsmodell och den strategiska inriktningen bygger på riskramverket och kontinuitetsplaner. Förändringar i passagerarvolymer, lönekostnader och räntenivåer påverkar affärsmodellen och används för att pröva dess bärkraft inför större investeringar. Arbetet styrs av angivna tidshorisonter, vilka ligger till grund för flygets klimatomställning och Swedavias kapacitetsplanering. Genom att säkerställa en robust och hållbar verksamhet kan Swedavia möta risker och operera effektivt.

Swedavias Ramverk för riskhantering återfinns på sidan 48-52 och den årliga riskbedömning som genomförs ligger till grund för de väsentliga inverkningar, risker och möjligheter som identifierats i den dubbla väsentlighetsbedömningen. Dessa redovisas i tabell SBM-3.1 nedan. Ytterligare beskrivningar gällande dessa samt deras påverkan på människa och miljö, förhållande till Swedavias strategi och affärsmodell och/eller aktiviteter eller affärsrelationer lämnas i avsnitt SBM-3 under E1, S1, S3 och S4.



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Tabell SBM-3.1: IRO-tabell

HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN	VÄRDEKEDJAN	BESKRIVNING	TIDSHORISONT
Miljö 	E1 Klimatförändringar	Begränsa klimatförändringar	— Faktisk negativ	▼ Risk	Uppströms Egen verksamhet Nedströms	Utsläpp av växthusgaser från Swedavias verksamhet och värdekedja bidrar till den globala uppvärmningen.	Medel Lång
		Energi	— Faktisk negativ	▼ Risk	Uppströms Egen verksamhet Nedströms	Energianvändning är en central fråga för Swedavia eftersom den påverkar både utsläpp av växthusgaser och verksamhetens kostnader.	Medel Lång
		Anpassa till klimatförändringar	— Faktisk negativ	▼ Risk	Uppströms Egen verksamhet	Klimatförändringarna medför ökade temperaturer, förändrade nederbördsmonster samt fler och mer intensiva väderhändelser, vilket kan påverka Swedavias infrastruktur och drift.	Medel Lång
	E2 Miljöförorening	Buller	— Faktisk negativ		Nedströms	Swedavias flygplatsverksamhet orsakar flygbuller som påverkar människors hälsa och livskvalitet i närområdena.	Medel Lång
		Miljöförorening av mark och vatten	— Faktisk negativ		Egen verksamhet	På Swedavias verksamhetsområde har den historiska användningen av brandsläckningsskum lämnat restföroreningar innehållande PFAS som sprider sig till omgivande mark och vatten.	Kort Medel Lång
	E4 Biologisk mångfald och ekosystem (Infasning)*	Biologisk mångfald och ekosystem	+ Faktisk positiv — Potentiell negativ		Uppströms Egen verksamhet	Flygplatsområdena omfattar stråkytor och naturmiljöer samtidigt som mark nyttjas för byggnationer och exploatering.	Kort Medel Lång
	E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Resursinflöden, inklusive resursanvändning	— Faktisk negativ		Uppströms	Swedavias flygplatsverksamhet är resursintensiv, särskilt inom bygg- och anläggningsprojekt, energianvändning och materialflöden.	Kort Medel Lång
		Avfall	— Faktisk negativ		Uppströms Egen verksamhet Nedströms	Swedavia arbetar med strukturerad avfallshantering och cirkulära lösningar för att minska avfallsmängder och öka återanvändning och återvinning.	Kort Medel Lång

* Förklaring: Infasning av kraven innebär att rapporteringen om biologisk mångfald och arbetstagare i värdekedjan successivt byggs upp över tid, i takt med att processer, data och styrning utvecklas.

I korthet

IRO-tabell fort.

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN	VÄRDEKEDJAN	BESKRIVNING	TIDSHORISONT
Socialt 	S1 Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	+ Faktisk positiv		Egen verksamhet	Swedavia ska erbjuda trygga anställningsformer, kollektivavtal, marknadsmässiga löner och förmåner för samtliga anställda.	Kort Medel Lång
		Hälsa och säkerhet	– Faktisk negativ		Egen verksamhet	Brister i arbetsmiljöarbetet kan medföra risker för hälsa, säkerhet och närvaro.	Kort Medel Lång
		Lika behandling och lika möjligheter	+ Faktisk positiv		Egen verksamhet	Swedavia ska erbjuda lika villkor och utvecklingsmöjligheter baserade på kompetens, erfarenhet och prestation.	Kort Medel Lång
		Utbildning och kompetensutveckling	+ Faktisk positiv		Egen verksamhet	Utbildning och kompetensutveckling är en väsentlig positiv inverkan och en central del av Swedavias långsiktiga kompetensförsörjning.	Kort Medel Lång
	S2 Arbetstagare i värdekedjan (Infasning)*	Arbetsvillkor och arbetsrelaterade rättigheter	– Faktisk negativ		Uppströms	Swedavia köper in omfattande produkter och tjänster och arbetar systematiskt för att identifiera och bedöma risker avseende mänskliga rättigheter. Swedavia har åtagit sig att respektera och stödja mänskliga rättigheter och arbetet utförs enligt FN's vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter.	Kort Medel Lång
	S3 Berörda samhällen	Tillgänglighet (enhetsspecifik)	+ Faktisk positiv		Nedströms	Tillgänglighet är en Swedavia-specifik inverkan kopplad till bolagets samhällsuppdrag att säkerställa grundläggande geografisk tillgänglighet genom det nationella flygplatsnätet.	Kort Medel Lång
		Hälsa och säkerhet för resenärer	+ Faktisk positiv		Nedströms	Swedavia arbetar för att erbjuda trygga och säkra flygplatser och har ett ansvar för att skydda resenärers hälsa och säkerhet i flygplatsmiljön.	Kort Medel Lång
	S4 Konsumenter och slutanvändare	Användbarhet för alla (enhetsspecifik)	– Potentiell negativ		Nedströms	Tillgänglighet och användbarhet i flygplatsmiljön är centrala för att alla resenärer ska kunna ta del av Swedavias tjänster på likvärdiga villkor. Brister i tillgänglighet kan leda till negativ påverkan för vissa grupper.	Kort Medel Lång
		Personlig integritet	– Potentiell negativ		Egen verksamhet Nedströms	Swedavia hanterar personuppgifter om resenärer och andra användare i samband med exempelvis säkerhet, tjänster och digitala lösningar.	Kort Medel Lång

* Förklaring: Infasning av kraven innebär att rapporteringen om biologisk mångfald och arbetstagare i värdekedjan successivt byggs upp över tid, i takt med att processer, data och styrning utvecklas.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

IRO-tabell fort.

HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN	VÄRDEKEDJAN	BESKRIVNING	TIDSHORISONT
Bolagsstyrning 	G1 Ansvarsfullt företagande	Korruption och mutor	— Potentiell negativ		Uppströms Egen verksamhet	Inverkan rör områden som identifierats som högrisk-områden utifrån ett samhälls- eller industriperspektiv, särskilt kopplat till upphandling och inköp.	Kort Medel
		Ansvarsfullt företagande	+ Faktisk positiv		Egen verksamhet	Swedavia ska agera föredömligt gentemot medarbetare, kunder, leverantörer och andra berörda parter i enlighet med ägarens förväntningar och gällande regelverk.	Kort Medel Lång

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Hantering av inverknings, risker och möjligheter

IRO-1 – Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings, risker och möjligheter

Swedavias väsentlighetsbedömning genomförs årligen och uppdateras vid behov i större omfattning. Bedömningens resultat utgör ett centralt underlag i den strategiska planeringen och ligger till grund för Swedavias hållbarhetsrapportering. Vid sammanställning av resultatet sker en övergripande kvalitetssäkring och validering av metodik och bedömningar. Finans- och Koncernledningen, finans- och revisionsutskottet och styrelsen validerar och beslutar slutgiltigt om den dubbla väsentlighetsbedömningen som helhet. Inför årets väsentlighetsbedömning har metodiken setts över och anpassats för att uppfylla de nya krav som följer av ÅRL och ESRS. Som följd av den uppdaterade metodiken har även resultaten från årets väsentlighetsbedömning förändrats jämfört med den analys som publicerades 2024.

Swedavia genomförde den dubbla väsentlighetsbedömningen enligt följande steg:

1. Analysera Swedavias sammanhang och värdekedja

Processen börjar med att Swedavias kontext analyseras. Swedavia beskriver hur bolagets värdekedja ser ut, vilka aktiviteter som finns i verksamheten och vilka aktörer Swedavia har affärsrelationer med. En lista på intressentgrupper och undergrupper är framtagen och denna ses över årligen, se kapitel SBM-2 på sidan 69 för en beskrivning av genomförda

intressentdialoger. Utöver den egna verksamheten och egna geografiska platser kan inverknings, risker och möjligheter uppstå i andra delar av Swedavias värdekedja. Därför beaktas hela värdekedjan uppströms och nedströms när kontexten analyseras.

2. Identifiera inverknings, risker och möjligheter

Utifrån Swedavias sammanhang och värdekedja identifieras faktiska och potentiella inverknings, risker och möjligheter. Arbetet baseras på underlag etablerade analyser som rör exempelvis betydande miljöaspekter, riskbanker, processen för tillbörlig aktsamhet, omvärlds- och trendanalys samt lokala intressentanalyser. Resultatet av den ordinarie riskprocessen en egen metodik och sätter ramen till arbetet med den dubbla väsentlighetsbedömningen där respektive hållbarhetsfråga utvärderas av interna ämnesexperter.

3. Bedöma inverknings, risker och möjligheter

Detta steg genomförs med hjälp av interna, och vid behov externa, specialister där strategiavdelningen utser vilka som genomför bedömning av respektive hållbarhetsfråga. För att bedömningen ska bli mer objektiv består skalan i fördefinierade steg för varje parameter. Hållbarhetsriskerna i den dubbla väsentlighetsbedömningen och övriga risker för verksamheten prioriteras efter olika verktyg. Riskbanken som helhet ligger till grund för bedömningsarbetet avseende hållbarhetsrapporteringen. Läs mer om riskrapport på sidan 64.

Inverkansväsentligheten tar i beaktning om inverkan är faktisk eller potentiell. Om den är faktisk och negativ bedöms allvarlighetsgraden enligt skala, omfattning och återställbarhet. Om inverkan är positiv bedöms enbart skala och omfattning. Om påverkan är potentiell bedöms även sannolikheten för att den inträffar. Särskild hänsyn tas till frågor där mänskliga rättigheter riskerar att kränkas, i dessa fall kan det exempelvis vara mer relevant att beakta allvarlighetsgraden, trots låg sannolikhet att risken inträffar.

Finansiell väsentlighet bedöms primärt på påverkan på kassaflöden och finansiella resultat. I de fall kassaflödespåverkan är svårt att kvantifiera genomförs en kvalitativ bedömning. Den finansiella påverkan kan även bedömas utifrån varumärke eller påverkan på Swedavias mål, om det är mer relevant. Det noteras även om frågan gäller kort, medellång eller lång sikt.

Eftersom att Swedavia har fördefinierat skalor och skalsteg kan vi göra en mer objektiv och likartad bedömning för respektive hållbarhetsfråga. Baserat på dessa steg väljs tröskelvärden för när en fråga blir väsentlig i inverkans-, respektive det finansiella perspektivet.

IRO-2 Upplyningskrav i ESRS-standarder som omfattas av företagets hållbarhetsrapport. På sidan 132 redovisas ett ESRS-index som ger en översikt över de upplyningskrav som behandlas i hållbarhetsrapporten, inklusive datapunkter som följer av annan EU-lagstiftning. I linje med den dubbla väsentlighetsbedömningen har de upplyningskrav och datapunkter som ingår i rapporten identifierats i enlighet med ESRS 1, avsnitt 3.2 Väsentliga frågor och informationens väsentlighet, Bilaga E. Informationen som rapporteras har avgränsats baserat på hur IROs når tröskelvärden kopplat till respektive väsentlig hållbarhetsfråga.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Förvaltningsberättelse**

Räkenskaper

Övrig information



Miljö

Swedavia bedriver ett långsiktigt hållbarhetsarbete med nettonollutsläpp i den egna verksamheten och en strukturerad omställning i hela värdekedjan. Arbetet omfattar klimat, energi, miljö och resurseffektivitet och förstärks nu med ett successivt införande av åtgärder för biologisk mångfald som del av bolagets samlade ansvar.

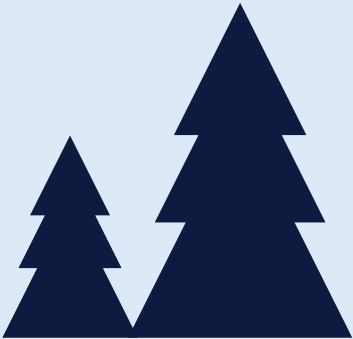


Läs mer

E1 Klimatförändringar	76
E2 Miljöföreningar	94
E4 Biologisk mångfald och ekosystem	100
E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi	101

Net Zero

Swedavia har en tydlig omställningsplan med delmål i hela värdekedjan
Omställningsplanen Roadmap to Net Zero Carbon 2050 omfattar samtliga utsläpp (Scope 1–3) och innehåller konkreta milstolpar, bland annat fossilfritt inrikesflyg till 2030 och fossilfria transporter till och från flygplatser där Swedavia kan påverka.



7/10

Flygplatser i linje med branschens högsta standard
Sju av tio flygplatser är redan ACA-certifierade på nivå 5, med Carbon Management Plans och Stakeholder Partnership Plans som stärker samarbetet i värdekedjan.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

ESRS E1 Klimatförändringar

Inledning

Swedavia är idag världsledande på att driva klimatsmarta flygplatser och driver omställningen mot ett fossilfritt flyg inom hela värdekedjan. Swedavia fasade 2020 ut fossila bränslen ur den egna flygplatsverksamheten, efter över ett decennium av målmedvetet arbete och investeringar. Arbetet fortsätter nu med att minska utsläppen i hela värdekedjan, genom krav, samverkan och stöd till externa aktörer. Swedavia står bakom Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen (hädanefter flygbranschens färdplan) och Parisavtalets 1,5 graders mål, med fokus på ökad användning av förnybart flygbränsle, elektrifiering och andra lösningar som möjliggör fossilfritt flyg – bland annat målet om fossilfritt inrikesflyg till 2030. Swedavia följer även Bygg- och anläggningssektorns färdplan för fossilfri konkurrenskraft.

I detta avsnitt redovisas Swedavias klimatåtaganden och hur bolaget identifierar, bedömer och hanterar klimatrelaterade risker och möjligheter i enlighet med ESRS E1. Det omfattar både verksamhetens klimatpåverkan, dess motståndskraft mot klimatförändringar samt de åtgärder som vidtas för att minska utsläpp, effektivisera energianvändningen och stärka klimatanpassningen.

Hantering av inverkningar, risker och möjligheter

E1 IRO-1 – Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga klimatrelaterade inverkningar, risker och möjligheter

Swedavia genomför den dubbla väsentlighetsbedömningen enligt beskrivningen i ESRS 2 IRO-1. För miljörelaterade frågor är bland annat intressentdialoger, omvärldsanalyser, löpande riskarbete och betydande miljöaspekter viktiga underlag för att kunna bedöma väsentlig inverkan samt finansiella risker och möjligheter.

Utsläpp av växthusgaser, främst koldioxid, leder till förändringar i det globala klimatet. Den pågående uppvärmningen förstärks av storskalig förbränning av fossila bränslen, vilket resulterar i förhöjda halter av koldioxid i atmosfären som inte kan absorberas i tillräcklig omfattning av naturliga kolsänkor. Klimatförändringarna innebär ökade genomsnittstemperaturer, förändrade nederbörds-mönster samt fler och mer intensiva väderhändelser som stormar och skyfall. I förlängningen kan detta leda till omfattande vattenbrist, skador på infrastruktur och försämrade levnadsvillkor i flera regioner. Klimatförändringar bedöms även kunna bidra till ökade geopolitiska spänningar, vilket kan påverka den globala rörligheten och därmed flygresandet.

För att bedöma Swedavias klimatpåverkan har aktiviteter både inom den egna verksamheten och i värdekedjan på kort, medellång och lång sikt analyserats, i enlighet med beskrivningen i avsnitt ESRS 2 IRO-1. Bedömningen har även utgått från Swedavias strategiska inriktning vad gäller utsläppskällor för växthusgaser. Resultatet av Swedavias dubbla väsentlighetsbedömning visar att begränsning av klimatpåverkan, anpassning till klimatförändringarna samt energi identifierats som väsentliga frågor inom ESRS E1.

Scenarioanalys fysiska klimatrisker

Scenarioanalysen som är genomförd under 2024 inom ramen för Swedavias klimatis-kanalys fokuserar på flygplatsernas fysiska risker och utgör grunden för att bedöma koncernens motståndskraft mot klimatförändringar. Swedavia har följt ACA guidelines som bygger på GHG-protokollet i process för att identifiera och bedöma växthusgaser från verksamheten och värdekedja.

Swedavia har, med stöd av en klimatrisk-screening utförd av SMHI, identifierat och

analyserat fysiska klimatrisker för samtliga flygplatser i drift. Riskerna har prioriterats utifrån sannolikhet och konsekvens, med fokus på hur ett förändrat klimat påverkar infrastruktur, drift och miljökrav. Ökad mängd och intensitet av nederbörd kan leda till översvämningar och därmed påverka drift-säkerheten. Även reningsdammars funktion kan försämrats, vilket försvårar uppfyllnad av miljövillkor. Därtill innebär stigande havsnivåer, kraftigare vindar och ökad brandrisk ytterligare belastningar på verksamheten.

Screeningen bygger på regionanpassad klimatdata och visar hur Swedavia kan påverkas av klimatrelaterade risker och ska också fungera som underlag för fortsatt klimatanpassning. Regionerna kan klassificeras efter EU:s regionindelning, NUTS (Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques). Dessa inbegriper: SE110, Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport, SE214, Visby Airport, SE224, Malmö Airport, SE232, Göteborg Landvetter Airport, SE322, Åre Östersund Airport, SE331, Umeå Airport samt SE332, Kiruna Airport och Luleå Airport.

HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN
	E1 Klimatförändringar	Begränsa klimatförändringar	— Faktisk negativ	▼ Risk
		Energi	— Faktisk negativ	▼ Risk
		Anpassa till klimatförändringar	— Faktisk negativ	▼ Risk

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Ronneby Airport exkluderas då Swedavia ansvarar för och hanterar flygplatsdriften men vad gäller fastigheter och marken kring flygplatsen ägs den av Försvarsmakten. Analysen omfattar viktiga klimatfaktorer som förändringar i temperatur och nederbörd, extrema vattennivåer, skyfall, översvämningsrisker samt risk för ras, skred och erosion med tillhörande karteringar för dessa. SMHI:s analys baseras på IPCC:s klimatscenarier (RCP2.6, RCP4.5 och RCP8.5), som visar olika möjliga framtider beroende på utsläppsnivåer, där lågscenariet RCP2.6 är förenligt med 1,5 gradersmålet i Parisavtalet. Eftersom nyare globala data saknar tillräcklig detaljnivå för Sverige används regionalt nedskalad data. Den screening som har genomförts utgår från ett förmodat klimat år 2050, vilket infaller under beräkningsperioden 2041 – 2070, och jämförs med referensperioden 1971 – 2000. Beräkningsperioderna 2011 – 2040 och 2071 – 2100 finns också med i screeningsunderlaget. Tidshorisonterna och använda RCP-scenarier anses täcka verksamhetens risker och osäkerheter då de representerar lågscenarier, realistiska omställningar och högscenarier. Begränsningar i screeningen består i avgränsning till fysiska risker, behov av förbättrade skyfallsmodeller, avsaknad av framtida scenarier för markinstabilitet och osäkerheter kopplade till regional detaljering och extremväder. Scenarierna är inte uttryckligen förenliga med de klimatrelaterade finansiella antaganden som ligger till grund för värderingar, investeringar och finansiella riskbedömningar. I nuläget finns ingen plan framtagen gällande kapitalallokering, men under 2026 fortlöper arbetet med att prioritera vilka anläggningar och delar av verksamheten som är viktigast att skydda, se över hur riskerna hanteras genom mindre åtgärder och reinvesteringar samt ta fram planer för riskhantering och begränsning av dessa. Klimatrisk-

creeningen och klimat- och sårbarhetsanalysen har avgränsats till att omfatta risker förknippade med ökad nederbörd, som bedömts vara mest relevant, och risken för vattenrelaterade skador på verksamhetskritisk infrastruktur på eller i direkt anslutning till respektive flygplats, exempelvis start- och landningsbanor, taxibanor och uppställningsytor.

Strategi

E1 SBM-3: Väsentliga inverkningsrisker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

Swedavias strategiska inriktning och målbild för 2030 beskriver hur bolaget även framöver ska möjliggöra för människor att mötas genom att framtidssäkra flyget, förenkla resan från dörr till dörr och skapa magiska mötesplatser. Swedavia bygger sin strategi på antagandet att övergången till en koldioxidsnål och resiliient ekonomi innebär fortsatt efterfrågan på flygresor, ökade klimatpolitiska krav samt en omställning av energisystemet. Den framtida energimixen antas bestå av fossilfri el, större andel hållbara flygbränslen och successiv introduktion av el- och vätgasflyg. Swedavia förutsätter att teknikutvecklingen fortsätter kring SAF, elektrifiering, vätgas och energieffektiva flygplatslösningar och planerar investeringar i energihubbar, ladd- och bränsleinfrastruktur samt klimatsmart byggnation för att möta dessa förändringar. Dessa antaganden ligger till grund för företagets riskbedömning, investeringsplanering och långsiktiga mål.

Resiliensanalys

Analysen bygger på ett antal antaganden och innefattar betydande osäkerheter, bland annat avseende marknadsutveckling, teknologisk mognad och förändrade klimatmönster.

Bedömningen omfattar hela värdekedjan, med syftet att förstå hur övergången till en klimatneutral ekonomi kan påverka koncernens verksamhet, investeringar och affärsmodell. Scenarioanalysen har identifierat och prioriterat fysiska klimatrisker då den ses som mest väsentlig för Swedavia. Omställningsrisker finns och beskrivs också nedan i förhållande till Swedavias strategi och affärsmodell.

Fysiska klimatrisker

Klimatförändringarna medför ökade nederbördsmängder, temperaturvariationer och fler extrema väderhändelser, vilket kan påverka Swedavias infrastruktur och drift samt leda till ökade anpassnings- och underhållskostnader. För att hantera dessa risker har Swedavia genomfört en klimatsårbarhetsanalys för samtliga flygplatser i syfte att bedöma exponering och känslighet hos tillgångar och verksamheter.

Resultaten utgör underlag för utveckling av förvaltnings- och masterplaner, där klimatanpassning integreras i den långsiktiga planeringen. Genom strategiska prioriteringar och klimatanpassningsåtgärder tar Swedavia riskutsatta tillgångar och affärsverksamheter i beaktning och arbetar för att minska sårbarheten, stärka beredskapen och säkerställa operativ kontinuitet även under förändrade klimatförhållanden. Ett otillräckligt anpassningsarbete kan påverka bolagets rapportering enligt EU:s taxonomi och därmed förutsättningarna för grön finansiering.

Omställningsrisker

Swedavia är exponerat för omställningsrisker kopplade till förändrade politiska styrmedel, regulatoriska krav, teknisk utveckling och förändrade resenärsbeteenden. Anpassningen

till ambitiösa klimatmål kräver betydande investeringar i ny teknik och infrastruktur.

Förnybart flygbränsle finns i dag kommersiellt tillgängligt och används redan inom luftfarten. Tillgången bedöms vara tillräcklig för att möta efterfrågan på kort sikt, men produktionsvolymerna behöver öka väsentligt över tid för att möta framtida behov. Samtidigt kräver utvecklingen av elektrobränslen (e-SAF) att nya tillverkningsmetoder och produktionsanläggningar etableras och skalas upp.

Även andra lösningar, såsom el- och vätgasflyg, befinner sig fortfarande i ett tidigt utvecklingsskede. Swedavias förutsättningar påverkas i hög grad av politiska beslut och styrmedel, där förändringar i skatter, reduktionsplikter och internationella regelverk kan påverka både kostnadsnivåer och möjligheterna att nå uppsatta klimatmål.

Ökad klimatmedvetenhet i samhället kan påverka efterfrågan på flygresor och därmed Swedavias långsiktiga intäktsbas, särskilt i kombination med osäkerhet kring politiskt stöd till flygets omställning. Elektrifieringen av fordon och markutrustning medför dessutom ett kraftigt ökat elbehov, där begränsad kapacitet i elnäten utgör en väsentlig risk för både drift och klimatomställning, med potentiella konsekvenser i form av högre kostnader, fördröjda investeringar och verksamhetsstörningar.

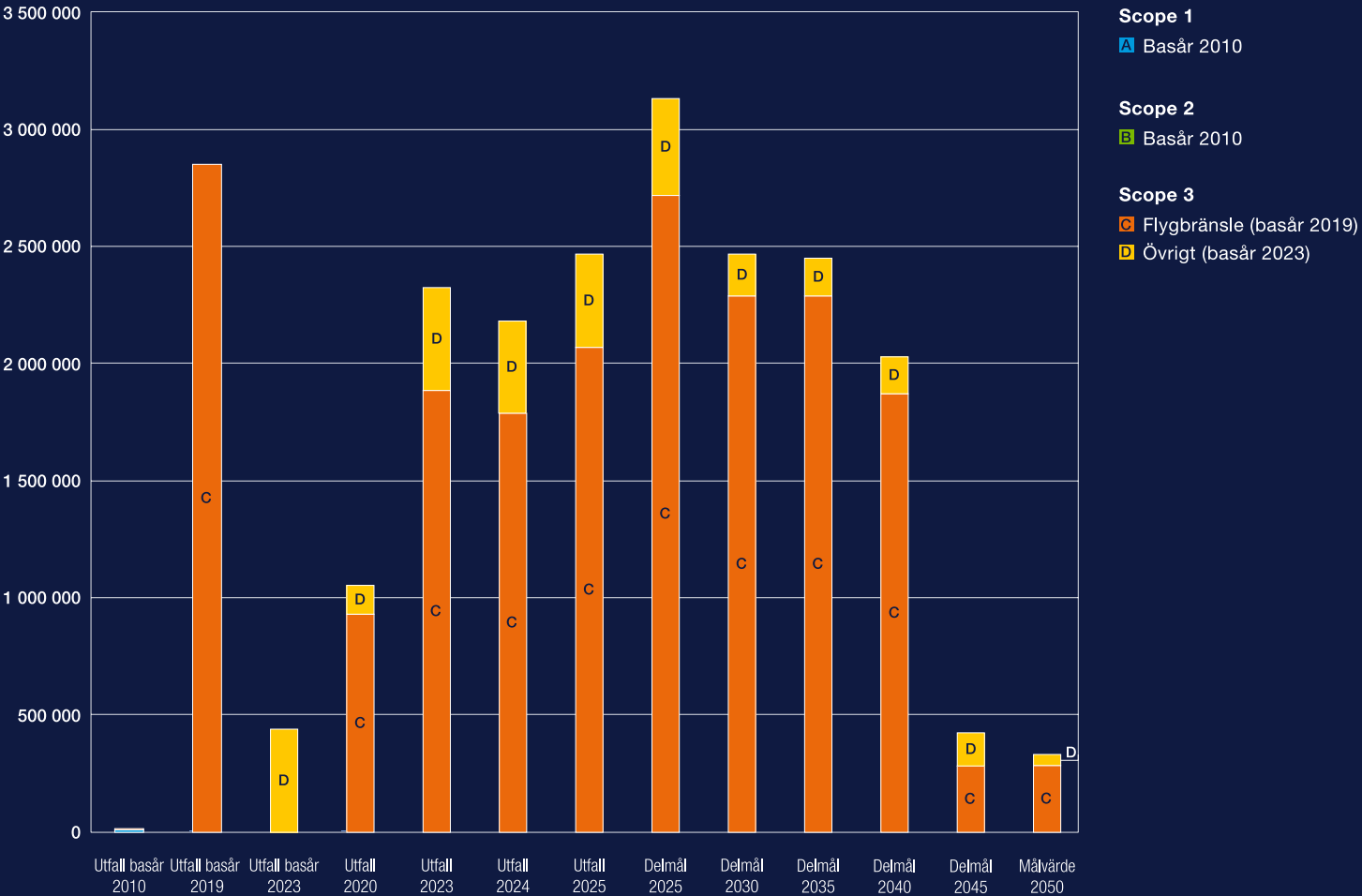
Omställningsriskerna har identifierats genom interna workshops och analyser av politiska, tekniska och marknadsmässiga trender. I nuläget kan de finansiella effekterna av dessa risker inte kvantifieras.

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

E1-1 – Omställningsplan för begränsning av klimatförändringarna
Inom ramen för att framtidssäkra flyget har Swedavia fastställt en omställningsplan, Roadmap to Net Zero Carbon 2050. Den bygger på den strategiska inriktning som Swedavia beslutat om och är en del i Målbild 2030. Delmål och milstolpar om minskade utsläpp som specificerar berörda delar i Swedavias målbild 2030 och som ligger i linje med Parisavtalets 1,5 graders mål. Omställningsplanen omfattar samtliga utsläppskategorier (Scope 1–3). Den är förankrad i koncernledningen, undertecknad av Direktören för Strategiska Initiativ och Innovation och publicerad externt via ACI Europe. I Swedavias målbild för 2030 ingår att inrikesflyget ska vara fossilfritt och att bolagets egna utsläpp inom Scope 1 och 2 ska nå nettonoll. Detta förutsätter att fossila bränslen är utfasade både i den egna verksamheten och hos de aktörer som verkar på flygplatserna, liksom att tydliga mål för energieffektivisering är uppfyllda. Målbilden omfattar även ambitionen att utveckla flygplatserna som energihubbar med effektiv och hållbar energiförsörjning. Den största klimatpåverkan inom svensk luftfart kommer från flygbränsleanvändningen, vilket utgör Swedavias indirekta utsläpp i Scope 3 och motsvarar omkring 85 procent av bolagets totala klimatpåverkan. Även om val av bränsle ligger hos flygbolagen kan Swedavia påverka och skapa incitament för ökad användning av förnybart flygbränsle samt underlätta framtida elektrifiering och tillgång till vätgas. En investering och ett incitament är att Swedavia köper SAF motsvarande tjänsteflygresor varje år. Det motsvarar 4-5 MSEK årligen och 40MSEK totalt per 2025.

FIGUR E1-1.1: MÅL FÖR UTSLÄPPSMINSKNINGAR AV VÄXTHUSGASER PER SCOPE (TON CO₂E)



Beskrivning av diagram

Stapeldiagram som visar mål för utsläppsminskningar av växthusgaser per scope av koldioxidekvivalenter, mätt i ton. Jämförelse mellan "Scope 1 (A)", "Scope 2 (B)", "Scope 3 - flygbränsle (C)" och "Scope 3 - övrigt (D)" för år 2010–2050.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

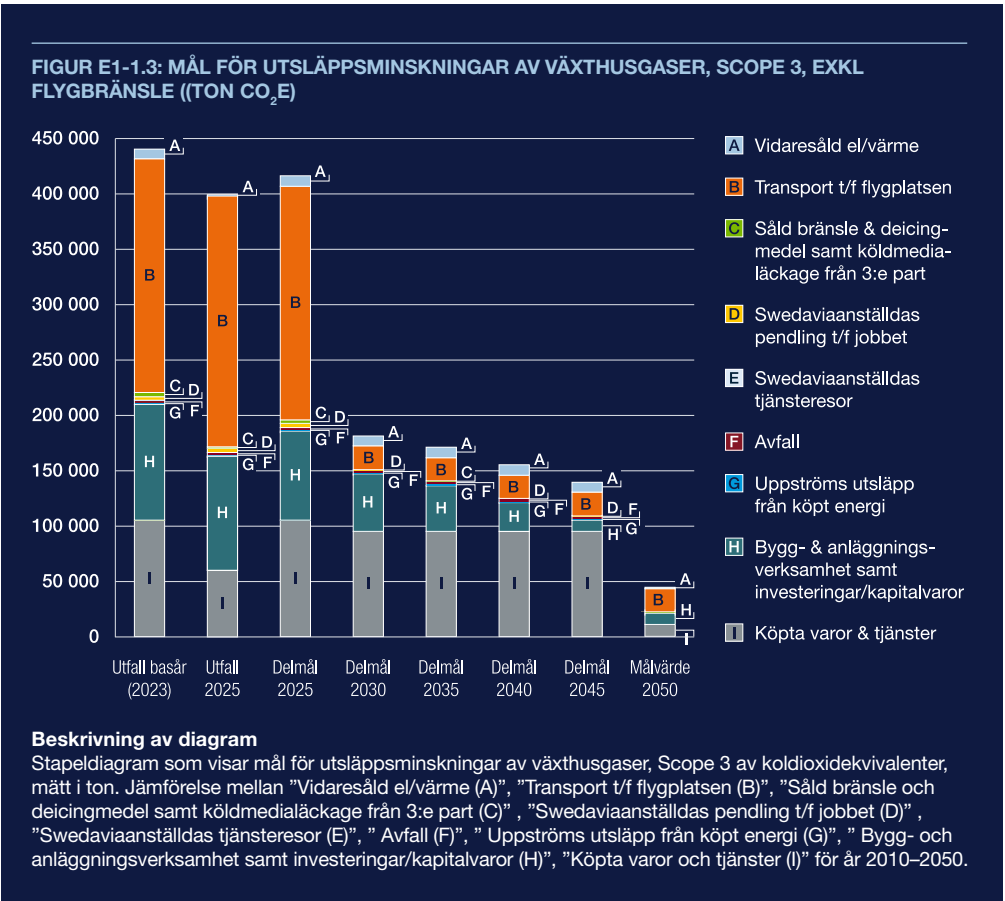
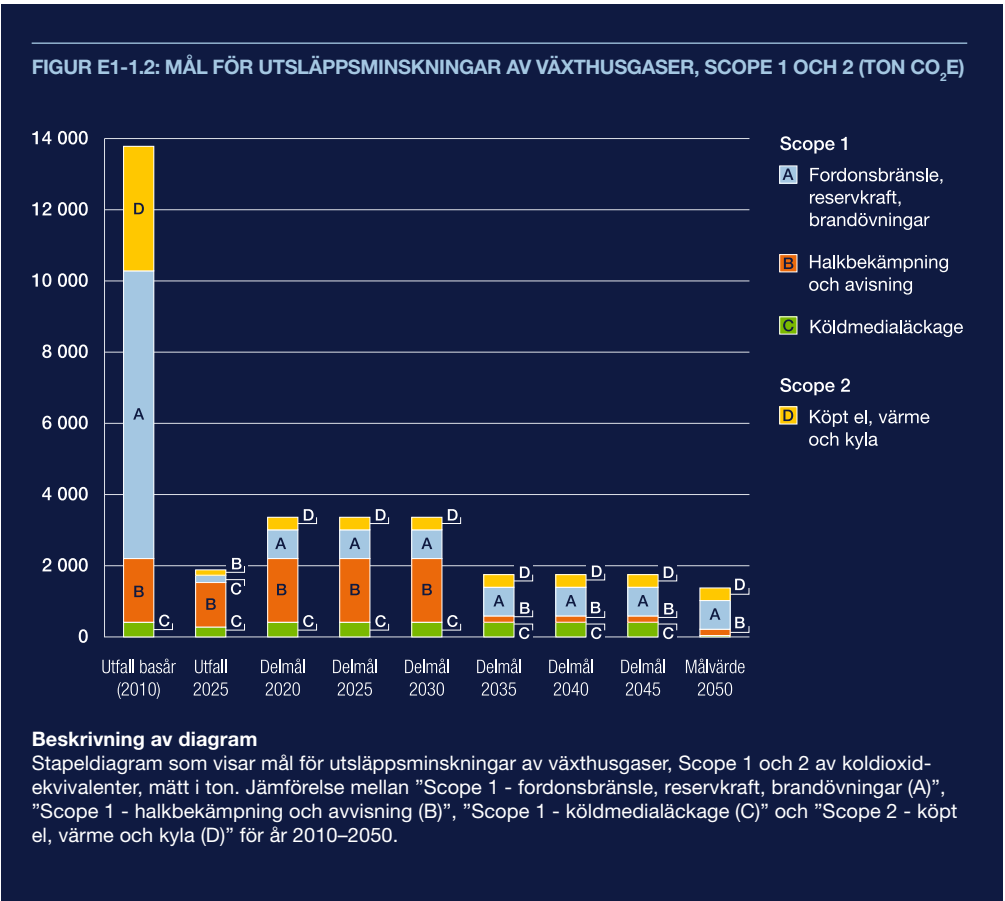
Enligt branschens gemensamma färdplan beräknas ett fossilfritt inrikesflyg 2030 motsvara en användning av cirka 100 000 kubikmeter förnybart flyg med bränsle. Till år 2045 är målsättningen att allt flyg som startar från svenska flygplatser ska vara fossilfritt. Swedavias egna utsläpp inom Scope 1 och 2 utgör mindre än 0,5 procent av bolagets totala klimatpåverkan. Genom övergången till 100 procent förnybar energi i den egna verksamheten minskade dessa utsläpp med cirka 76 procent mellan 2010 och 2020, och

målet om en fossilfri flygplatsverksamhet uppnåddes 2020 till följd av delmål i omställningsplanen. För vissa insatsmedel, såsom halkbekämpnings- och avisningsmedel, saknas ännu fossilfria alternativ som uppfyller säkerhets-, miljö- och arbetsmiljökraven, men Swedavia samverkar med andra flygplatser och leverantörer för att möjliggöra en omställning till 2030, då all halkbekämpning och avisning ska vara fossilfri. Swedavias övriga Scope 3-utsläpp, exklusive flygbränsle, står i dag för cirka 15 procent av bolagets totala

klimatpåverkan. Här omfattar omställningsplanen flera centrala mål. Från december 2025 har samtliga fossila bränslen fasats ut inom flygplatsområdet. År 2030 ska transporter till och från flygplatserna vara fossilfria i den utsträckning Swedavia kan påverka. Dessutom ska klimatpåverkan från bygg- och anläggningsprojekt minska i enlighet med en fastställd reduktionstrappa, med nettoll som mål till 2045. Sammantaget utgör omställningsplanen ett ramverk som visar hur Swedavia avser att nå nettonollutsläpp i egen

verksamhet, möjliggöra ett fossilfritt flyg och driva på klimatomställningen i hela värdekedjan. Swedavia har inte gjort någon kvalitativ bedömning av inlåsta växthusgasutsläpp.

Läs mer under avsnittet Gröna obligationer ger gröna investeringar på sidan 130-131 om det nya gröna ramverk som anpassats ytterligare till EU-taxonomin och omfattar fler kategorier och förväntas stödja övergången till en hållbar ekonomi genom att möjliggöra gröna investeringar.



Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)

Policyer

Upplysningskrav E1-2 – Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna

Swedavias miljö- och energipolicy är utformad för att hantera risker kopplade till klimatpåverkan och utsläpp, luft-, mark- och vattenföroreningar, energiförbrukning och resurseffektivitet, klimatanpassning, biologisk mångfald, flygbuller. Genom att styra verksamheten mot minskade utsläpp, hållbar resursanvändning, effektiv energiprestanda och systematiskt miljöarbete bidrar policyn till att minska dessa risker och säkerställa att Swedavia uppfyller nationella och internationella krav. Policyarbetet baseras på ett kontinuerligt förbättrat miljölednings-system enligt ISO 14001. Policyn beslutas av styrelsen och visar hur miljöhänsyn ska genomsyra hela verksamheten och vägas in i alla beslut. Den kommuniceras via intranätet, Swedavias externa webbplats och via intressentdialoger där input tas som i sin tur kan påverka policyns innehåll. Miljö- och energipolicyn stödjer Swedavias arbete med att minska den negativa miljöpåverkan och bidra till en hållbar utveckling av flygplatserna, inklusive anpassning till effekterna av klimatförändringar. Policyn betonar även att Swedavia ska använda resurser på ett hållbart och energieffektivt sätt, inklusive ett kontinuerligt arbete med att energieffektivisera verksamheten.

Vidare omfattar policyn Swedavias ambition att främja energieffektiva lösningar genom att köpa in energieffektiva produkter och tjänster samt verka för konstruktioner som förbättrar energiprestandan. Policyn täcker också hållbar resursanvändning i hela värde-

kedjan, vilket innebär att Swedavia arbetar för att minimera den egna miljöpåverkan och i samarbeten med leverantörer och partners.

Klimatpåverkan är den mest centrala miljöfrågan och ska prioriteras i planering och åtgärder. Policyarbetet bygger på att följa gällande miljö- och energilagstiftning samt övriga tillämpliga krav. Swedavia har fastställt sin Klimatfärdplan och arbetar med Airport Carbon Accreditation, det internationella ramverket för flygplatsers klimatomställning (ACA) samt har ett aktivt samarbete med aktörer på lokal, regional, nationell och internationell nivå för att minska flygbranschens miljöpåverkan och främja en hållbar utveckling av flygplatserna.

Enligt Swedavias rutin för att följa upp hållbarhetskrav vid inköp ska miljö- och energikrav alltid ställas i upphandlingar för att minska miljöpåverkan och främja energieffektiva kontraktsföremål (LCA). Uppföljningen omfattar både leverantören och kontraktsföremålet, där grundläggande miljökrav ingår.

Åtgärder och resurser

Upplysningskrav E1-3 – Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringar

Fossilfria flygplatser

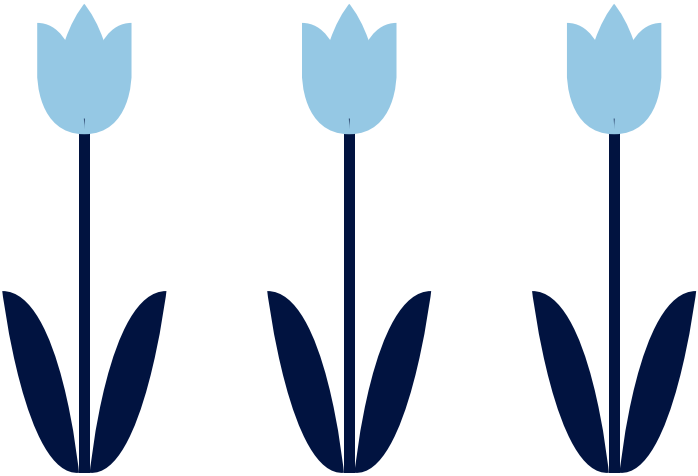
Swedavia driver sin omställning mot fossilfria flygplatser enligt en fastställd omställningsplan, Roadmap to Net Zero Carbon 2050, med delmål vart femte år. Redan den 1 december 2020 fasade Swedavia ut fossila bränslen ur den egna flygplatsverksam-

heten. Nu pågår arbete med att omhänderta kvarvarande utsläpp inom Scope 1 och 2 på flygplatserna, såsom halkbekämpning och avsningsvätska.

Det fortsatta klimatarbetet fokuserar på att stödja omställningen i hela värdekedjan. Detta sker genom ett nära samarbete med aktörer som verkar inom flygplatsområdena, som flygbolag, marktjänstaktörer, leverantörer och andra partners. Som en del av detta arbete har Swedavia tillsammans med de aktörer som bedriver verksamhet på bolagets flygplatser ställt om till att enbart fossilfria bränslen används inom flygplatsernas verksamhet från och med 1 dec 2025. För att möjliggöra denna omställning har Swedavia aktivt fört dialoger med aktörer och underleverantörer om behovet av och möjligheter till omställning, samt kravställt detta i avtal och Airport Regulations. Swedavia har även arbetat med att säkerställa tillgången på fossilfria bränslen samt att utveckla laddinfrastruktur för olika typer av fordon och verksamheter. Samtliga

åtgärder är centrala för att underlätta omställningen för de operatörer som verkar på flygplatserna. Genom ovanstående åtgärder har operatörerna ställt om så att el, reservkraft och uppvärmning på flygplatsernas område, samt fordon som kör på airside, drivs med fossilfritt bränsle som HVO100 och biogas.

Inom ramen för ACA-certifieringen har sju av Swedavias tio flygplatser, som i dag är certifierade på den högsta nivån, tagit fram både en Carbon Management Plan och en Stakeholder Partnership Plan. Planerna beskriver hur utsläppsminskningar ska genomföras långsiktigt och hur samarbetet med aktörer i värdekedjan ska stärkas för att nå nettonollutsläpp till 2050. Övriga tre flygplatser planeras att certifieras under 2026 och kommer då också att omfattas av motsvarande åtaganden. Åtgärder för att minska utsläpp inom Scope 3 utvecklas och genomförs löpande, bland annat inom ramen för varje flygplats lokala Stakeholder Partnership Plan.



I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Flygets klimatomställning

Som aktiv medlem i Svenskt Flyg stödjer Swedavia flygbranschens färdplan med målsättningar om fossilfritt inrikesflyg till 2030 och fossilfritt flyg till 2045. Arbetet sker i nära samverkan med myndigheter, näringsliv och forskningsaktörer för att accelerera teknikutveckling och öka tillgången till förnybara bränslen. Dessa målsättningar är även en del av Swedavias Roadmap to Net Zero Carbon.

Flygets klimatomställning kommer att drivas av flera kompletterande lösningar. För Swedavia innebär detta bland annat att främja användningen av förnybart flygbränsle (Sustainable Aviation Fuel, hädanefter SAF). I dagsläget är blandningar med upp till 50 procent SAF certifierat och tillåtet i flygplanen. Eftersom SAF kan blandas in i dagens fossila flygbränsle utan krav på nya flygplan eller ny infrastruktur, möjliggörs en snabb och effektiv utsläppsminskning. Detta gör förnybart flygbränsle till ett av de mest verkkningsfulla verktygen för att minska utsläppen på kort sikt.

Som ett led i att öka efterfrågan på SAF har Swedavia sedan 2016 köpt SAF för sina egna affärsresor. Sedan 2019 har bolaget dessutom initierat och samordnat gemensamma upphandlingar av SAF tillsammans med aktörer inom både offentlig sektor och näringsliv, vilket har bidragit till att stärka marknaden och skapa bättre förutsättningar för leverantörer. Sedan årtal 2020 har Swedavia haft ett incitamentsprogram som gjort det möjligt för flygbolag att ansöka om ekonomiskt stöd för frivillig inblandning

av SAF. Programmet har syftat till att öka användningen av förnybart flygbränsle och därigenom stimulera både efterfrågan och produktion. 2025 var det sista året som programmet genomfördes. För att möjliggöra de investeringar som krävs i nya produktionsanläggningar behöver efterfrågan på SAF fortsätta öka. Här har företag, organisationer och även enskilda resenärer en viktig roll genom att aktivt välja att köpa SAF i samband med flygresor. Utöver förnybart flygbränsle förväntas även vätgasdrift spela en central roll i framtidens flyg. Swedavia följer därför utvecklingen och planerar för att kunna anpassa flygplatsernas infrastruktur till flera framväxande tekniker.

Parallellt förbereder Swedavia sina flygplatser för nästa fas i omställningen, elektrifieringen av flyget. Arbetet innefattar utvecklingen av den elinfrastruktur som krävs för eldrivna flygplan. De första kommersiella flygningarna med elflygplan bedöms kunna inledas tidigt 2030-tal.

Klimatanpassningsplan

Swedavias klimatanpassningsplan tar avstamp i de risker som identifierats i Klimat- och sårbarhetsanalysen (se E1 SBM-3). Arbetet pågår med att identifiera åtgärder som ska genomföras på respektive flygplats för att förebygga eller minimera konsekvenserna av klimatförändringar på befintlig infrastruktur och som behöver beaktas i arbetet med utvecklingsplanering och vid planering, projektering och genomförande av bygg- och anläggningsprojekt.

Stockholm Arlanda Airport har genomfört en fördjupad skyfallsanalys i fyra identifierade riskområden. Den uppdaterade modellen används för att simulera ett klimatanpassat 100-årsregn. Resultaten ligger till grund för att ta fram och värdera skyfallsåtgärder.

Bromma Stockholm Airports främsta klimatrisker rör översvämningsrisker vid skyfall. En uppdaterad skyfallsmodell tas fram för att möjliggöra fördjupad analys och åtgärdsplanering. Samtidigt utreds påverkan från ett varmare klimat.

Göteborg Landvetter Airport har främst risk för översvämningsrisker vid kraftig nederbörd, medan risker från hav, vattendrag och erosion saknas. Flygplatsen fördjupar analyserna med MIKE+ och uppdaterade ledningsmodeller. Även risker kopplade till ett varmare klimat analyseras vidare.

Malmö Airport har i huvudsak översvämningsrisker vid extrema nederbördsmängder. En ny skyfallsmodell utvecklas för att analysera riskområden mer detaljerat. Effekterna av ett varmare klimat studeras också vidare.

Åre Östersund Airport påverkas av längre vegetationsperioder med värmeökning och ökat kylbehov som följd. Flygplatsen arbetar byggnadsanalys, förbättrad inomhusklimatstyrning och eventuella ventilations- och kylåtgärder. Vissa översvämningspunkter hanteras genom anpassning av dränering.

Visby Airport påverkas av längre vegetationsperioder, markfuktighet, temperaturförändringar och lokala översvämningsrisker.

Åtgärder inkluderar förbättrad dränering, byggnadsförstärkning och energieffektivisering. Flygplatsen arbetar även mot fuktin- trängning och halkrisker.

Ronneby Airports klimatrisker är kopplade till mark och byggnader som ägs av Försvarsmakten. Swedavia ansvarar enbart för driften och kan därför inte genomföra åtgärderna på egen hand. Klimatanpassningsåtgärder behöver hanteras av fastighetsägaren.

Kiruna Airport påverkas av värmeböljor, större temperaturvariationer och vissa översvämningsrisker. Åtgärder omfattar förbättrade byggnader, energieffektivisering och utredning av kylbehov. Dräneringsåtgärder genomförs inom ramen för ett särskilt "Vårflodsprojekt".

Luleå Airport påverkas av längre vegetationsperioder och ökad belastning på kyl- och värmesystem. Åtgärder inkluderar översyn av skötselbehov, ventilation och byggnaders temperaturkänslighet. Energibesparande åtgärder som isolering och fönster ses över.

Umeå Airport står inför risker kopplade till temperaturförändringar, skyfall och stora snömängder. Åtgärder fokuserar på byggnadsförbättringar, ventilation och förstärkta VA- och dräneringssystem. Flygplatsen arbetar även aktivt med åtgärder för stora snölaster på terminaltaket.

Mått och mål

Upplysningskrav E1-4 – Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna

Swedavia har flertalet mål som syftar till att begränsa klimatförändringar. I målbild 2030, som delvis baseras på flygbranschens färdplan, beskrivs att Swedavia når minskade utsläpp för flyget och ett helt fossilfritt inrikesflyg samt nettonollutsläpp på samtliga flygplatser. För 2025 har Swedavia konkretiserat denna målsättning i ett antal strategiska mål som ingår i Swedavias scorecard och följs upp kvartalsvis i koncernledning och styrelse. I nuläget har Swedavia inga strategiska mål för klimatanpassning, däremot pågår aktiviteter för anpassningen.

- Andel förnybart flygbränsle (%)
- Energieffektivisering (MWh)
- Fossilfria flygplatser – ACA 5 (antal)
- Fossilfria flygplatser – fossilfria avtal med berörda verksamhetsutövare (%)
- Utsläpp från bygg- och anläggningsverksamheten (%)

Att arbeta med att minska växthusgasutsläpp är en del i Swedavias License to operate och Swedavia ser den tekniska utvecklingen och användandet av elflyg, vätgas och annan ny teknik som en drivkraft för utfasning av fossila bränslen.

Swedavias flygplatser är certifierade enligt ACA och har därmed förbundit sig till att minska utsläpp i enlighet med Parisavtalet. Målet är att samtliga tio flygplatser ska nå den högsta nivån, ACA nivå 5, senast 2026. Redan 2020 nådde alla flygplatser nettonollutsläpp

Tabell E1-4.1: Aktiviteter klimatanpassning

Miljöhänsyn	Mål		
	2024	2025	2026
Andel förnybart flygbränsle (%)	3	4	5
Energieffektivisering (MWh)	3419	3400*	3600*
Fossilfria flygplatser - ACA 5 (antal)	4	7	10
Fossilfria flygplatser - fossilfria avtal. Berörda verksamhetsutövare (antal)	75	100	N/A**
Utsläpp från bygg- och anläggningsverksamheten (%)	-15	-23	-29

* Målnivån för energieffektiviseringsåtgärder motsvarar 2 procent av årsvolymen föregående år. Målnivån för 2026 är en preliminär bedömning och kan komma att justeras.
**2026 ska målet redan vara uppnått men ambitionen fortsätter inom fossilfria flygplatser kopplat till marktransporter till och från flygplatsen. 2026 ska utsläppen av fossil koldioxid vara noll för den markbundna verksamheten på flygplatsen.

från fossila bränslen inom Scope 1 och 2, vilket innebär minst 90 procents minskning av växthusgasutsläpp jämfört med basår 2010 års nivåer. Kvarvarande utsläpp hanteras genom kompenserade upptag enligt ACA:s krav via kolinbindning för ACA 5 och klimatkompensation för ACA 4.

I dagsläget har sju av tio flygplatser uppnått ACA nivå 5, vilket bekräftar nettonollutsläpp för Scope 1 och 2 samt ett långsiktigt och strukturerat arbete för att minska utsläppen i Scope 3 med 90 procent till 2050.

Swedavia åtar sig att fortsätta hålla utsläppen inom Scope 1 och 2 på en nivå som innebär minst 90 procents reduktion och att nå nettonollutsläpp i Scope 3 senast 2050 eller tidigare. Basåret för Scope 3 är 2022 för Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport och 2023 för övriga flygplatser, medan 2019 används som basår för flygbränslerelaterade utsläpp på grund av pandemins effekter.

Även transporter till och från flygplatserna omfattas av Swedavias klimatmål. Senast

2030 ska de transporter som Swedavia har möjlighet att påverka vara fossilfria, vilket bidrar till en bredare omställning av transportsektorn i de regioner där bolaget verkar. Inom bygg- och anläggningsverksamhet har Swedavia som mål att nå nettonollutsläpp senast 2045. Detta omfattar både egna projekt och projekt som genomförs i samarbete med externa entreprenörer.

Mätmetoder och redovisningsprinciper för klimat och energi
Inom Scope 1, 2 och delar av Scope 3 används uppmätta förbrukningssiffror och

emissionsfaktorer från leverantörer eller från bransch. Beräkning av utsläpp från resor där bränsleförbrukningen saknas baseras ofta på avstånd i kombination med emissionsfaktorer från Naturvårdsverket, Trafikverket etc. Inom Scope 3 används även spend-baserad beräkning med emissionsfaktorer från Upphandlingsmyndigheten där det inte finns mer precisa underlag.

Växthusgaser som omfattas linjerar med Kyoto protokollet och samtliga utsläpp inkluderas för. Redovisade mål i tabellen är bruttomål.



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Upplysningskrav E1-5 – Energianvändning och energimix Företagets energistrategi syftar till att minska klimatpåverkan genom årliga energieffektivi- seringsåtgärder motsvarande 2 procent av föregående års energianvändning. Arbetet omfattar bland annat utbyte till mer energi- effektiv LED-belysning, modernare ven- tilationsanläggningar och optimering av drifftider för värme, ventilation och belysning utifrån verksamhetens behov.	All el som används i den egna verksamheten och säljs vidare till kunder är förnybar, verifierad genom Guarantees of Origin. All fjärrvärme är fossilfri och all egen värmeproduktion baseras på biobränslen med hållbarhetsbesked. Övrig värme utgör en allokerad del av värmeleve- rantörens fossilfria produktion. Swedavia särskiljer energianvändningen inom Scope 1 och 3 och redovisar all energiförbrukning i MWh. Elproduktion från	reservkraft redovisas endast som bränsle- förbrukning. Endast energi som säljs direkt till kund räknas bort i rapporteringen. Swedavia tar inte emot restenergi och hanterar inte vätgas inom verksamheten.
---	--	---

Tabell E1-5.1: Energianvändning och energimix

Energi (MWh)	2025	2024
(1) Bränsleförbrukning från kol och kolprodukter (MWh)	-	-
(2) Bränsleförbrukning från råolja och petroleumprodukter (MWh)	-	-
(3) Bränsleförbrukning från naturgas (MWh)	-	-
(4) Bränsleförbrukning från andra fossila källor (MWh)	-	-
(5) Förbrukning av inköpt eller förvärvat elektricitet, värme ånga och kylning från fossila källor (MWh)	-	-
(6) Total användning av fossil energi (MWh) (beräknad som summan av raderna 1-5)	-	-
Andel fossila källor i total energianvändning (%)	-	-
(7) Användning från kärnenergikällor (MWh)	-	-
Andel från kärnenergikällor i total energianvändning (%)	-	-
(8) Bränsleförbrukning för förnybara energikällor, inbegripet biomassa (inklusive industriavfall och kommunalt avfall av biologiskt ursprung, biogas, förnybar vätgas osv) (MWh)	13 464	16 597
(9) Förbrukning av inköpt eller förvärvat elektricitet, värme, ånga och kylning från förnybara källor (MWh)	142 963	149 502*
(10) Förbrukning av egenproducerad förnybar icke-bränsleenergi (MWh)	447	392
(11) Total användning av förnybar energi (MWh) (beräknad som summan av raderna 8-10)	156 875	166 492
Andel förnybara källor i total energianvändning (%)	100	100
Total energianvändning (MWh) (beräknad som summan av raderna 6, 7 and 11)	156 875	166 492

* Utfallet har reviderats från Normalårskorrigerad i Års- och hållbarhetsredovisningen 2024 till faktisk användning.

E1-6 – Bruttoväxthusgasutsläpp inom Scope 1, 2, 3 och totala växthusgasutsläpp

Swedavia beräknar utsläpp och använder metodiker samt emissionsfaktorer anpassade efter de olika utsläppskällornas karaktär. För Scope 1 och 2 används produktspecifika emissionsfaktorer. Utsläppen från förbrukning av flygbränsle baseras på uppmätta förbrukningsvärden och tillhörande produktspecifika faktorer.

Utsläpp kopplade till landbaserade resor till och från flygplatserna beräknas

utifrån intervjuer med både resenärer och medarbetare. Dessa beräkningar bygger på antagandena att urvalet av de intervjuade är representativt samt att det sista färdstadiet som angivits enbart är användbart om startpunkten för resan är i de närmast angränsande länen till flygplatsen.

Inom Scope 3.01–3.02 används i stor utsträckning emissionsfaktorer från Upphandlingsmyndigheten baserat på SNI kod, kompletterat med företagsspecifika, spendbaserade emissionsfaktorer. För större

bygg- och anläggningsprojekt används klimatdeklarationer som primär datakälla.

För övriga kategoriområden inom Scope 3 används både branschgenerella emissionsfaktorer och leverantörsspecifika faktorer, beroende på tillgänglighet och kvalitet i rapporterad data. Samtliga Scope 3 kategorier uppdateras årligen.

Samtliga utsläppsberäkningar granskas årligen inom ramen för flygplatsernas verifiering av sitt totala koldioxidavtryck

och görs i enlighet med GHG protokollet samt validering genom att energimätning sker av nätbolag och respektive fjärrvärmeleverantör. Detta säkerställer att metodik, antaganden och datakällor följer gällande krav och upprätthåller en hög nivå av transparens och kvalitet i rapporteringen.



- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Tabell E1-6.1: Växthusgasutsläpp

	Retroaktivt			% 2025 / 2024-1	År för delmål och mål			Årligt mål i % / basår
	Basår*	2024	2025		2025	2030	2050	
Scope 1-växthusgasutsläpp								
Bruttoväxthusgasutsläpp scope 1 (tCO ₂ e)	10 271	1 955	1 702	-13%	3 009	3 009	1 027	-71%
Procentandel scope 1-växthusgasutsläpp från reglerade utsläppshandelssystem (%)								
	Retroaktivt			% 2025 / 2024-1	År för delmål och mål			Årligt mål i % / basår
	Basår*	2024	2025		2025	2030	2050	
Scope 2-växthusgasutsläpp								
Platsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp inom scope 2 (tCO ₂ e)	5 576	4 201	4 072	-3%				
Marknadsbaserade bruttoväxthusgasutsläpp scope 2 (tCO ₂ e)	3 507	184	176	-5%	351	351	351	-90%
	Retroaktivt			% 2025 / 2024-1	År för delmål och mål			Årligt mål i % / basår
	Basår*	2024	2025		2025	2030	2050	
Betydande växthusgasutsläpp inom Scope 3								
Totala indirekta bruttoutsäpp scope 3 (tCO ₂ e)	3 290 026	2 178 332	2 462 693	13%	3 123 019	2 460 689	329 003	-5%
1 Inköpta varor och tjänster	105 245	82 716	60 649	-27%	105 245	94 721	10 525	0%
Valfri underkategori: molntjänster och datacentertjänster								
2 Kapitalvaror	104 259	95 214	103 029	8%	80 297	52 130	10 426	-23%
3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter (ingår inte i scope 1 eller scope 2)	1 375	1 405	1 080	-23%	1 375	1 375	138	0%
4 Transport och distribution i tidigare led								
5 Avfall genererat i verksamheter	1 930	2 146	2 270	6%	1 930	1 930	193	0%
6 Tjänsteresor	624	29	31	8%	62	62	62	-90%
7 Anställdas pendling	3 503	3 716	3 830	3%	3 503	350	350	0%
8 Tillgångar som leasas i tidigare led								
9 Transport i senare led								
10 Bearbetning av sålda produkter								
11 Användning av sålda produkter**	3 063 870	1 983 194	2 291 353	16%	2 921 405	2 300 901	306 387	-5%
12 Slutbehandling av sålda produkter								
13 Tillgångar som leasas i senare led	9 220	9 912	450	-95%	9 220	9 220	922	0%
14 Franchiseavtal								
15 Investeringar								
	Retroaktivt			% 2025 / 2024-1	År för delmål och mål			Årligt mål i % / basår
	Basår*	2024	2025		2025	2030	2050	
Total GHG emissions								
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) (tCO ₂ e)	3 305 873	2 184 488	2 468 467	13%				
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) (tCO ₂ e)	3 303 804	2 180 471	2 464 571	13%	3 126 379	2 464 048	330 381	-5%

* Basår Scope 1-2 är 2010, Basår Scope 3 är 2023, avvikande är basår 2010 för punkt 6 Tjänsteresor samt 2019 för flygbränsle i punkt 11.1.
** Består i 11.1 Flygbränsle (allt tankat flygbränsle ingår i enligt ACA), 11.2 Sald bränsle, avisningsmedel samt köldmedialäckage från tredje part, 11.3 Transport till och från flygplatsen

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Växthusgasintensitet

Tabell E1-6.2: Växthusgasintensitet per nettointäkt

Växthusgasintensitet per nettointäkt (SEK)	2024	2025	% 2025 / 2024-1
Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade) per nettointäkt (tCO ₂ e/monetär enhet)	0,00052	0,00032	-38%
Totala utsläpp av växthusgaser (marknadsbaserade) per nettointäkt (tCO ₂ e/monetär enhet)	0,00052	0,00032	-38%

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

E1-7 – Växthusgasupptag och begränsningsprojekt för växthusgaser som finansieras genom koldioxidkrediter

I dagsläget har Swedavia ingen kvalitetssäkrad metod eller arbetssätt att få fram information om upptaget av växthusgaser. Dialog pågår med ambitionen att få fram detta på sikt.

Begränsningsprojekt för växthusgaser som finansieras genom koldioxidkrediter (utanför värdekedjan)

I takt med att allt fler av Swedavias flygplatser når den högsta nivån i ACA köper bolaget certifikat för kolinbindning, där koldioxid tas upp naturligt av växtlighet (skog). Dessa

krediter är biogena och ska enligt ACAs tidigare kravbild klara av Gold Standard (GS) eller Clean Development Mechanism (CDM). För 2025 gäller ny kravbild utifrån International Carbon Reduction and Offset Alliance (ICROA). Behovet av klimatkompensation och kolinbindning beräknas årligen, resultatet verifieras

genom extern revision. De senaste certifikaten för både flygplatserna och de bolagsgemensamma utsläppen publiceras kontinuerligt på Swedavias externa webbplats.

Tabell E1-7.1: Koldioxidkrediter

Annulerade koldioxidkrediter under rapporteringsåret	2024, inköpta Q1 2025	2025, inköpta Q1 2026
Totalt (tCO₂e)	2 182	1 910
Andel från upptagsprojekt (%)	72%	100%
Andel från utsläppsminskingsprojekt (%)	28%	-
ACA Gold standard (%)	100%	-
ICROA (%)		100%
Andel från projekt inom EU (%)		
Andel koldioxidkrediter som räknas som motsvarande justeringar (%)		

E1-8 – Intern koldioxidprissättning

Swedavia tillämpar för närvarande inga interna system för koldioxidprissättning.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Förvaltningsberättelse**

Räkenskaper

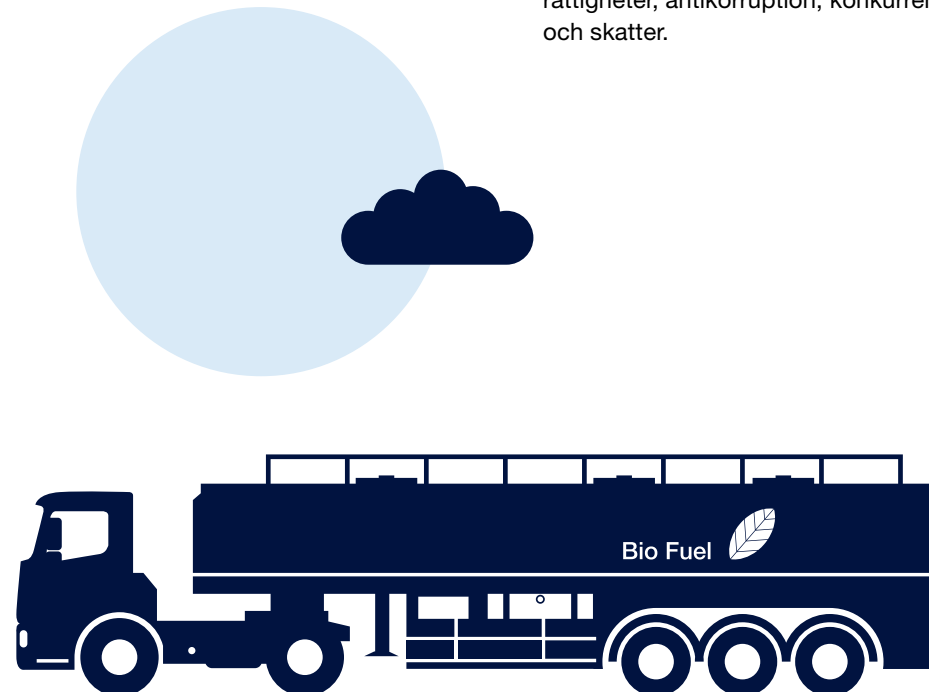
Övrig information

Swedavias rapportering enligt EU:s taxonomiförordning

Taxonomiförordningen är ett klassificerings-system för hållbara finanser och syftar till att bedöma om en investering är miljömässigt hållbar. EU:s Taxonomi är ett viktigt verktyg för att nå EU:s klimatmål och målsättnings-arna inom EU:s gröna tillväxtstrategi, den Gröna given.

För att en aktivitet ska klassificeras som miljömässigt hållbar ska den uppfylla tre grundkrav:

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



Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Swedavias arbete med EU-taxonomin

Avsaknaden av harmoniserade och bransch-specifika riktlinjer innebar tidigare att Swedavia tillämpade en försiktig tolkning av EU-taxonomin, vilket påverkade vilka aktiviteter som rapporterades. Successivt har tillämpningen dock breddats genom att fler aktiviteter och ekonomiska verksamheter inkluderats. Under 2025 har arbetet med att harmonisera och implementera EU-taxonomin för flygplatsverksamheten fortsatt, med fokus på att möta kraven i CSRD. Arbetet har inriktats på att stärka beräkningsmetoder, insamlingsprocesser och spårbarhet, snarare än att utöka rapporteringens omfattning.

Swedavia redovisar viss förenlighet med taxonomins krav för följande aktiviteter:

- Ekonomisk aktivitet: 4.24 Produktion av värme/kyla från bioenergi
- Ekonomisk aktivitet: 7.4 Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader och på parkeringsplatser i anslutning till byggnader
- Ekonomisk aktivitet: 7.5 Installation, underhåll och reparation av instrument och anordningar för mätning, reglering och kontroll av byggnaders energiprestanda

Av de sex miljömål som definieras i EU:s Taxonomi, har Swedavia fastställt att "Begränsningar av klimatförändringar" är det mest relevanta för bolagets verksamhet. Detta mål har prioriterats i rapporteringen och har legat till grund för de ekonomiska aktiviteter som redovisas för 2025.

Begränsningar

EU-taxonomin omfattar inte alla hållbara aktiviteter, vilket innebär att flera av Swedavias initiativ i nuläget inte speglas fullt ut i rapporteringen. Framtida tolkningar av taxonomin och utvecklingen av branschspecifika standarder för flygplatsverksamhet kan komma att möjliggöra en mer heltäckande och detaljerad rapportering. Under året har EU-kommissionen antagit ändringar i taxonomin, bland annat en väsentlighetströskel och nya rapporteringsmallar. Swedavia har valt att inte tillämpa dessa förändringar för 2025 eftersom de ännu inte trätt i kraft, men följer utvecklingen och fortsätter dialogen inför kommande år.

Tabellen för kärnkrafts- och fossilgasrelaterade verksamheter inkluderas ej i rapporteringen då Swedavia ej utför dessa. Samtliga punkter faller ut som "Nej".

Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada (DNSH)

Anpassning till klimatförändringarna
Swedavia har fortsatt sitt arbete med att kartlägga och hantera klimatrelaterade risker och möjligheter kopplade till sin verksamhet. Som en del av detta arbete genomfördes under föregående år klimatriskanalyser för samtliga av Swedavias tio flygplatser. Dessa analyser lade grunden för en klimatanpassningsplan som antogs av koncernledningen under 2025. I det långsiktiga genomförandet av klimatanpassningsplanen ligger fokus på att implementera fysiska åtgärder för klimatanpassning. För mer om Swedavias arbete med klimatanpassning se E1 IRO-1/SBM-3 på sidan 76-77.

Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser
Swedavia har en betydande miljöpåverkan på omkringliggande yt- och grundvattenresurser genom att de stora hårdgjorda ytorna förändrar förhållanden för infiltration och intensitet av ytvattenavrinning till mottagande recipienter. På Swedavias verksamhetsområden har även den historiska användningen av brandsläckningsskum lämnat restföroreningar innehållande PFAS som sprider sig till omgivande mark och vatten. Swedavia arbetar därför aktivt med fördröjning och rening av dagvatten, men också genom kartläggning och avskiljning av föroreningsströmmar som renas lokalt för att minska belastningen på omkringliggande yt- och grundvattenresurser. Swedavia ligger långt fram i arbetet med

att utvärdera nya reningstekniker för PFAS och flera pilotförsök har genomförts. Samtidigt genomförs omfattande provtagning och kartläggning av föroreningar, där även mottagande recipienters miljökvalitetsnormer utreds. Läs mer inom ESRS E2 Miljöföroreningar på sidan 94-97.

Cirkulär ekonomi
Under 2025 fortsatte arbetet med nettonollutsläpp 2040 från byggverksamheten och målet justerades genom en framflyttning till 2045, detta för att linjera med branschens färdplan för bygg- och anläggningssektorn. Miljökraven för byggprojekt omfattar exempelvis materialval som hanteras via Byggvarubedömningen, energi, resursförbrukning, fordon, drivmedel och avfall, samt klimatkalkyler för projekt av större karaktär. En prioriterad förflyttning under 2026 är en plan för cirkulär ekonomi och nollvision för avfall där Swedavia ska kartlägga det använda materialet och dess cirkularitet och planera aktiviteter som flyttar oss från linjär användning till cirkulär. Läs mer under ESRS E5 på sidan 101-103.

Förebyggande och bekämpning av föroreningar
Systematiskt arbete med skydd mot buller och damm m.m. ingår i skyddsåtgärder vid byggarbeten. Swedavia arbetar för att fasa ut kemiska produkter som innehåller ämnen på EU:s förteckning över särskilt farliga ämnen. Läs mer inom ESRS E2 Buller på sidan 98-99.

Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem
Swedavia utvärderar påverkan på biologisk mångfald vid alla tillståndsansökningar. För att få en uppfattning om den biologiska mångfalden runt flygplatserna har Swedavia gjort naturvärdesinventeringar. Swedavia ser behov av att fortsätta utveckla arbetet för att ligga i linje med kommande internationella krav om biologisk mångfald.

Kriterier för minimiskyddsåtgärder
Mänskliga rättigheter
Swedavia respekterar alla internationellt erkända mänskliga rättigheter och ställer sig bakom och bedriver sin verksamhet i enlighet med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. I enlighet med principerna har Swedavia kartlagt och identifierat de risker och den påverkan på mänskliga rättigheter som verksamheten har. Utifrån genomlysningen har interna processer och styrande dokument stärkts för att systematiskt och kontinuerligt identifiera alla typer av människorättsrisker i hela värdekedjan. Swedavia har under 2025 fortsatt arbetet med att stärka och utveckla processer för identifiering, bedömning, prioritering och hantering av människorättsrisker i leverantörs- och kundled. Läs mer om arbetet med mänskliga rättigheter på sidorna 105-106, 113-115, och 121-127.

Skatter
Swedavia har en skattepolicy där det framgår att bolaget ska följa gällande lagar på skatteområdet, både till lagens utformning och syfte. Läs mer på sidan 57.
Konkurrens
Swedavia har även en konkurrenspolicy där det framgår att företaget ska verka i fri konkurrens på lika villkor i överensstämmelse med tillämpliga lagar och regler, inklusive konkurrensreglerna.

Antikorruption
Tydliga styrdokument är avgörande för Swedavia i arbetet att motverka korruption. Bolagets Code of Conduct är styrande i arbetet och det finns även en särskild antikorrupcionspolicy och riktlinjer för extern representation. Swedavia har valt att i antikorrupcionspolicy och riktlinjer vara mer restriktiv än vad lagen uttryckligen kräver. Anledningen är att Swedavia som offentligt ägt bolag har ett ansvar att förvalta samhällets investerade resurser på bästa sätt. Läs mer om arbetet med antikorruption på sidorna 53 och 126-128.

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Taxonomins nyckeltal

Förutsättningar för upprättande av rapportering enligt EU:s taxonomiförordning
Koncernens rapportering i enlighet med EU:s taxonomiförordning sker i miljoner svenska kronor (MSEK) utan decimaler om inte annat anges. De belopp som redovisas har i vissa fall avrundats. I de fall belopp är mindre än 1 MSEK och avrundas nedåt presenteras detta med en nolla (0), saknas värde anges ett streck (—). Detta innebär att värden i tabeller och beräkningar inte alltid summerar. Procenttal redovisas med en decimal, saknas värde anges ett streck (—).

Omsättning (Turnover)

EU-taxonomins definition av nyckeltalet
Omsättning har av Swedavia definierats som koncernens nettoomsättning för aktiviteter som omfattas av taxonomin, fördelat på miljömässigt hållbara och inte miljömässigt hållbara aktiviteter, dividerat med koncernens totala nettoomsättning. Se not 4, Nettoomsättning för mer information.

Majoriteten av den andel av nettoomsättningen som omfattas av taxonomin och som bedömts som miljömässigt hållbar avser intäkter från försäljning av värme och kyla inom aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi, som redovisas på raden Fastighetsintäkter i not 4. Intäkterna från 4.24 har beräknats utifrån andelen egen produktion i förhållande till total förbrukning multiplicerat med totala intäkter från försäljning av värme och kyla.

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

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

Intäkter från aktiviteten 6.17, Koldioxidsnål flygplatsinfrastruktur, är hänförligt intäkter inom Aviation Business där ett antagande gjorts att intäkterna ligger ungefär i paritet med kostnaderna. Swedavias tolkning av 6.17 är konservativ, där större delen av den fossila flygplatsverksamheten är exkluderad från den ekonomiska aktiviteten med hänsyn till att den inte går att härleda till aktiviteten.



Swedavia har emitterat gröna obligationer, där de gröna obligationerna har resulterat i omsättning om 1 MSEK från aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi samt 501 MSEK från aktivitet 7.7, Förvärv och ägande av byggnader under 2025.

Kapitalutgifter (CapEx)

EU taxonomins definition av nyckeltalet kapitalutgifter har av Swedavia definierats som investeringar i de aktiviteter som innefattas av taxonomin, fördelat på miljömässigt hållbara och inte miljömässigt hållbara aktiviteter, dividerat med koncernens totala investeringar. Med investeringar avses anskaffningsvärdet för en tillgång, exklusive avskrivningar, nedskrivningar samt eventuella omvärderingar till verkligt värde. Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som är direkt hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas under året. För mer information om investeringar se not 3, Segmentsredovisning, not 14, Immateriella anläggningstillgångar samt, not 15, Materiella anläggningstillgångar.

Huvudsakliga investeringar som omfattas av taxonomin och som bedömts som miljömässigt hållbara, avser investeringar i linje med aktiviteten 7.4, Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader). Investeringarna har skett inom flygplatsverksamheten.

Investeringar som har skett inom de aktiviteter som Swedavia redovisar, men som inte bedömts som miljömässigt hållbara, avser främst aktiviteten 3.4, Underhåll och investeringar av vägar och motorvägar, och i allt väsentligt investeringar i byggnader inom flygplatsverksamheten. Investeringar hänförligt till aktiviteterna 7.3, Installation, underhåll och reparation av energieffektiv utrustning och 7.7, Förvärv och ägande av byggnader, har skett inom flygplatsverksamheten. För definition av vilka byggnader och delar av dessa som inkluderas i aktiviteten se avsnittet avseende Omsättning ovan för ytterligare information.

Swedavia har emitterat gröna obligationer, där vi i vår genomgång har kunnat fastställa att de gröna obligationerna har lett till investeringar om 39 MSEK från aktiviteten 7.7, Förvärv och ägande av byggnader under 2025.

Driftsutgifter (OpEx)

EU-taxonomin definition av driftsutgifter är mer avgränsad än den som traditionellt används inom ekonomistyrning, där driftsutgifter definieras som summan av externa kostnader samt personalkostnader. Enligt EU-taxonomin definition består driftsutgifter av kostnader för forskning och utveckling, renoveringskostnader, korttidshyra samt kostnader för reparationer och underhåll. Med utgångspunkt i de totala externa kostnader som Swedavia redovisar, se raden externa kostnader i koncernens resultaträk-

ning på sidan 138, har en bedömning gjorts av vilka kostnader som ingår i definitionen. För att extrahera driftsutgifter i enlighet med EU-taxonomin definition har vissa förenklingar och antaganden gjorts vid framtagandet av totala driftsutgifter samt i förekommande fall vid framtagande av driftsutgifter för en aktivitet.

Majoriteten av den andel av driftsutgifterna som omfattas av taxonomin och som bedömts som miljömässigt hållbara, avser driftsutgifter från försäljning av värme och kyla inom aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi. Driftsutgifterna redovisas inom segmentet Flygplatsverksamhet som externa kostnader, se not 3, Segmentsredovisning.

Andel av driftsutgifter avseende aktiviteter som omfattas av taxonomin, men som inte bedömts som miljömässigt hållbara, hänförs i huvudsak till aktivitet 6.20, Markttjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter, samt till aktivitet 7.7, Förvärv och ägande av byggnader. För avgränsning av vilka byggnader eller delar av byggnader som inkluderats i aktiviteten 7.7, se avsnittet Omsättning ovan. Driftsutgifterna för 7.7 beräknas utifrån antagandet att driftsutgifterna motsvarar procentuell andel av yta hänförligt till aktivitet 7.7 delat med total yta för byggnaderna multiplicerat med totala driftsutgifter för byggnaderna. Driftsutgifterna avseende 7.7, Förvärv och ägande av byggnader,

redovisas på raden externa kostnader samt raden personalkostnader i koncernens resultaträkning på sidan 138 inom såväl flygplatsverksamheten som fastighetsverksamheten. Se även not 3, Segmentsredovisning och raden rörelsekostnader.

För aktiviteterna 6.20, Markttjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter, 3.4, Underhåll och investeringar av vägar och markarbeten, samt 6.17, Koldioxidsnål flygplatsinfrastruktur, är driftsutgifterna hänförliga till flygplatsverksamheten och redovisas på raden externa kostnader samt raden personalkostnader i koncernens resultaträkning.

Swedavia har emitterat gröna obligationer, där man i sin genomgång har kunnat fastställa att de gröna obligationerna har lett till driftsutgifter om 2 MSEK från aktiviteten 4.24, Produktion av värme/kyla från bioenergi samt 6,3 MSEK från aktivitet 7.7, Förvärv och ägande av byggnader under 2025.

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

Omsättning

Räkenskapsår 2025	År	Kriterier för väsentligt bidrag								Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada						Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) kapitalutgifter, år 2024 (18)	Kategori möjliggörande verksamhet (19)	Kategori omställnings-verksamhet (20)				
	Omsättning (3)	Andel av omsättningen (4)	Begränsningar av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten (7)	Föroreningar (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Biologisk mångfald (10)	Begränsningar av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten (13)	Föroreningar (14)	Cirkulär ekonomi (15)	Biologisk mångfald (16)	Minimiskyddsåtgärder (17)							
Ekonomiska verksamheter (1)	Kod (2)			J; N; N/ EL	J; N; N/ EL	J; N; N/ EL	J; N; N/ EL	J; N; N/ EL	J; N; N/ EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T			
		MSEK	%																			
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																						
A.1. Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter																						
Produktion av värme/kyla från bioenergi	CCM 4.24	27	0,4%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J		J	J	0,5%					
Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader)	CCM 7.4	3	0,0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J				J		0,0%	E				
De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas omsättning (A.1)		30	0,4%	0,4%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J		J	J	0,5%					
Varav möjliggörande verksamheter		3	0,0%	0,0%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J				J	J	0,0%	E				
Varav omställningsverksamheter		-	-	0%														-		T		
A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)																						
				EL;N/ EL	EL;N/ EL	EL;N/ EL	EL;N/ EL	EL;N/ EL	EL;N/ EL													
Koldioxidsnål flygplatsstruktur	CCM 6.17	0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									0,0%				
Markttjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter	CCM 6.20	194	2,8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									4,3%				
Förvärv och ägande av byggnader	CCM 7.7	1 037	15,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL									14,7%				
Omsättning hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		1 230	18,1%	18,1%	0%	0%	0%	0%	0%									19,0%				
A. Omsättning för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2)		1 260	18,5%	18,5%	0%	0%	0%	0%	0%									19,4%				
B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																						
Omsättning för verksamheter som inte omfattas av taxonomin		5 541	81,5%																			
Totalt		6 801	100%																			

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

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

Kapitalutgifter

Räkenskapsår 2025	År	Kriterier för väsentligt bidrag								Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada							Andel förenliga med taxonomikraven (A.1) eller som omfattas av taxonomikraven (A.2) kapitalutgifter, år 2024 (18)	Kategori möjliggörande verksamhet (19)	Kategori omställnings-verksamhet (20)	
		Kapitalutgifter (3)	Andel av kapital-utgifter (4)	Begränsningar av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten (7)	Föroreningar (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Biologisk mångfald (10)	Begränsningar av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten (13)	Föroreningar (14)	Cirkulär ekonomi (15)	Biologisk mångfald (16)	Minimiskyddsåtgärder (17)				
Ekonomiska verksamheter (1)	Kod (2)	MSEK	%	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T	
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																				
A.1. Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter																				
Produktion av värme/kyla från bioenergi	CCM 4.24	0	0,0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J		J	J	1,1%			
Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader)	CCM 7.4	52	2,4%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J					J	0,6%	E		
Installation, underhåll och reparation av instrument och anordningar för mätning, reglering och kontroll av byggnaders energiprestanda	CCM 7.5	7	0,3%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0,5%		T	
De miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheternas kapitalutgifter (A.1)		60	2,7%	2,7%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J		J	J	2,2%			
Varav möjliggörande verksamheter		60	2,7%	2,7%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J				J	J	1,1%	E		
Varav omställningsverksamheter		-	-	0%	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	J	-		T	
A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)																				
				EL; N; N/EL	EL; N; N/EL	EL; N; N/EL	EL; N; N/EL	EL; N; N/EL	EL; N; N/EL											
Underhåll och investeringar av vägar och markarbeten	CE 3.4	198	8,9%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								20,2%			
Koldioxidsnål flygplatsstruktur	CCM 6.17	1	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%			
Markttjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter	CCM 6.20	2	0,1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,3%			
Installation, underhåll och reparation av energieffektiv utrustning	CCM 7.3	42	1,9%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,1%			
Förvärv och ägande av byggnader	CCM 7.7	46	2,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								23,2%			
Kapitalutgifter hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		289	12,9%	4,1%	0%	0%	0%	8,8%	0%								44,9%			
Kapitalutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2)		348	15,5%	6,7%	0%	0%	0%	8,8%	0%								47,1%			
B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																				
Kapitalutgifter hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		1 894	84,5%																	
Totalt		2 243	100%																	

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

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information
- Swedavia
- Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Driftutgifter

Räkenskapsår 2025		År		Kriterier för väsentligt bidrag										Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada									
Ekonomiska verksamheter (1)	Kod (2)	Driftsutgifter (3)	Andel av driftutgifterna (4)	Begränsningar av klimatförändringar (5)	Anpassning till klimatförändringar (6)	Vatten (7)	Föroreningar (8)	Cirkulär ekonomi (9)	Biologisk mångfald (10)	Begränsningar av klimatförändringar (11)	Anpassning till klimatförändringar (12)	Vatten (13)	Föroreningar (14)	Cirkulär ekonomi (15)	Biologisk mångfald (16)	Minimiskyddsåtgärder (17)	Andel förenliga med taxonomi-kraven (A.1) eller som omfattas av taxonomi-kraven (A.2) driftsutgifter, år 2024 (18)	Kategori möjliggörande verksamhet (19)	Kategori omställnings-verksamhet (20)				
																				MSEK	%	J; N; N/ EL	J; N; N/ EL
A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																							
A.1. Miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheter																							
Produktion av värme/kyla från bioenergi	CCM 4.24	21	7,0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J		J	J	1,9%						
Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader (och parkeringsplatser i anslutning till byggnader)	CCM 7.4	1	0,2%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J					J	0,7%	E					
Driftsutgifter för de miljömässigt hållbara (taxonomiförenliga) verksamheterna (A.1)		22	7,2%	7,2%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J	J	J		J	J	2,5%						
Varav möjliggörande verksamheter		1	0,2%	0,2%	0%	0%	0%	0%	0%	J	J				J	J	0,7%	E					
Varav omställningsverksamheter		-		0%													-			T			
A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga)																							
				EL; N; N/EL	EL; N; N/EL	EL; N; N/EL	EL; N; N/EL	EL; N; N/EL	EL; N; N/EL														
Underhåll och investeringar av vägar och markarbeten	CE 3.4	5	1,7%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								2,1%						
Koldioxidsnål flygplatsstruktur	CCM 6.17	0	0,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,8%						
Markttjänst som avser att tillhandahålla tjänster för flygtransporter	CCM 6.20	10	3,3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								8,8%						
Förvärv och ägande av byggnader	CCM 7.7	12	4,1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								5,2%						
Driftsutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är miljömässigt hållbara (ej taxonomiförenliga) (A.2)		28	9,2%	7,5%	0%	0%	0%	1,7%	0%								16,9%						
A. Driftsutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1 + A.2)		50	16,4%	14,7%	0%	0%	0%	1,7%	0%								19,4%						
B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																							
Driftsutgifter för verksamheter som inte omfattas av taxonomin		255	83,6%																				
Totalt		305	100%																				

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

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

ESRS E2 Miljöförorening av mark och vatten

Inledning

För att bedriva flygplatsverksamhet krävs tillstånd enligt 9 kapitlet miljöbalken (MB). Det krävs oftast också tillstånd enligt 11 kapitlet MB (vattenverksamhet) för vissa dammanläggningar, grundvattenbortledning med mera. Ett miljötillstånd reglerar bland annat hur verksamheten ska bedrivas för att minimera negativ påverkan på människors hälsa och miljö. Det anger vad som är tillåtet inom verksamheten och specificerar vilka försiktighetsmått och skyddsåtgärder som krävs. I miljötillstånden föreskrivs ett antal villkor som verksamheten måste drivas i enlighet med, vilka följs upp årligen och rapporteras som överträdelser i de fall brott konstaterats. Det vill säga att överträdelser som ligger inom ramen för villkoren och som accepterats av våra tillsynsmyndigheter inte bedöms som avsteg. Swedavia har under 2025 inte haft några villkorsöverträdelser utanför ramen för villkoren av de totalt 156 miljövillkor som innehålls av Swedavias tio flygplatser. Vid utgången av 2025 ansvarade Swedavia för åtta flygplatser som var tillståndspliktiga enligt miljöbalken. För resterande två flygplatser, Luleå Airport och Ronneby Airport, bedrev Swedavia civil flygplatsverksamhet och Försvarsmakten ansvarade för miljötillstånden.

Hantering av inverkningar, risker och möjligheter

IRO-1 Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverkningar, risker och möjligheter i samband med miljöföroreningar

Vad gäller Swedavias luftutsläpp är endast klimatgaser bedömda som väsentliga och hanteras inom ESRS E1 Klimatförändringar. Enligt Swedavias dubbla väsentlighetsbedömning identifierades utsläpp till mark och vatten i form av tungmetaller och PFAS (per- och polyfluorerade alkylsubstanser) som väsentliga hållbarhetsfrågor inom ESRS E2. I begreppet vatten inkluderas spill-, yt-, grund- och dagvatten.

Utsläpp till mark och vatten regleras genom respektive flygplats miljötillstånd. Swedavia har en formaliserad och strukturerad process för att identifiera, bedöma och följa upp miljöaspekter utifrån ett livscykelperspektiv, intressenters krav samt miljörelaterade inverkningar, risker och möjligheter. Som en del av miljöledningssystemet styr rutinen för miljöaspekter frågan om bedömning av föroreningar. Rutinen omfattar både flygplatsnivå och bolagsövergripande nivå. Grunden för flygplatsernas kontroll av utsläpp utgår från respektive flygplatskontrollprogram. Mätning och övervakningens omfattning beslutas i samråd med tillsynsmyndigheten och anpassas för respektive flygplats.

Swedavias miljöaspekter uppdateras årligen i en process där bedömning sker utifrån miljöpåverkan (konsekvens och sannolikhet), bindande krav (lagstiftning, tillstånd, rikt- och begränsningsvärden), intressentkrav samt risker och möjligheter. Risker relaterade till föroreningar till vatten och mark regleras i lokala miljöberedskapsplaner och Airport Regulations.

Verksamheter på Swedavias flygplatser genererar utsläpp av tungmetaller till vatten, bland annat kadmium, bly och zink. Utsläppen kopplas bland annat till underhåll av flygplan och fordon där spillvattnet leds till de kommunala reningsverken via ledningsnätet.

PFAS är en grupp syntetiska kemikalier som är mycket svårnedbrytbara i naturen. Swedavia har sedan sitt bildande i egen regi inte använt brandsläckningsskum som innehåller PFAS, men historisk användning av Luftfartsverket (LFV) har gett upphov till PFAS-föroreningar i mark och vatten. LFV förbjöd användandet av PFAS år 2008 och

i samband med att Swedavia bildades år 2010 upprättades ett avtal rörande historisk miljöskuld mellan Swedavia och Trafikverket. I bolagiseringsavtalet finns en bestämmelse som innebär att kostnader för krav, utredningar och efterbehandlingsåtgärd avseende historisk miljöskuld ska falla på staten som i detta sammanhang representeras av Trafikverket. På flygplatserna finns ett internt övningsförbud mot brandsläckningsskum som innehåller PFAS. Sedan år 2011 använder samtliga brandbilar ett PFAS-fritt brandsläckningsskum. Swedavia arbetar aktivt med att kartlägga förekomst och spridning av PFAS från flygplatserna i linje med en framtagen strategi. Swedavia arbetar i enlighet med Naturvårdsverkets vägledning för efterbehandling av förorenade områden.

PFAS-föroreningar som sprids via grund- och dagvatten och förorenar ytvattenrecipienter kan leda till fiskerestriktioner i vattendrag. Förorenat grundvatten kan medföra att dricksvattenbrunnar blir otjänliga. I de fall detta inträffat kan Swedavia vara skyldig

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN
Miljö	E2 Miljöförorening	Miljöförorening av mark och vatten	— Faktisk negativ	

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

att kompensera drabbade fastighetsägare och att förse drabbade fastighetsägare och hyresgäster med ersättningsvatten, rening eller framdragning av kommunalt vatten.

I vissa fall använder kommunala avloppsreningsverk avloppsslam som gödsel på jordbruksmark. Slammets kvalitet kan påverkas negativt om spillvattnet som skickas till de kommunala reningsverken innehåller för mycket tungmetaller och PFAS.

Samråd med berörda samhällen

Alla flygplatser är tillståndspliktiga och samråder fortlöpande med lokal tillsynsmyndighet och externa intressenter, bland annat genom att bjuda in till ett årligt informationsmöte. Dessutom ska flygplatser, i samband med tillståndsprövningar, samråda med berörda intressenter som kan påverkas av flygplatsverksamheten. Vid dessa samråd beaktas miljöaspekter såsom utsläpp av tungmetaller och PFAS. I samband med den årliga miljörapporteringen redovisas utsläppen och hanteringen av föroreningar vid flygplatserna. Miljörapporterna lämnas in till lokal tillsynsmyndighet samt läggs upp på Swedavias externa hemsida så att informationen även kommuniceras till övriga intressenter. Swedavia deltar även i andra sammanhang, exempelvis vattenråd.

Rapportering av föroreningar omfattar Swedavias egen verksamhet och inkluderar inte aktiviteter i värdekedjan. Mer information om den dubbla väsentlighetsbedömningen inklusive resultat, beskrivs i SBM-3 och IRO-1.

Policyer

E2-1 Policyer relaterade till miljöförorening

Swedavias miljö- och energipolicy innehåller tydliga strategier för att hantera väsentlig miljöpåverkan från föroreningar i hela värdekedjan. Nödsituationer beskrivs inte i policyn utan hanteras istället i de lokala miljöberedskapsplanerna och Airport Regulations. Policyn är ett centralt övergripande styrdokument för Swedavia inklusive dotterbolag och har fastställts av styrelsen och under-tecknats av Swedavias VD och koncernchef. Policyn fastställer att negativa miljökonsekvenser, såsom förorening av luft, vatten och mark, ska begränsas genom att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser, minimera övriga utsläpp samt reducera användningen av skadliga kemikalier. Arbetet bedrivs systematiskt genom tydlig styrning, kontinuerlig uppföljning och ett aktivt förbättringsarbete i enlighet med miljöledningssystemet ISO 14001. Strategin för att förebygga och begränsa föroreningar utgår från Swedavias miljö- och energipolicy. Efterlevnaden säkerställs genom egenkontroll, interna och externa revisioner samt löpande kontroller av lagefterlevnad. Miljö- och energipolicyn kommuniceras till intressenter via intranätet och Swedavias externa webbplats och via intressentdialoger tas input som kan påverka policyns innehåll.

PFAS-strategi

Swedavias strategi för hantering av PFAS-föroreningar syftar till att minimera risken för fortsatt spridning av PFAS-ämnen i mark, vatten och luft samt att bidra till uppfyllandet av nationella miljökvalitetsmål, inklusive målet om en giftfri miljö. Strategin omfattar samtliga Swedavias flygplatser där



PFAS har identifierats som en följd av tidigare användning av brandsläckningsskum. Den omfattar all verksamhet relaterad till utredning, kontroll, riskhantering, efterbehandling och kommunikation av PFAS-föroreningar. Det innebär också att Swedavia hanterar allt PFAS-förorenat avfall, till exempel schaktmassor och vatten, samt vidtar åtgärder inom projekt, drift och fastighetsförvaltning.

Arbetet följer en långsiktig strategi som utgår från Naturvårdsverkets vägledning för hur förorenade områden ska utredas och åtgärdas. Strategin innebär att man systematiskt undersöker föroreningar, bedömer risker och genomför nödvändiga saneringar. Den bygger på att använda bästa möjliga teknik, vara transparent mot tillsynsmyndigheter och samarbeta aktivt med berörda aktörer.

Åtgärder och resurser

E2-2 Åtgärder och resurser relaterade till miljöförorening

Enligt Swedavias miljö- och energipolicy ska hänsyn till miljön genomsyra varje del av verksamheten och vägas in i alla beslut. Swedavia har avsatt betydande resurser för att begränsa spridningen av tungmetaller och PFAS från flygplatserna. Det finns flera pågående åtgärder på Swedavias flygplatser som syftar till att rena grundvatten samt utgående dag- och spillvatten med avseende

på PFAS och tungmetaller. Bland annat finns reningsanläggningar för grundvatten på Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport. På Malmö Airport och Göteborg Landvetter Airport finns reningsanläggningar för spillvatten.

Flera åtgärder har genomförts vid flygplatserna under 2025 för att minska belastningen av PFAS och tungmetaller till vatten. Några av åtgärderna redovisas nedan.

Tabell E2-2.1: Åtgärder under 2025 för att minska belastningen av PFAS och tungmetaller till vatten.

SPILLVATTEN	DAGVATTEN
• Omkoppling av avloppsvattenströmmar med förhöjda kadmiumhalter på Stockholm Arlanda Airport och Malmö Airport. Omkopplingsåtgärder föregås av uppströmsarbete, dialog med berörda verksamheter, samt vid behov kravställan. • Installation av nytt reningssteg för avskiljning av PFAS på Stockholm Arlanda Airport. • Installation av reningssteg (kemisk fällning) på Göteborg Landvetter Airport vid fordonstvätt. Syftet är i första hand att minska blyhalten.	• Installation av skumfraktionering för att avskilja PFAS på Visby Airport. • Uppförande av anläggning för dagvattenrening på Bromma Stockholm Airport. Tas i bruk i början av 2026.

Dessutom planeras ytterligare ett antal åtgärder för att minska förorenings-

belastningen till vatten. Ett urval av dessa redovisas i nedanstående tabell:

Tabell E2-2.2: Urval av kommande åtgärder för att minska belastningen av PFAS och tungmetaller till dag- och spillvatten.

ÅTGÄRD	TIDSPLAN FÖR IMPLEMENTERING
• Uppförande av reningsanläggningar för dagvatten. Utredningsarbete påbörjat för att identifiera lämplig reningsteknik, placering etc. vid Malmö Airport, Umeå Airport och Göteborg Landvetter Airport. • Pågående utredningsarbete för dagvattenrening på Stockholm Arlanda Airport.	• Förstudier bedöms färdigställas under 2026/2027, vilket skulle möjliggöra etablering av reningsanläggningar 2027/2028. • Etablering möjlig 2026/2027.

Swedavia bedriver ett systematiskt arbete på samtliga flygplatser för att utreda och åtgärda PFAS-relaterade risker. Arbetet följer Naturvårdsverkets vägledning (Rapport 5978) och genomförs i nära samråd med respektive tillsynsmyndighet, där utredningar, riskbedömningar och åtgärds mål löpande förankras. För PFAS-påverkade flygplatser görs särskilda kartläggningar av föroreningarnas omfattning, spridningsvägar och de risker som kan påverka skyddsobjekt, människors hälsa och miljö. Förekomst av PFAS och tungmetaller i dag- och spillvatten dokumenteras lokalt på varje flygplats, och riskbedömningen styr vilka åtgärder som behöver vidtas. Undantag från denna process är Luleå Airport och Ronneby Airport, där Försvarsmakten är verksamhetsutövare och Swedavia därför inte ansvarar för mätning eller uppföljning av föroreningar. Flygplatsernas historiska användning av PFAS har i vissa fall gett upphov till kontaminering av

enskilda dricksvattenbrunnar. Swedavia har, då detta varit nödvändigt, behövt säkerställa en alternativ vattenförsörjning till berörda fastigheter och hyresgäster.

Parallellt med utredningsarbetet pågår också arbetet att på kort sikt få till åtgärds lösningar för att minska spridningen av föroreningar via grund- dag- och spillvatten. Dessa tillfälliga skyddsåtgärder avser att snabbt hantera den mest uppenbara spridningen av föroreningar i väntan på de slutliga åtgärderna.

Vissa av flygplatserna har även utvecklat handlingsplaner för att minska förekomsten av vissa tungmetaller i spillvatten i samråd med tillsynsmyndigheten, däribland Stockholm Arlanda Airport och Malmö Airport. Swedavia samverkar med intressenter kring flygplatsernas spridning av föroreningar i de fall detta är relevant, som beskrivet i E2 IRO-1 ovan på sidan 94. Ersättning som kan knytas till arbetet med PFAS och Swedavias historiska miljöskuld redovisas i not 25 på sidan 165.

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	

Mått och mål

E2-3 Mål relaterade till miljöförorening
Swedavia har inte fastställt några koncernövergripande kvantitativa mål för föroreningsutsläpp till vatten och mark, eftersom det bedömts mer relevant att följa upp dessa lokalt. Flygplatserna styrs av lokala miljötillstånd och flygplatsernas utsläpp av föroreningar skiljer sig åt beroende på storlek, utformning och trafikvolym. Betydelsen av utsläppens miljöpåverkan bedöms alltid lokalt och utsläppskrav kan i vissa fall fastställas i samband med tillståndsprövningen.

Swedavia har istället för koncernövergripande mål tagit fram miljöindikatorn God vattenkvalitet som infördes 2021 för att följa upp och åskådliggöra de enskilda flygplatsernas utsläpp till vatten. Till miljöindikatorn har bland annat lokalt anpassade nyckeltal (mätetal i halt) tagits fram. Nyckeltal för dagvatten är PFAS 11 och nyckeltal för spillvatten är tungmetaller. Enligt Swedavias Miljö- och energipolicy ska utsläppen till vatten och mark minimeras. För att kvantitativt säkerställa detta följs nyckeltalen för PFAS och tungmetaller upp kvartalsvis.

Swedavias PFAS-strategi innehåller mål för att driva PFAS-arbetet framåt. Inom PFAS-arbetet har övergripande kvalitativa åtgärds mål tagits fram för flygplatserna. Stockholm Arlanda Airport och Malmö Airport har i sina handlingsplaner för utsläpp av kadmium till spillvattennätet tagit fram kvantitativa haltmål. Både de övergripande åtgärds målen för PFAS och målen i handlingsplanerna för utsläpp av kadmium till spillvattennätet är fastställda i samråd alternativt har kommunicerats med tillsynsmyndigheter, VA-huvudmän och kommunala reningsverk.

E2-4 Miljöförorening av vatten och mark
Tungmetaller förekommer i dag- och spillvatten som en följd av underhåll av flygplan och fordon, markexploatering, sprängning av berg samt trafik på körytor. För vissa av tungmetallerna, exempelvis kadmium och arsenik, finns handlingsplaner framtagna för att begränsa spridningen. Förekomsten av PFAS kan kopplas till flygplatsernas historiska användning av brandsläckningsskum och har påträffats i dag-, grund- och spillvatten. Swedavia samarbetar med Trafikverket för att begränsa spridningen av PFAS till omgivningen.

Tabell E2-4.1: Årsutsläpp av tungmetaller med avseende på de ämnen som överskrider tröskelvärden i Bilaga II (EC) Nr 166/2006. Utsläppen redovisas som totalmängder.

Parameter	Spillvatten mängd (kg)	Dagvatten mängd (kg)	Totalmängd vatten (kg)	Tröskelvärde mängd (kg)
Arsenik	0,1*	45,9***	46	5
Koppar	58,8**	101,8	161	50
Nickel	3,4**	20,3	24	20
Zink	85,3**	103,6	189	100

Endast Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport har uppgifter om mängdutsläpp till vatten.
* Vid summering ingår endast uppgifter från Malmö Airport
** Vid summering ingår endast uppgifter från Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport
*** Vid summering ingår endast uppgifter från Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport och Malmö Airport

Utsläpp av mikroplaster betraktas inte som en väsentlig hållbarhetsfråga utifrån den verksamhet flygplatserna bedriver. Detta då Swedavia varken köper in, processar eller tillverkar mikroplaster. Swedavia har genom analyser av Stockholm Arlanda Airports dagvatten kunnat visa att halterna är låga.

Behovet av att kartlägga, mäta och följa upp utsläppen skiljer sig mellan flygplatserna. Provtagningsomfattningen har fastställts i respektive flygplats kontrollprogram i samråd med lokal tillsynsmyndighet. Enligt beslutade lokala kontrollprogram utförs kontinuerlig flödesmätning av utgående dagvatten på samtliga internationella flygplatser. På motsvarande sätt mäts utgående spillvattenflöde på Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport. Tungmetaller provtas som halt i enlighet med respektive kontrollprogram, t.ex. månadssamlingsprov, veckoprov, dygnsprov eller stickprov. Proverna skickas för analys till ackrediterat laboratorium. Flödesmätarna kalibreras av oberoende part.

Swedavias flygplatser omfattas inte av framtagna branschvisa krav på bästa tillgängliga teknik för industriutsläppsverksamheter utan ovanstående rapportering sker endast i enlighet med ESRS E2-4.

Respektive flygplats kontrollprogram, framtaget i samråd med den lokala tillsynsmyndigheten, anger vilka parametrar som

En förutsättning för att kunna beräkna mängdutsläppet är att flödesmätare finns installerad i provtagningspunkten. Detta är inte fallet för flertalet av Swedavias flygplatser vilket innebär att redovisningen inte kommer kunna vara komplett. Baserat på data från de flygplatser som har flödesmätning överskrider tröskelvärdena (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 166/2006, Bilaga II) för rapportering med avseende på parametrarna arsenik, koppar, nickel och zink. I nedanstående tabell redovisas berörda parametrar som totalmängder (kg/år) uppdelat på utsläpp till spillvatten och dagvatten för hela Swedavia som koncern.

ska provtas och i vilken omfattning. Den insamlade datan används bland annat för att följa utsläppstrender över tid och bedöma om belastningen från flygplatserna ökar eller minskar. Kontrollprogrammen specificerar även vilken utsläppsdata som ska rapporteras i den årliga miljörapporteringen till respektive tillsynsmyndighet.

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

ESRS E2 Buller

Inledning

Buller från flygverksamhet är en betydande miljöaspekt för Swedavia, eftersom det påverkar människor och samhällen i flygplatsernas närområden. Påverkan varierar mellan olika flygplatser beroende på trafikvolym, flygplansmix och lokala förutsättningar, vilket kräver lokalt anpassade bedömningar och åtgärder. Swedavia arbetar systematiskt med att identifiera, bedöma och hantera bullerpåverkan genom etablerade processer i miljöledningssystemet och genom kontinuerlig dialog med närboende och andra berörda aktörer.

Hantering av inverkningar, risker och möjligheter

IRO-1 Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverkningar, risker och möjligheter i samband med miljöföroreningar

Swedavias verksamhet ger upphov till buller som påverkar människor och miljö i närområdet runt flygplatser. Flygbuller påverkar människors hälsa och livskvalitet och har därför identifierats som en väsentlig fråga med negativ inverkan på människor i den dubbla väsentlighetsbedömningen.

Swedavia har en formaliserad och strukturerad process för att identifiera, bedöma och följa upp miljöaspekter utifrån ett livscykelperspektiv, intressenters krav samt miljörelaterade inverkningar, risker och möjligheter. Som en del av miljöledningssystemet styr

rutinen för miljöaspekter frågan om ljudföroreningar. Rutinen omfattar både den centrala nivån (hela Swedavia) och den lokala (varje flygplats). Swedavias miljöaspekter uppdateras årligen i en process där relevant trafikdata och statistik över flygplanssammansättningar vägs samman med expertbedömningar och omvärldsförändringar. Bedömning sker utifrån miljöpåverkan (konsekvens och sannolikhet), bindande krav (lagstiftning, tillstånd, rikt- och begränsningsvärden), intressentkrav samt risker och möjligheter. Inför etablering av flygplats identifieras och bedöms bullerpåverkan genom miljökonsekvensbeskrivning.

Buller regleras enligt förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggande där villkor för flygbullernorm om 55 dB regleras. Utöver att faktiska data om bullerexponering vägs in så värderas lokala krav och dialog med grannar, vilket tydligt dokumenteras i miljöaspektregistret. Flera flygplatser har grannmöten eller samverkansorgan där grannar och allmänheten kan komma till tals. Tillsynsmöten tar upp klagomål och synpunkter från närboende för diskussion.

Bullerfrågans miljöaspektbedömning har tillsammans med bland annat insikter från intressentdialoger använts som underlag när frågans inverkan har bedömts i den dubbla väsentlighetsbedömningen. Metodiken för den dubbla väsentlighetsbedömningen beskrivs i kapitel SBM-3.



HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN
Miljö	E2 Miljöförorening	Buller	— Faktisk negativ	

Policyer

E2-1 Policyer relaterade till miljöförorening

Swedavia har antagit en miljö- och energipolicy med tydliga strategier för att hantera väsentlig miljöpåverkan från buller från den egna verksamheten. Arbetet sker systematiskt genom styrning, uppföljning och ständiga förbättringar i enlighet med miljöledningssystemet ISO 14001. Strategin för att förebygga och begränsa buller utgår från Swedavias miljö- och energipolicy. I denna anges att flygbuller och emissioner från flygverksamhet ska begränsas.

Policyn fastställer att Swedavia ska följa gällande miljö- och energilagstiftning och tillämpa nationella och internationella regler och krav. Hänsyn till miljö ska genomsyra varje del av verksamheten och vägas in alla beslut, samtidigt som Swedavia aktivt deltar i lokala, regionala, nationella och internationella samarbeten i syfte att minska negativ påverkan från flygbranschen och flygplatser.

Åtgärder och resurser

E2-2 Åtgärder och resurser relaterade till miljöförorening

Swedavia arbetar sedan länge för att minska bullerbelastningen från flygplatserna och säkerställa att den kvarvarande exponeringen upplevs som acceptabel i relation till flygets samhällsnytta. Arbetet omfattar högre startavgifter för bullrande flygplan, bullerisolering av bostäder och kurvade inflygningar för att undvika tätorter och minska både buller och CO₂-utsläpp.

Differentierade startavgifter är ett centralt styrmedel och genom att reglera avgifter och villkor för start och landning samt erbjuda ekonomiska incitament kopplade till CO₂-utsläpp och förnybart flygbränsle påverkar Swedavia flygbolagskunderna. Effekten av differentierade startavgifter är svår att mäta.

Bullerbelastningen följs via ACI Noise Rating Index, och långtidsmätningar av buller görs på Stockholm Arlanda Airport och Bromma Stockholm Airport för att kartlägga olika flygplanstypers bulleregenskaper i samband med start och landning.

Under 2025 genomfördes totalt 1774 kurvade inflygningar sammantaget på Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport, Stockholm Arlanda Airport och Åre Östersund Airport, vilket minskade utsläppen av fossil koldioxid med cirka 189 ton. Bullerbelastningen är fortsatt en betydande miljöaspekt och det är viktigt att Swedavia fortsätter med bullerisolering och regelbunden dialog med grannar genom bland annat möten.

Mått och mål

E2-3 Mål relaterade till miljöförorening

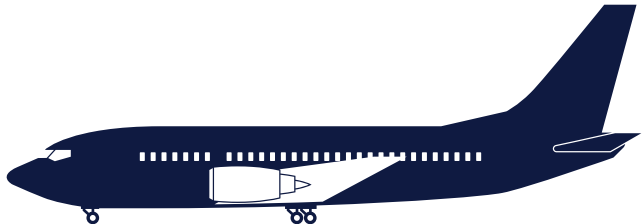
Swedavias verksamhet omfattas av lagar och regler, inklusive lokala miljötillstånd och har som mål att bullerbelastningen kring flygplatserna ska upplevas som acceptabel i förhållande till flygets samhällsnytta. Beräkning av bullerexponering baserat på trafikdata och flygplanssammansättning ger underlag för bedömning på lokal och nationell nivå. En utmaning i arbetet med att minska flygbuller är att Swedavias rådighet i frågan är begränsad. Bullernivån är direkt beroende av trafikvolym och sammansättning av trafik.



Arbetet med bullerfrågor styrs huvudsakligen av nivåer i tillståndsvillkor som reglerar tillåtna nivåer och krav på bullerisolerade åtgärder. Mätning av åtgärdernas effekt för att minska luftföroreningar är svår. Liksom nämns ovan om differentierade startavgifter är det inte säkerställt att det är en tillräckligt starkt styrande faktor för att ha en effekt som minskar buller. Därför appliceras inga mål och heller ingen uppföljning av verkan av dessa policyer. Vid sidan av mål som styrmedel arbetar Swedavia med miljöindikatorer. I dagsläget saknas indikatorer för flygbuller, men de planeras att återinföras.

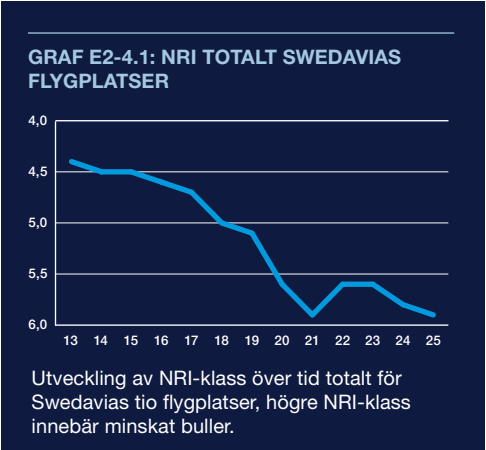
E2-4 Miljöförorening av luft

Buller regleras enligt förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggande, där flygbullernormen fastställs till 55 dB(A). Bullerpåverkan beräknas av Swedavias specialister inom flygakustik utifrån flygplatsens trafikdata och trafikens sammansättning. Dessa uppgifter ligger till grund för att ta fram en geografisk bullerkontur i flygplatsens närområde. Genom att kombinera bullerkonturen med data om befolkningstäthet beräknas hur många boende som exponeras för ljudnivåer över



55 dB(A). Viss historisk data finns tillgänglig för att möjliggöra jämförelser över tid.

Den data Swedavia har tillgänglig för att mäta antal bullerexponerade är ett relevant värde och en tillförlitlig metod. En begränsning med detta mått på ljudföroreningar är att Swedavia i stort sett saknar rådighet över bullernivåer där differentierade startavgifter är det enda styrmedel med viss påverkan.



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

ESRS E4 Biologisk mångfald och ekosystem

Swedavia har identifierat biologisk mångfald och ekosystem som en faktisk positiv och potentiellt negativ väsentlig hållbarhetsfråga. Arbetet befinner sig i en fas av utveckling och kapacitetsuppbyggnad och består i att ta fram en plan för hur kartläggning av biologisk mångfald ska genomföras. Detta är ett prioriterat område i Swedavias strategiska inriktning. Processen för att ta fram en plan och aktiviteter för att främja biologisk mångfald och ekosystem på företagets marker pågår under 2026.

Även om flygplatsverksamheten i sig bedöms ha en begränsad direkt påverkan på biologisk mångfald, innebär den indirekta påverkan via flygets klimatutsläpp betydande effekter. Positiv inverkan på biologisk mångfald och ekosystems utveckling finns, bland annat genom skötsel av stråkytor runt rull- och taxibanor och genom utvecklad skogsskötsel där både kolinbindning och biologisk mångfald prioriteras.

Arbetet med biologisk mångfald och ekosystem styrs genom Swedavias miljö- och energipolicy samt Naturvårdsriktlinjer, som fastställer koncernens förhållningssätt till naturvård och följer miljöbalkens syften, Generationsmålet och relevanta miljökvalitetsmål.

Swedavia har i dagsläget inte fastställt några tidsbundna eller kvantifierade mål inom biologisk mångfald och ekosystem. Arbetet

befinner sig i en fas där mätmetoder för att möjliggöra framtida målformuleringar och uppföljning undersöks. Avsikten är att kommande mål ska utgå från etablerade och vetenskapligt förankrade indikatorer. Vad gäller mått för biologisk mångfald och ekosystem, används de mätningar som följer av gällande miljötillstånd för respektive flygplats. Lokala indikatorer förekommer, men dessa är ännu inte integrerade i ett gemensamt ramverk för rapportering. Utvecklingen av framtida mått är beroende av det pågående metodarbetet och kommer att vara en del i att successivt utveckla processer, data och styrning.

För att identifiera och hantera risker, konsekvenser och möjligheter kopplade till biologisk mångfald och ekosystem genomför Swedavia naturvärdesinventeringar i samband med planerad exploatering. Dessa inventeringar säkerställer att områden med höga naturvärden eller förekomst av hotade arter identifieras i tid och hanteras genom anpassning av projekt eller genom kompensationsåtgärder när så behövs.

Framåt krävs ett intensifierat fokus på att etablera mätmetoder, fastställa vetenskapligt grundade mål och uppdatera styrdokument, för att säkerställa att Swedavia kan bidra till att stärka biologisk mångfald och ekosystem kring flygplatserna.



HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN
Miljö 	E4 Biologisk mångfald och ekosystem (Infasning)*	Biologisk mångfald och ekosystem	Faktisk positiv Potentiell negativ	

* Förklaring: Infasning av kraven innebär att rapporteringen om biologisk mångfald och arbetstagare i värdekedjan successivt byggs upp över tid, i takt med att processer, data och styrning utvecklas.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

ESRS E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi

Inledning

För Swedavia, som driver och utvecklar flygplatser med höga flöden av resenärer, varor och material, är cirkulär ekonomi och effektiv avfallshantering centrala delar i arbetet för en hållbar verksamhet. Flygplatsdrift är resursintensiv, och genom att integrera cirkulära principer i byggprojekt, upphandlingar och drift minskar Swedavia både klimatpåverkan och kostnader. Ett cirkulärt arbetssätt bidrar till innovation, resiliens och mer klimatsmarta flygplatser – i linje med att Swedavia verkar för att vara en föregångare i branschens omställning.

Hantering av inverkningar, risker och möjligheter

IRO-1 Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverkningar, risker och möjligheter avseende resursanvändning och cirkulär ekonomi
Swedavia har genomfört en dubbel väsentlighetsbedömning för att identifiera faktiska och potentiella inverkningar, risker och möjligheter kopplade till resursanvändning och cirkulär ekonomi, både inom den egna verksamheten och i värdekedjan. Swedavias möjlighet att påverka materialflöden varierar beroende på var i värdekedjan de uppstår. Råvaror och produkter upphandlas av Swedavia samt av andra aktörer som verkar på flygplatserna.

I arbetet med den dubbla väsentlighetsbedömningen har fokus legat på de delar av Swedavias verksamhet som har störst påverkan på resursflöden, inklusive bygg- och anläggningsprojekt, energianvändning, materialflöden samt avfallshantering vid flygplatserna. Bedömningen omfattade även inverkan kopplad till leverantörsledet och de aktörer som verkar inom flygplatsområdena. Inga enskilda tillgångar granskades separat, då det inte bedömdes nödvändigt för att säkerställa en representativ analys av bolagets övergripande påverkan. Enligt Swedavias dubbla väsentlighetsbedömning identifierades resursinflöden och avfall som väsentliga inverkningar inom ESRS E5.

Swedavia för en kontinuerlig och strukturerad dialog med intressenter – såsom myndigheter, leverantörer, branschorganisationer och kunder – för att säkerställa att relevanta perspektiv beaktas i hållbarhetsarbetet.

Policyer

E5-1 Policyer för resursanvändning och cirkulär ekonomi

Swedavia har antagit en miljö- och energipolicy (Läs mer i kapitel E1-2 på sida 80) som fastställer riktlinjer för hur bolaget ska säkerställa en effektiv resurshantering och bidra till en cirkulär ekonomi. En av



HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN
	E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Resursinflöden, inklusive resursanvändning	— Faktisk negativ	
		Avfall	— Faktisk negativ	

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Förvaltningsberättelse
Räkenskaper
Övrig information

de grundregler som lyfts upp i miljö- och energipolicyn är att Swedavia ska styra både den egna verksamheten och aktörer som Swedavia samverkar med mot en hållbar användning av resurser. Policyn är ett centralt styrdokument för hela organisationen och anger även att Swedavia ska följa gällande miljö- och energilagstiftning samt tillämpa relevanta nationella och internationella regler och krav.

I Swedavias riktlinje för avfallshantering, vars syfte är att styra mot en långsiktig hållbar hantering av resurser och avfall, framgår att Swedavia ska arbeta enligt EU:s avfallstrappa och sträva efter att klättra uppåt genom att redan i tidiga skeden arbeta med avfallsförebyggande åtgärder, bland annat genom att beakta cirkularitet vid upphandling. Allt avfall som kan återvinnas eller återanvändas ska också sorteras ut för detta ändamål. Vid rivning och ombyggnationer ska möjligheterna till återanvändning av produkter och material ses över. Återanvändning ska ske där så är möjligt, inom flygplatsen, mellan flygplatser, via försäljning eller genom överlåtelse till tredje part. Innan en rivning genomförs bör en inventering göras för att identifiera material som kan återanvändas eller återvinnas.

Avfallsriktlinjen gäller allt avfall som på något sätt hanteras av Swedavia. Den omfattar samtliga av Swedavias flygplatser och koncernenheter, liksom det avfall som uppstår i samband med arbeten som Swedavia beställer av entreprenörer. Utöver detta omfattar riktlinjen även det avfall som genereras av andra verksamheter inom flygplatsområdet, i de fall Swedavia ansvarar för borttransporten. Verksamheter som i riktlinjen benämns som flygplatsaktörer

inkluderar hyresgäster, koncessionshavare samt övriga aktörer som Swedavia har avtal med och som bedriver kontinuerlig verksamhet på flygplatsen.

Hantering av massor förekommer regelbundet på Swedavia. För detta har Swedavia upprättat en riktlinje för markarbeten och masshantering som omfattar samtliga aktörer som utför mark- och anläggningsarbeten på Swedavias mark och den mark som Swedavia disponerar. Syftet med riktlinjen är att underlätta och säkerställa korrekt masshantering vid markarbeten och minska risken för skada på människors hälsa och miljö. Målet med riktlinjen är att mängden massor som går till deponi minimeras och att mängden massor som går till återvinning i stället ökar. För att säkerställa detta ska bl.a. mark- och anläggningsarbeten planeras så att mängden massor som behöver hanteras minimeras. Planering och projektering av dessa arbeten ska också visa om det finns användningsområden för massorna och om det blir överskottsmassor. Massor ska i första hand återfyllas på samma plats, eller återvinnas. Utfyllning ska dessutom i första hand ske med återvunna massor och användningen av jungfruligt material ska därmed minimeras.

Respektive flygplatschef ansvarar för att all verksamhet på flygplatsen bedrivs i enlighet med gällande miljölagstiftning.

Åtgärder och resurser

E5-2: Åtgärder och resurser för resursanvändning och cirkulär ekonomi
Swedavia ställer krav inom hållbarhetsområdet vid upphandling av varor och tjänster samt vid projektering och genomförande av

byggprojekt. Syftet är att stödja ambitionsnivån i Swedavias miljö- och energipolicy avseende hållbar resursanvändning. Det finns exempel på upphandlingar där krav har ställts för att öka resurseffektivitet och främja hållbar resursanvändning i värdekedjan. Kravställningen utvecklas kontinuerligt som en del av det löpande förbättringsarbetet och för att bidra till Swedavias målbild för 2030 om Cirkulära affärsmodeller och nollvision avfall.

I slutet av 2024 skapades en ny arbetsgrupp på Swedavia som arbetar med cirkularitet. Arbetsgruppen har genomfört en övergripande analys av Swedavias nuläge under 2025, för att nå en cirkulär affärsmodell och en nollvision för avfall ska värdet i produkter och material tas tillvara genom exempelvis återanvändning och industriella samarbeten. Arbetsgruppen förväntas utgöra ett stöd för organisationen i frågan, analysera och föreslå förbättringsåtgärder. Under 2025 har även ett projekt för att effektivisera masshantering på Stockholm Arlanda Airport initierats. Förväntade resultat är en effektiviserad masshantering vilket innebär ökad återanvändning av massor. De åtgärder som Swedavia arbetar med är tänkta att täcka hela värdekedjan.

Genom att ställa krav på inköp, material och leverantörer kan avfall undvikas från början. Swedavia strävar efter att nå så högt upp som möjligt gällande EU:s avfallstrappa och återanvända och återvinna snarare än att det ska förbrännas. På så sätt förväntas resursförbrukningen minska och värdefulla material hållas kvar i kretsloppet.

Mått och mål

E5-3 Mål för resursanvändning och cirkulär ekonomi
Cirkulära affärsmodeller och nollvision avfall är en del av fokusområdet Framtidssäkra flyget inom Swedavias målbild till 2030. Detta innebär att Swedavia siktar på att ha en cirkulär affärsmodell och en nollvision för avfall senast 2030, vilket betyder att värdet i produkter och material ska tas tillvara genom exempelvis återanvändning och industriella samarbeten. Syftet är att minska råmaterialanvändning och klimatpåverkan samtidigt som lönsamhet skapas, i linje med EU:s och Sveriges mål för cirkulär ekonomi.

Swedavia har inte några mål för avfall och cirkularitet i dagsläget men det är under framtagande till kommande affärsplaneringsprocess 2026. Ambitionen består bland annat i att ta fram nya arbetssätt och uppdatera befintliga rutiner och processer för att hantera massor på flygplatserna. Detta genom att identifiera uppkomst och behov av massor i god tid, lagrar rena massor inklusive tillstånd för detta och återanvänder massor.

Swedavia följer i dagsläget löpande ett antal miljöindikatorer: mängd avfall per passagerare, återvinningsgrad för matavfall, återvinningsgrad för avfall till materialåtervinning/återanvändning och andel icke farligt bygg- och rivningsavfall som går till återanvändning och materialåtervinning.

E5-4 Resursinflöden
Swedavias uppdrag är att driva och utveckla flygplatser i Sverige. Material och produkter når flygplatserna via flera olika vägar, och Swedavias möjlighet att påverka dessa flöden varierar. Råvaror och produkter

I korthet				
Strategisk inriktning				
Verksamhet				
→ Förvaltningsberättelse				
Räkenskaper				
Övrig information	upphandlas både av Swedavia och av andra aktörer som verkar på flygplatserna, antingen för att stödja flygplatsdriften och resenärernas behov, eller för att bygga och underhålla infrastrukturen. Inköp består alltså av exempelvis förbrukningsvaror, tjänster samt stora mängder material för bygg- och anläggning samt renoveringar. Swedavia producerar inga varor, däremot producerar bolaget infrastruktur som är nödvändig för flygplatsernas drift. Genom att styra inköp och materialanvändning mot cirkulära lösningar kan Swedavia minska klimatpåverkan, öka resurseffektiviteten och bidra till ett mer hållbart samhälle – samtidigt som bolaget möter höga förväntningar från resenärer, partners och ägare. I dagsläget kan inte en aggregerad sammanställning av Swedavias inköp i vikt redovisas. En gapanalys gällande avfall genomfördes under hösten 2023 och i samband med detta gjordes en kartläggning av Swedavias resursflöden. Det framkom att det för resursinflöden inte är möjligt att göra en sammanställning av total vikt på produkter och det tekniska och biologiska material som använts, och inte heller på procentandelen biologiskt material eller vikten på de återanvända eller återvunna delarna. Orsaken är att Swedavia inte köper in allt artikelfört, vilket gör att det inte går att sammanställa alla köp på produkt-och materialnivå i Swedavias affärssystem. Bränsleförbrukning rapporteras under E1-5 på sidan 83.	E5-5 Resursutflöden - Avfall Den totala mängden avfall från Swedavias verksamhet uppgick 2025 till 8 624 ton. I det inkluderas avfall från butiker och restauranger, kontor, flygplan, verkstäder etc. På flygplatserna finns återvinningsrum och stationer för sortering av avfall som möjliggör återvinning i första hand. I dagsläget kan Swedavia inte redogöra för mängden avfall från projekt samt uppgrävda massor. Fördelning av redovisad avfallsmängd Av den totala mängden avfall fördelas respektive fraktion enligt följande: • 2 210,1 ton till materialåtervinning (exempelvis plastförpackningar, glas, matavfall, metallskrot, emballage och däck) • 4 537,7 ton till förbränning (avfall från flygplan från tredjeland, verksamhetsavfall samt kommunalt brännbart avfall) • 70,5 ton till deponi (exempelvis gipsbaserade byggmaterial, betong, jord/sten som innehåller farliga ämnen/farligt avfall) • 1 806,1 ton farligt avfall (exempelvis batterier, ljuskällor, färgrester, förorenat absorberingsmedel samt avfall från sandfång, grusrännor och oljeavskiljare) Sammanfattningsvis utgör avfall som varken återanvänts eller återvunnits totalt 6 414 ton, vilket motsvarar 74 procent av Swedavias totala avfallsmängd. Avfallet som går till förbränning energiåtervinns. Det finns för närvarande ingen samlad redovisning över återanvända material och produkter, och inte heller någon sammanställning av återanvändning av massor.	Avfallsdata rapporteras av Swedavias avfallsentreprenörer som varierar mellan olika flygplatser. Entreprenörerna ansvarar för insamling, vägning och rapportering av avfallsmängderna till Swedavia, som därefter registrerar och kategoriserar dessa i företagets miljörapporteringsystem utifrån avfallskoder. Inom Swedavias verksamhet uppkommer även hushållsliknande verksamhetsavfall som kommunen är ansvarig för. Det hämtas av respektive kommun. Kommunerna rapporterar avfallsmängderna till Swedavia, som även registreras i SMIL. Kommunalt avfall mäts ofta i antal kärl och omräknas till vikt med hjälp av schabloner, eftersom insamlingsfordonen inte alltid är utrustade med vågar för individuell vägning. Matavfall är ett exempel på en fraktion vars vikt uppskattas på detta sätt. Swedavias arbete utifrån principerna i EU:s avfallstrappa innebär en aktiv strävan efter att minimera miljöpåverkan genom att hantera avfall på det mest hållbara och ändamålsenliga sätt, utifrån avfallets egenskaper. Avfall som kan återanvändas eller materialåtervinnas ska alltid sorteras ut för detta syfte. Enligt avfallshierarkin ska deponering undvikas och endast användas som sista utväg. Swedavia arbetar för att öka materialåtervinningen och utsorteringsgraden av bland annat matavfall från brännbart avfall. Swedavia har tagit fram indikatorer för uppföljning och har en intern rutin för validering, mätten valideras inte av extern part utöver revision. Avfall som inte återvinns eller återanvänds bryter kretsloppet. Avfall som i dagsläget	går till deponi bedöms utgöra en betydande miljöaspekt, bland annat på grund av långa transporter, begränsad deponikapacitet och risk för spridning av föroreningarna. Swedavia saknar i dagsläget säkerställda mängder av avfall som uppkommer i projekt. Avfall som genereras av Swedavia, hyresgäster och andra aktörer går till största del till energiåtervinning. Detta innebär ett ineffektivt resursutnyttjande, eftersom de brännbara fraktionerna ofta innehåller material som kan återvinnas. Det är exempelvis svårt att idag skilja på återvinningsbart avfall och brännbart avfall från flygbolag. Merparten klassas som Kategori 1 avfall och går till förbränning. En större andel bör i stället kunna materialåtervinnas. Swedavia genererar farligt avfall genom användning och avhändande av produkter och material som innehåller farliga ämnen. Arbetet styrs av Avfallsförordningen, kommunala avfallsplaner samt Swedavias egna riktlinjer. Farligt avfall ska alltid sorteras ut, hanteras separat och vara spårbart från uppkomst till slutlig mottagare. Det finns krav på både antecknings- och rapporteringsskyldighet till Naturvårdsverket, och särskilt tillstånd krävs om flygplatser själva transporterar farligt avfall. Det uppkommer inget radioaktivt avfall inom Swedavia. Avfall från flygplan som anländer från tredje land ska hanteras enligt Swedavias rutin för animaliska biprodukter. På vissa flygplatser gäller även särskilda krav för uppsamling av använd avisningsglykol, som ska tas omhand för återvinning i största möjliga utsträckning för att minska klimatpåverkan. Vid markarbeten ska Swedavias riktlinjer för masshantering följas.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Förvaltningsberättelse**

Räkenskaper

Övrig information



Socialt

Swedavias arbete är avgörande för en säker och hållbar flygplatsverksamhet. Genom systematiskt arbetsmiljöarbete, delaktighet och utveckling skapar vi en trygg och kompetent organisation. Vårt långsiktiga fokus på tillgänglighet, robusta trafiklösningar och ansvar gentemot resenärer stärker mobiliteten i samhället och bidrar till en inkluderande reseupplevelse.



Läs mer

S1 Den egna arbetskraften	105
S2 Arbetstagare i värdekedjan	117
S3 Berörda samhällen.	118
S4 Konsumenter och slutanvändare.	121

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)

45–55

Målsättning könsfördelning 2030

Likabehandling och inkludering prioriterat i affärsplanen 2025

Mål kopplat till jämställdhet och mångfald (bl.a. 45–55 könsfördelning till 2030) samt förstärkning av rekryteringsarbetet genom ny Talent Acquisition Specialist.



3,5/4

Målsatt säkerhetsmedvetenhet 2025

Arbetsmiljö och välbefinnande i fokus

Systematiskt arbetsmiljöarbete med egenkontroller, riskobservationer, grundorsaksanalyser och aktiviteter som Safety Walks/Safety Talks; målsatt "säkerhetsmedvetenhet" för 2025 (3,5 av 4,0).

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

ESRS S1 Den egna arbetskraften

Inledning

Swedavia är en samhällsviktig verksamhet vars förmåga att fullgöra sitt uppdrag bygger på friska, engagerade och kompetenta medarbetare. En sund, trygg och säker arbetsmiljö som präglas av jämställdhet, mångfald och inkludering utvecklar verksamheten och stärker bolagets arbetsgivarvarumärke. Swedavia har ett tydligt fokus på kompetensutveckling som en viktig del av en långsiktig kompetensförsörjning i en alltmer snabbväxande omvärld. Det är centralt för att uppnå den strategiska inriktningen och målbilderna för 2030. I detta avsnitt redovisas Swedavias åtaganden gentemot den egna arbetskraften samt hur bolaget identifierar, bedömer och hanterar inverkningsrisker och möjligheter i enlighet med ESRS S1.

Strategi

ESRS 2 SBM-2, SBM-3

ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter och ESRS 2 SBM-3: Väsentliga inverkningsrisker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

Medarbetare är både påverkade intressenter och intressenter som är användare av Swedavias hållbarhetsinformation. Deras erfarenheter och synpunkter beaktas löpande i utvecklingen av verksamheten, strategin och arbetsgivarerbjudandet. Dialogen sker både via arbetstagarrepresentanter och fackliga organisationer, i enlighet med lagstiftning

och gällande kollektivavtal, samt direkt med medarbetare genom bland annat medarbetarundersökningar, pulsmätningar, arbetsmiljöforum och personalnätverk. Utöver intressen och synpunkter beaktar vi den egna arbetskraftens rättigheter, inklusive mänskliga rättigheter, i strategiarbetet. Detta sker genom löpande risk- och konsekvensbedömning av arbetsrelaterade mänskliga rättigheter (t.ex. arbetsmiljö, diskriminering, föreningsfrihet, arbetstid, trakasserier) samt genom uppföljning av incidenter och klagomål. Resultaten integreras i arbetet som ledare driver i sina respektive organisationer och kan leda till prioriteringar och beslut inom t.ex. bemanningsmodell, kompetensutveckling, arbetsmiljöinvesteringar och förändrade arbetssätt.

Genom den dubbla väsentlighetsbedömningen beskriven under ESRS 2 IRO 1, sidan 74, har Swedavia identifierat fyra väsentliga hållbarhetsfrågor kopplat till den egna arbetskraften.

Vad gäller **arbetsvillkor** gör Swedavia bedömningen att bolaget har en faktisk positiv påverkan genom att framförallt erbjuda trygga anställningsformer, kollektivavtal, marknadsmässiga löner och flertalet förmåner. Det gäller samtliga anställda och berör den egna verksamheten. **Hälsa och säkerhet** bedöms ha en faktiskt negativ påverkan i och med de negativa riskernas omfattning för medarbetarna om arbetsmiljöarbetet skulle



HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN
Social 	S1 Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	+ Faktisk positiv	
		Hälsa och säkerhet	- Faktisk negativ	
		Likabehandling och lika möjligheter	+ Faktisk positiv	
		Utbildning och kompetensutveckling	+ Faktisk positiv	

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

brista. Denna fråga berör hela arbetskraftens arbetsmiljö – från arbetsrelaterade skador till ohälsa, personsäkerhet och frånvaro - men kan i den operativa driften vid flygplatserna leda till begränsningar i Swedavias förmåga att upprätthålla verksamheten.

Swedavia bedöms ha en positiv påverkan på **likabehandling och lika möjligheter**, framför allt genom att alla medarbetare erbjuds lika villkor och likvärdiga möjligheter till utveckling baserat på kompetens, erfarenhet och prestation. Bolaget har tydlig målstyrning vad gäller jämställdhet, mångfald och inkludering och motverkar risker kopplat till diskriminering, kränkande särbehandling och sexuella trakasserier genom systematiskt, verksamhetsnära arbete med konkreta handlingsplaner för åtgärd, där indikationer om avvikelse uppkommit. Swedavia bedöms också ha en faktiskt positiv påverkan vad gäller utbildning och kompetensutveckling för de egna medarbetarna. Rätt utbildning och kompetensutveckling av medarbetarna bidrar till bolagets förmåga att nå sina mål. Bolagets största tillgång är medarbetarna och utgångspunkten är att alla har talanger som på olika sätt bidrar till framgång. Swedavia prioriterar att säkerställa formell kompetens hos medarbetarna genom att i så stor utsträckning som möjlig tillhandahålla utbildningar och andra aktiviteter. Swedavia främjar möjlighet till vidareutbildning genom att godkänna tjänstledighet för studier, med generösa villkor och möjligheter till fortsatt arbete parallellt med studierna.

Swedavias väsentliga hållbarhetsfrågor ligger till grund för bolagets strategiska planering och affärsplanering. Arbetsmiljö, likabehandling och kompetensförsörjning är prioriterade

områden i Swedavias strategiska inriktning och målbild för 2030. Swedavia ska vara ett givet val för alla som vill arbeta i en samhällsbärande verksamhet med attraktiva arbetsvillkor och en trygg, utvecklande och inkluderande arbetsmiljö där en bredd av olika bakgrunder, kompetenser och förmågor värdesätts och uppskattas. I affärsplanens prioriterade förflyttningar ingår bland annat att stärka arbetsgivarvarumärket samt att genomföra kompetenshöjande insatser för både ledare och medarbetare med fokus på inkludering. Swedavias strategi och affärsmodell kan påverka den egna arbetskraften, bland annat genom beslut som rör organisationsstruktur, resursfördelning, kompetenskrav och arbetssätt. I den strategiska planeringen beaktas därför om sådana beslut riskerar att skapa, förvärja eller minska väsentliga konsekvenser för arbetskraftens arbetsvillkor, hälsa, säkerhet och övriga mänskliga rättigheter.

När potentiella risker identifieras beaktas dessa i utformningen av strategiska initiativ och verksamhetsförändringar, exempelvis genom anpassningar av arbetsprocesser, kompetensutvecklingsinsatser eller arbetsmiljöåtgärder, i syfte att förebygga eller minska negativa effekter för den egna arbetskraften. Faktiska och potentiella inverknings på den egna arbetskraften bedöms i relation till företagets strategi och affärsmodell, exempelvis där strategiska prioriteringar kan påverka arbetsbelastning, arbetsmiljö, kompetensutveckling eller anställningsförhållanden. Identifierade inverknings kopplas därmed till strategiska beslut och utgör ett viktigt underlag för att vid behov justera affärsmodellen och strategiska initiativ i syfte att förebygga eller minska negativa effekter.

Förståelsen av risk eller faktiskt utfall för negativa inverknings på den egna arbetskraften har nåtts genom systematisk genomgång av verksamhetens olika roller, arbetsmiljöer och arbetssätt inom ramen för väsentlighetsbedömningen enligt ESRS 2 IRO-1. I analysarbetet har hänsyn tagits till om personer i vissa roller, arbetskontexter eller med särskilda arbetsuppgifter kan löpa ökad risk för negativa effekter, exempelvis relaterat till arbetsbelastning, arbetsmiljö eller hälsa.

Hantering av inverknings, risker och möjligheter

S1-1 Policyer för den egna arbetskraften
Swedavia har ett antal policyer och styrdokument som hanterar inverknings kopplade till den egna arbetskraften. Arbetet med Swedavias sociala ansvarstagande bedrivs i enlighet med principerna i FN:s Global Compact, som baseras på FN:s deklaration om de mänskliga rättigheterna, ILO:s konvention om grundläggande rättigheter i arbetslivet, Rio-deklarationen om miljö och utveckling samt FN:s konvention mot korruption. Arbetet utgår även från FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, Agenda 2030 samt gällande lagstiftning.

Bolagets Code of Conduct baseras på ovan och är Swedavias etiska riktlinjer som beslutas av styrelsen och gäller samtliga medarbetare, oavsett arbetsposition, samt bolagets samtliga leverantörer. Det är alla ledares ansvar att göra dessa riktlinjer kända och säkerställa att de följs. Code of Conduct är uppdelad i fyra områden; antikorruption, mänskliga rättigheter, sociala förhållanden

och personal samt miljöhänsyn. Swedavia kräver att alla leverantörer arbetar aktivt med sina leverantörer och underleverantörer för att säkerställa att verksamheten respekterar mänskliga rättigheter och att de vidtar åtgärder för att undvika att orsaka, bidra eller bli kopplade till negativ påverkan på mänskliga rättigheter. Detta inbegriper människohandel, tvångsarbete och barnarbete. Code of conduct tillgängliggörs via Swedavias hemsida samt bilägs vid avtalsskrivning.

Swedavias riktlinje mot kränkande särbehandling, diskriminering och repressalier fastslår att ingen sådan får förekomma i verksamheten. Samtliga medarbetare ska veta vart de kan vända sig och vilken hjälp de kan få om de blir, eller upplever sig vara, utsatta. Swedavia har en tydlig process för hur det förebyggande arbetet ska bedrivas och vilka rutiner som gäller för att anmäla. Swedavia har etablerade processer för att övervaka efterlevnaden av sina åtaganden inom mänskliga rättigheter i linje med UN Guiding Principles, ILO:s kärnkonventioner och OECD:s riktlinjer. Detta inkluderar årliga HR-riskanalyser, interna arbetsmiljörevisioner, regelbundna dialoger med arbetstagarrepresentanter samt ett koncernövergripande visuellblåsarssystem som möjliggör anonym rapportering av misstänkta överträdelser.

Resultaten från dessa processer rapporteras till HR-ledningen och/eller bolagets etiska råd, och används som underlag för förbättringsåtgärder, policyuppdateringar och riktade utbildningsinsatser.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Hälsa och säkerhet

Swedavias arbetsmiljöarbete syftar till att medarbetarna trivs, är trygga och utvecklas och inte drabbas av ohälsa eller kommer till skada på grund av arbetet. Arbetmiljöpolicyn beslutas av koncernledningen och gäller samtliga medarbetare. Det är varje ledares ansvar att säkerställa efterlevnad av arbetsmiljöpolicyn. Den hanterar frågor som förebyggande av ohälsa och olycksfall, stress och ohälsosam arbetsbelastning. Efterlevnaden av det systematiska arbetsmiljöarbetet följs upp genom egenkontroller, riskobservationer och stickprovskontroller. Den organisatoriska och sociala arbetsmiljön hanteras och följs även upp genom medarbetarundersökningar, pulsmätningar, dialoger i arbetsgrupper och enskilda samtal mellan ledare och medarbetare. Samtliga anställda har rätten att avsluta sin anställning i enlighet med gällande lagstiftning och avtal.

Likabehandling och lika möjligheter för alla

Likabehandlingspolicyn är mer övergripande medan Likabehandlings- och mångfaldsplanen beskriver arbetet för lika rättigheter och möjligheter mer detaljerat. Planen redogör även för Swedavias arbete med jämställdhet och mångfald och innehåller en översikt av de mål, aktiviteter och åtgärder som behövs för att driva ett aktivt arbete inom området.

I likabehandlings- och mångfaldspolicyn framgår att Swedavia arbetar aktivt för att uppnå jämställdhet, motverka diskriminering och främja medarbetares lika rättigheter och möjligheter oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funk-

tionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Policyn beslutas av koncernledningen och gäller samtliga medarbetare. Swedavias ledare utbildas för att säkerställa att alla medarbetare ges lika möjligheter att utvecklas.

Likabehandlings- och mångfaldsplanen implementeras genom ett antal fastställda rutiner och processer för att förebygga, upptäcka och hantera diskriminering samt främja mångfald och inkludering. Förebyggande arbete omfattar tydliga krav på chefer att tillgodogöra sig Swedavias policys och riktlinjer inom diskrimineringslagstiftning och inkluderande ledarskap, samt att föra detta till sina medarbetare. Likaså tillämpas strukturerade rekryteringsprocesser med fokus på objektiva urvalskriterier samt regelbundna lönekartläggningar.

Misstänkta fall av diskriminering kan rapporteras via HR-funktion, linjeförord eller företagets visselblåsarssystem och utreds enligt fastställd rutin i samverkan med fackliga representanter. Vid bekräftade fall vidtas korrigerande åtgärder, inklusive disciplinära åtgärder och förändringar i arbetssätt. Swedavia har etablerat mekanismer för att säkerställa tillgång till gottgörelse vid faktiska eller misstänkta kränkningar av mänskliga rättigheter inom den egna arbetsstyrkan. Detta sker genom företagets visselblåsarssystem, HR-funktion och fackliga dialogstrukturer.

Samtliga rapporterade ärenden utreds av HR i samverkan med berörd chef och, vid behov, juridisk funktion. Beroende på ärendets karaktär kan åtgärder omfatta korrigerande åtgärder i arbetsmiljön, disciplinära åtgärder,



ekonomisk kompensation, rehabiliteringsinsatser eller förändrade interna rutiner. Företaget följer upp samtliga ärenden för att säkerställa att vidtagna åtgärder är effektiva och att risken för upprepning minimeras.

För att främja mångfald och inkludering följs nyckeltal regelbundet upp och ligger till grund för mål, handlingsplaner och riktade utvecklingsinsatser. Bolaget strävar aktivt efter att skapa en inkluderande och mångsidig arbetsmiljö där alla medarbetare känner sig välkomna, respekterade och har möjlighet att lyckas. Olikheter ses som en tillgång som skapar möjligheter för medarbetare att växa och utvecklas i en inkluderande miljö. Kvinnor och män ska kunna arbeta inom Swedavias alla yrken, och det ska vara självklart att både kvinnor och män kan förena arbete med föräldraskap och privatliv. Arbetsmiljö

och organisationsfrågor får inte innebära någon form av inskränkning som kan kopplas till någon av diskrimineringsgrunderna. Alla medarbetare ska ges lika möjlighet till utveckling inom ramen för sin kunskap, vilja och förmåga. Arbetet kring mångfald och inkludering följs bland annat upp i likabehandlings- och mångfaldsplanen. Den utgår ifrån Swedavias strategiska inriktning Målbild 2030 och är en övergripande plan för alla medarbetare. Arbetet inom området sker löpande i den dagliga verksamheten och planen revideras årligen.

Utbildning och kompetensutveckling

Formell kompetens, kunskap och färdigheter är viktiga förutsättningar för Swedavias verksamhet, särskilt vad gäller flygsäkerhet. Bolagets utbildningspolicy syftar till att säkerställa att medarbetare har rätt utbildning

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

för de arbetssuppgifter som de är satta att utföra samt att ledare i organisationen även säkerställer detta. Policyn omfattar samtliga medarbetare inom Swedavia och verksamhetens ledare ansvarar för att den följs och efterlevs. Policyn gäller även vid anlitan- de av externt företag som agerar resursägare inom specifika kompetensområden samt vid inhyrning av konsulter. Medarbetaren och närmaste ledare ansvarar för att medarbeta- ren vidmakthåller de kompetenskrav som gäller för respektive befattning. Detta följs upp i individuella målsättnings- och utveck- lingssamtal (PEP), dialog och via stödsyste- met Kompetensterminalen.

S1-2 Rutiner för kontakter med den egna arbetskraften och arbetstagarrepresen- tanter angående inverkningar

Swedavias medarbetare är en prioriterad in- tressentgrupp inom ramen för de intressent- dialoger som sker regelbundet. Swedavia för en regelbunden dialog och samverkan med medarbetare, lokala arbetstagarrepresen- tanter och fackliga organisationer, för att hantera frågor som rör arbetsvillkor, större föränd- ringar och faktisk eller potentiell påverkan på den egna arbetskraften. Dialogform och omfattning varierar beroende på frågans karaktär och kan ske genom gemensamma möten, enskilda samtal, digitala samråd eller informationsutskick via e-post. Swedavia har stående, månatliga samverkansmöten med representanter från samtliga fackförbund som finns delaktiga i kollektivavtalet. Paral- lellt med dessa hålls kvartalsvisa möten med fackförbunden kring arbetsmiljö. Swedavia

säkerställer perspektiv från grupper inom den egna arbetsstyrkan som kan vara särskilt sårbara för negativa konsekvenser, såsom kvinnor, personer med funktionsnedsättning, yngre medarbetare och medarbetare med utländsk bakgrund. Detta genom aktiv dialog genom närmaste ledare, security-walks och detaljerad uppföljning av medarbetarnas input i medarbetarundersökning och Exitintervjuer.

Vid större organisatoriska förändringar genomförs särskilda informations- och samverkansinsatser med skyddsombud arbetstagarrepresentanter och fackliga organisationer. Företrädare för koncernled- ningen deltar återkommande i samverkan. Frågans karaktär avgör vilken företrädare från koncernledningen som deltar. Direktör Affärsstöd ansvarar för att samverkansforum upprätthålls och att fattade beslut genomförs.

Resultatet av dialog och samverkan mel- lan arbetsgivare, arbetstagare och fackliga organisationer utvärderas löpande genom återkommande möten med fackliga före- trädare och andra arbetstagarrepresen- tanter. Samtliga medarbetare ges dessutom möjlighet att delta i helt anonyma och årliga pulsmätningar samt i en större medarbetar- undersökning som genomförs vartannat år. I dessa undersökningar mäts bland annat engagemang, förtroende och delaktighet.

Swedavia har ett kollektivavtal som gäller för alla verksamhetsorter. Information och vägledning tas fram ur ett bolagsperspektiv, men vid behov bryts den ned och anpassas

till varje enskild ort genom etablerade samverkansformer med lokala arbetstagar- representanter.

S1-3 Rutiner för att gottgöra för negativa konsekvenser och kanaler genom vilka de egna medarbetarna kan uppmärksamma problem

Om Swedavia orsakar eller bidrar till negativa konsekvenser för den egna arbetskraften finns etablerade rutiner för att hantera och åtgärda dessa. Rutinerna har tagits fram i samråd med arbetsrättslig expertis och syftar till att säkerställa att identifierade pro- blem hanteras rättvist, sakligt och i enlighet med gällande lagstiftning.

Swedavias medarbetare kan rapportera misstänkta eller faktiska negativa conse- kvenser via sin närmaste chef, HR-funktion, skyddsombud, fackliga representanter eller genom företagets visselblåsarsystem, oav- sett anställningsform. Systemet möjliggör rapportering av misstänkta oegentligheter, etiska överträdelser, diskriminering, trakas- serier eller andra allvarliga missförhållanden. Anmälningar kan lämnas via telefon, e-post, fysiskt brev eller via en särskild webbplatt- form som är tillgänglig dygnet runt. Den sistnämnda rapporteringskanalen tillhan- dahålls av en extern och oberoende aktör. Dessa rapporteringskanaler kommuniceras i introduktions- och ledarskapsutbildningar samt via information på Swedavias intranät och externa webbplats. Samtliga rapporte- rade ärenden registreras och utreds skynd- samt av Swedavias Etiska råd i samverkan

med den/de som bedöms relevanta beroen- de på aktuellt fall. Beroende på ärendets art kan åtgärder omfatta korrigerande åtgärder i arbetsmiljön, förändrade arbetssätt, disci- plinära åtgärder eller andra lämpliga insatser. Företaget följer upp samtliga ärenden för att säkerställa att vidtagna åtgärder är effektiva och att risken för upprepning minimeras. Swedavias Code of Conduct förbjuder repressalier mot medarbetare som i god tro rapporterar allvarliga missförhållanden ochskydd mot repressalier regleras i företa- gets uppförandekod och visselblåsarpolicy, vilka redovisas i ESRS G1-1. Swedavia följer upp medarbetarnas kännedom om och för- troende för rapporteringskanaler och interna strukturer genom regelbundna medarbetar- undersökningar samt dialog med fackliga representanter och skyddsombud.

HR och Etiska rådet genomför regelbundna genomgångar av dessa ärenden för att säker- ställa att de hanterats och för att identifiera eventuella trender, återkommande problem- områden och behov av förbättringsåtgärder. Analysen används som underlag för att förbättra rutiner vad gäller etik, arbetsmiljö och organisationskultur. Sammanfattande information rapporteras till koncernledningen.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Förvaltningsberättelse
Räkenskaper
Övrig information

Åtgärder och resurser

S1-4: Åtgärder avseende väsentliga inverkningar på den egna arbetskraften och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet

Utifrån de identifierade väsentliga frågorna kopplade till den egna arbetskraften har Swedavia etablerat ett antal aktiviteter och arbetssätt för att förebygga och hantera negativ påverkan och risker och ta till vara på identifierade möjligheter. Dessa bidrar till att uppnå bolagets mål kopplade till hälsa, välbefinnande, jämställdhet och inkludering. Nedan beskrivs centrala åtgärder och koppling till respektive väsentlig fråga. Swedavia

vidtar åtgärder för att hantera väsentliga negativa och positiva inverkningar samt risker och möjligheter kopplade till den egna arbetskraften genom riktade arbetsmiljöinsatser, kompetensutvecklingsprogram och ledarskapsutbildningar.

Effektiviteten av dessa åtgärder följs upp genom regelbundna medarbetarundersökningar, uppföljning av arbetsmiljörelaterade nyckeltal såsom sjukfrånvaro och personalsättning samt dialog med fackliga representanter. Resultaten används som underlag för att justera och vidareutveckla åtgärderna.

Målnivåerna sätts av bolaget, och kan beroende på återkoppling från medarbetare eller arbetstagarrepresentanter justera måltal.

Tabell S1-4.1: Åtgärder kopplade till den egna arbetskraften

Åtgärd	Resultat	Bidrag till mål/policy	IRO
PEP – Personligt Engagemang och Prestation	Regelbunden dialog och uppföljning av prestation, utveckling och balans mellan arbete och privatliv.	Förbättrad balans, ökat engagemang och bättre prestation.	Utbildning och kompetensutveckling
Årlig lönekartläggning	Identifiering och åtgärd av osakliga löneskillnader.	Minskar löneskillnader mellan kvinnor och män.	Likabehandling och lika möjligheter
ERG grupp för inkludering	Återkoppling och förslag för ökad inkludering.	Stärker kulturell mångfald och medarbetarinflytande.	Likabehandling och lika möjligheter
Årlig revision av systematiskt arbetsmiljöarbete	Samtliga verksamheter gör en systematisk utvärdering och riskbedömning med efterföljande åtgärdsplan.	Minskar risk för negativa händelser i arbetsmiljö	Arbetsvillkor, Hälsa och säkerhet

Vid bedömning av risker kopplade till den egna arbetsstyrkan beaktar Swedavia även omvärldsfaktorer som kan påverka bolagets beroenden. Exempelvis tillgång till kvalificerad arbetskraft, medarbetarnas hälsa och välbefinnande samt kompetensutveckling. Externa faktorer som förändringar på arbetsmarknaden, teknologisk utveckling, regulatoriska krav och händelser i samhället kan påverka dessa beroenden och ge upphov till risker som exempelvis rekryteringssvårigheter, ökad arbetsbelastning eller kompetensgap.

Under rapporteringsperioden har Swedavia inte identifierat några faktiska väsentliga negativa konsekvenser för den egna arbetsstyrkan som krävt särskilda åtgärder för gottgörelse utöver ordinarie processer.

Åtgärder och resurser Hälsa och välbefinnande

För att möta och motverka kända orsaker till negativa konsekvenser prioriterar Swedavia medarbetarnas hälsa och ser balans mellan arbete och privatliv som en grundläggande framgångsfaktor. I den operativa verksamheten finns även fysiska arbetsmiljöaspekter som riskbedöms kontinuerligt. Swedavia utreder och följer alltid upp anmälda arbetsmiljöhändelser genom bland annat grundorsaksanalyser och sprider därefter lärdomarna internt för att undvika att liknande händelser inträffar igen. PEP-processen integrerar kontinuerlig coachning, prestations- och utvecklingssamtal samt uppföljning av arbetsbelastning. Vid sjukfrånvaro eller stressrelaterade problem görs lokala bedömningar i samråd med HR och vid behov företagshälsovården. Flexibla

arbetsformer erbjuds genom distansarbetsavtal som möjliggör arbete från annan plats än kontoret, samt förtroendearbets-tid för administrativa medarbetare. Effekten av åtgärderna mäts i medarbetarundersökningar som bland annat mäter balans mellan arbete och privatliv och upplevt välbefinnande. Swedavia säkerställer att den egna verksamheten inte orsakar eller bidrar till väsentliga negativa konsekvenser för den egna arbetsstyrkan genom att integrera arbetsmiljö- och hälsoperspektiv i den löpande verksamhetsstyrningen. Detta sker bland annat genom systematiskt arbetsmiljöarbete, regelbundna riskbedömningar, bemannings- och belastningsanalyser samt dialog med skyddsombud och fackliga representanter.

Vid större verksamhetsförändringar eller effektiviseringsinitiativ genomförs särskilda arbetsmiljöbedömningar för att identifiera risker för ökad arbetsbelastning eller försämrat välbefinnande. Om målkonflikter uppstår mellan affärsmässiga krav och arbetsmiljö prioriteras åtgärder som säkerställer en hållbar arbetsbelastning.

Under året beslutade Koncernledningen att utöka målet ”Inga allvarliga arbetsplatso-lyckor” från enbart Swedavia-anställda till att även omfatta de externa aktörerna på flygplatserna. Målet ska gälla retroaktivt från och med januari 2025.

Anledning till utökningen av målet är att det i flera fall är Swedavia som råder över infrastrukturen och/eller tillhandahåller utrustning samt att Swedavia har ansvar som byggherre och/eller samordningsansvarig för det fasta driftstället. Varje arbetsgivare

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

har dock alltid kvar sitt arbetsgivaransvar. I vissa allvarliga arbetsplatsolyckor finns rådigheten över risker, åtgärder och uppföljning enbart hos arbetsgivaren, någon sådan urskiljning görs dock ej för detta måls utfall. Genom att utöka målet vill Swedavia vara en ansvarstagande part i att bidra till en säker arbetsmiljö.

Det beslutades också att det är Swedavia som i detta sammanhang bedömer om de externa aktörernas arbetsplatsolyckor ska kategoriseras som allvarliga eller ej. Anledningen till det är för att få en jämförbarhet mellan våra interna allvarliga olyckor.

Inkluderande rekrytering och arbetsplats
Samtliga chefer genomgår ledarskapsutbildning som behandlar inkludering vid både rekrytering samt i det löpande arbetet. Swedavias rekryteringspolicy ger tydlig vägvisning om att inkludering och mångfald skall främjas vid rekrytering. Arbeta för att främja likabehandling och mångfald. Swedavias Code of Conduct och likabehandlings- och mångfaldspolicy tydliggör nolltolerans mot diskriminering och anger ett tydligt ansvar på ledningsnivå. Arbetet med mångfald och inkludering omfattar stöd till personalnätverk, flexibla arbetsformer samt ökad tillgänglighet på arbetsplatsen. Inkludering följs regelbundet upp genom att kartlägga mångfalden i personalstrukturen med hjälp av personalekonomiska nyckeltal, såsom andel medarbetare med utländsk bakgrund och jämställdhet inom olika områden, samt genom att mäta medarbetares upplevelse av inkludering. Utifrån resultaten ansvarar respektive ledare för att identifiera utvecklingsområden och ta fram lokala handlings-

planer som också följs upp löpande. Det övergripande arbetet följs upp och redovisas i Swedavias likabehandlings- och mångfaldsplan. Under 2025 har en Talent Acquisition Specialist anställts med ansvar för att utveckla arbetet med likabehandlingsfrågor.

Processerna för rekrytering och befordran utformas för att säkerställa jämställdhet och rättvis behandling.

Det löpande mångfalds- och inkluderingsarbetet är integrerat i kärnverksamheten och innebär bland annat partnerskap med externa organisationer samt dialog med personalgrupper, vilket bidrar till transparens och lärande. Swedavia strävar också efter att bolagets kommunikation och marknadsföring ska spegla mångfald och inkludering i praktiken.

Jämställda löner
Swedavia arbetar aktivt mot osakliga löneskillnader mellan kvinnor och män. Bolaget genomför årligen en lönekartläggning för att identifiera, analysera och åtgärda eventuella osakliga löneskillnader mellan kvinnor och män som utför lika eller likvärdigt arbete. Lönekartläggningen genomförs i enlighet med kraven i diskrimineringslagen och leds av HR-organisationen. Budget för lönerevision kan till viss del omfördelas för att minska gapet och i vissa fall görs särskilda justeringar utanför ordinarie lönerevision.

Utbildning och kompetensutveckling
360-verktyg som ett led i att stärka objektiviteten och det individuella lärandet vid strategisk kompetensförsörjning inom chefsledet.

Mått och mål

S1-5: Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras

Översikt målområden
En del av målbild 2030 i den strategiska inriktningen är att “skapa magiska mötesplatser”. Swedavias flygplatser ska vara en attraktiva arbetsplatser i en samhällsbärande verksamhet, med attraktiva arbetsvillkor och en trygg, inkluderande och utvecklande arbetsmiljö. Måltalen för social utveckling sätts i koncernledningen under strategidagar och grundas i statens ägarpolicy samt bygger på verksamhetens identifierade prioriterade områden. Fastställda mål syftar på att bidra till Swedavias strategiska hållbarhetsmål och att uppnå ständiga förbättringar. Dessa mål presenteras i Swedavias styrkort och följs upp kvartalsvis i koncernledning och styrelse. Med utgångspunkt i den dubbla väsentlighetsbedömningen och den strategiska inriktningen har fyra strategiska mål definierats, varav ett av dem som tydligt knyter an till ESRS S1-5 är “engagerade ledare och medarbetare”. Det strategiska målet följs upp vartannat år i en medarbetarundersökning som inkluderar samtliga anställda med en anställning längre än fyra månader. Därutöver genomförs årligen en pulsmätning avseende ett antal faktorer kopplat till arbetsmiljöutvecklingen, vilket ger underlag för hur arbetet fortskrider över tid. Medarbetarundersökningens resultat analyseras på gruppnivå (per ledare) sker årlig uppföljning. Vid avvikande fall, negativt mot bolagets genomsnitt, kan det vid behov initieras åtgärder.

Swedavias målsättning att minska negativa konsekvenser för den egna arbetsstyrkan sker löpande med årsvis utvärdering, genom kontinuerliga förbättringsåtgärder. Mål som är kopplade till den egna arbetskraften fastställs av koncernledningen baserat på resultat från riskanalyser, medarbetarundersökningar och uppföljning av relevanta nyckeltal. Arbetstagarrepresentanter och skyddsombud involveras i processen genom samverkansforum och dialog inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Swedavias prestation i förhållande till fastställda mål följs upp genom regelbunden uppföljning av relevanta nyckeltal såsom sjukfrånvaro, personalomsättning, resultat från medarbetarundersökningar samt arbetsmiljöindikatorer. Dessa resultat analysera via uppföljning och diskuteras i samverkan med arbetstagarrepresentanter och skyddsombud. I dialogen identifieras förbättringsområden och lärdomar som ligger till grund för justering av mål, åtgärder och arbetssätt sammanställs av HR, varefter resultaten rapporteras till koncernledningen och används som underlag för justering av åtgärder och mål.

Arbetsvillkor
Swedavias mål är att alla medarbetare ska erbjudas samma möjlighet att göra karriär.

Hälsa och säkerhet
Arbetsmiljöarbetet bedrivs som en naturlig del av den dagliga verksamheten och grundas i Arbetsmiljöpolicyn. Målsättningen uppdateras årligen och följs upp via Swedavias affärsplanering. De satta målen innefattar att inga allvarliga arbetsplatsolyckor ska inträffa samt att

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

kränkande särbehandling eller diskriminering inte ska förekomma. Ledare ska synligt och praktiskt verka för en sund, trygg och säker arbetsmiljö. I verksamheten utförs så kallade Safety Walks och Safety Talks där ledare och medarbetare har en öppen dialog om hur vi tillsammans kan skapa en bättre arbetsmiljö, både gällande den organisatoriska och sociala samt den fysiska arbetsmiljön. Antalet utförda Safety Walks är ett av Swedavias arbetsmiljömål och är en av flera aktiviteter som ingår i det systematiska arbetet för att skapa en arbetsplats utan ohälsa och olyckor. Vi redovisar inga jämförelsesiffror för Safety Walks med anledning av att metoden uppdaterats.

Säkerhetsmedvetenhet för Swedavia innebär att säkerhet ses utifrån en säker och hållbar arbetsplats kopplat till arbetsmiljö, en säker infrastruktur och anläggningar för våra flygbolagskunder och resenärer ur ett flygsäkerhetsperspektiv och en säker och trygg plats att vistas på ur ett luftfartsskyddsperspektiv. Säkerhetsmedvetenhet är ett strategiskt mål för Swedavia, där målet för 2025 är 3,5 på en skala till 4,0. Två gånger per år mäts nivån i en medarbetarundersökning. Swedavia är därtill medlem i föreningen Håll Nollan där samverkan sker för en bygg- och anläggningsbransch fri från olyckor.

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

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Likabehandling och lika möjligheter

Swedavia som arbetsplats ska präglas av mångfald, inkludering och respekt för individen på alla plan. Under 2025 är mångfald, inkludering och jämställdhet ett mål i Swedavias affärsplan, där Likabehandlings- och mångfaldsplanen beskriver att andelen kvinnor respektive män på företagsnivå ska vara inom spannet 45-55 procent 2030. Utöver det är bolagets övergripande mål att uppnå jämställdhet vid rekrytering, i chefspositioner och vid successionsplanering samt att minst ha samma andel medarbetare med utländsk bakgrund som samhällsdemografin på företagsnivå och i chefsposition. Läs mer om detta i S1-4 på sidan 109.

Målsättningen är en inkluderande kultur, där allas lika värde, rättigheter och möjligheter är en självklarhet och ingen form av kränkande särbehandling, diskriminering eller repressalier ska förekomma.

Bolaget arbetar med målstyrning i flera frågor kopplat till jämställdhet, mångfald

och inkludering, vilka redovisas nedan och sammanfattas i Likabehandlings- och mångfaldsplanen. De mål som redovisas under Likabehandling mäts genom flera delfrågor i Swedavias medarbetarundersökning och redovisar andel av svarande i procent.

Utbildning och kompetensutveckling

Swedavia eftersträvar att i så stor utsträckning det är möjligt erbjuda utbildningar och andra aktiviteter som är anpassade efter en viss roll eller arbetsuppgift i syfte att säkerställa den formella kompetensen. Bolaget har dels som målsättning att alla medarbetare ska ha rätt utbildning för de arbetsuppgifter de är satta att utföra. Alla medarbetare och ledare ska ha en löpande dialog om utbildning/kompetens samt planera för att nödvändiga kompetensbehov möts. Den andra målsättningen är att alla ledare ska säkerställa att medarbetarna har rätt kompetens och förutsättningar för att utföra sina arbetsuppgifter. Området ingår i målet som redovisas i Engagerade ledare och medarbetare som mäts vartannat år.

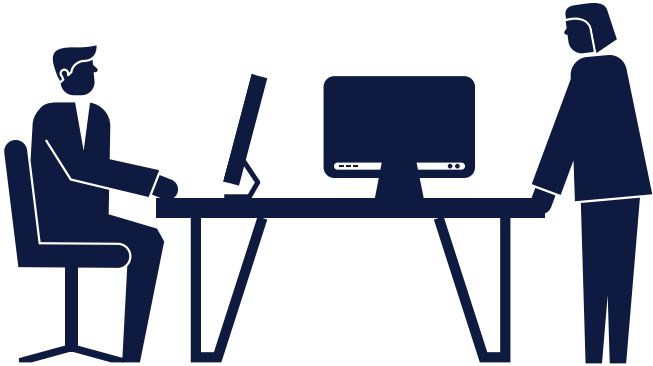
Tabell S1-5.1-4: Sociala målsättningar

Jämställdhet (procent)	Utfall			Mål		
	2023	2024	2025	2025	2026	2030
Jämställdhet på företagsnivå	33/67	35/65	37/63	38/62	40/60	45/55
Jämställdhet i chefsposition (ink. koncernledning)	32/68	35/65	36/64	38/62	40/60	45/55
Jämställdhet vid successionsplanering	49/51	40/60	48/52	45/55	45/55	45/55
Jämställdhet vid rekrytering	44/56	45/55	49/51	45/55	45/55	45/55

Utländsk bakgrund (procent)	Utfall			Mål		
	2023	2024	2025	2025	2026	2030
Antal medarbetare med utländsk bakgrund på företagsnivå	20,3	20,1	20,6	-	-	-
Antal medarbetare med utländsk bakgrund i chefsposition	10,7	13,2	14,8	-	-	-
Antal medarbetare med utländsk bakgrund vid rekrytering	27	24,4	29,4	-	-	-

Likabehandling (procent)	Utfall			Mål		
	2023	2024	2025	2025	2026	2030
Kränkande särbehandling	5	NA	6	0	0	0
Diskriminering	2	NA	2	0	0	0
Trakasserier	1	NA	1	0	0	0
Sexuella trakasserier	0,3	NA	1	0	0	0

Social utveckling	Utfall			Mål		
	2023	2024	2025	2024	2025	2026
Engagerade ledare och medarbetare (index)	64	NA	68	N/A	75	N/A
Inga allvarliga arbetsplatsolyckor (antal)	7	3	12	0	0	0
Säkerhetsmedvetenhet (trend)	3,3	3,4	3,4	Positiv trend	3,7	3,8
Safety walks (antal)			326	N/A	400	400



I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Förvaltningsberättelse
Räkenskaper
Övrig information

S1-6 Uppgifter om företagets anställda
Swedavia har enbart anställda i Sverige. Flygtrafiken är kontinuerligt förmån för förändring och det ställer även krav på en flexibilitet i personalstyrkan i bolaget. Att arbeta strategisk med bemanning och skapa en flexibilitet inom den befintliga bemanningen gör att vi kan hantera svängningar i flygtrafiken med anställningstrygghet. Där vi inte längre kan hantera mängden arbetsuppgifter tar vi in säsongsanställda och vikarier. Behovsanställningar används främst för att ersätta plötslig uppkomna behov.

Av det totala antalet anställda är 37 procent kvinnor. Bland tillsvidareanställda är andelen kvinnor 38 procent, bland tidsbegränsat anställda 20 procent och bland intermittenta anställningar 39 procent. Personalomsättningen har beräknats som antalet avslutade anställningar under rapporteringsperioden dividerat med antal tillsvidareanställda i

slutet av året. Under 2025 slutade 250 medarbetare och personalomsättningen ligger på 8,67 procent. Medelantalet anställda (hel-tidsekvivalent) uppgick till 2840 vid årets slut, och har beräknats utifrån arbetade timmar omräknat till medeltal anställda som summan av antalet arbetade timmar dividerat med normal årsarbetstid.

Redovisningsprinciper:
Antalet anställda (head count) redovisas utifrån Swedavias organisationsstruktur, vilket innebär att medarbetare inom Ledningsstödsenheter, Anläggningar och system, Operativ drift, Marknad och försäljning samt Affärsstöd är fördelade på region Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping. Rapporteringen omfattar Swedavias samtliga anställda inom de verksamheter som ingår i det centrala personalhanteringssystemet. Konsulter redovisas inte.

Tabell S1-6.1: Antal anställda efter kön

Könstillhörighet	Antal anställda	Land	Antal anställda
Män	2315	Sverige	3677
Kvinnor	1362		
Totalt anställda	3677		

Tabell S1-6.2: Antal anställda efter avtalstyp

Avtalstyp	Kvinna	Man	Övriga (*)	Uppgift saknas	Totalt
Antal anställda	1362	2315	-	-	3677
Antal tillsvidareanställda	1022	1687	-	-	2709
Antal tillfälligt anställda	39	155	-	-	194
Antal behovsansanställda	301	473	-	-	774
Antal heltidsanställda	916	1730	-	-	2646
Antal deltidsanställda	145	112	-	-	257

(*) Kön enligt vad om anges av de anställda själva

Tabell S1-6.3: Antal anställda per affärsenhet

Enheter	Antal anställda	Tillsvidare	Tidsbegränsat	Behovsanställda	Heltid (TV)	Deltid (TV)
Ledningsstödsenheter	219	213	3	3	213	0
Anläggningar & System	708	648	7	53	637	11
Markn. o Försälj. Commercial	112	110	2	0	110	0
Operations	1 872	1 190	156	526	1034	156
Ronneby Airport	51	42	4	5	32	10
Umeå Airport	215	134	3	78	117	17
Kiruna Airport	104	74	5	25	74	0
Visby Airport	110	87	2	21	76	11
Åre Östersund Airport	85	63	9	13	63	0
Luleå Airport	186	135	2	49	133	2
Regionala Flygplatsledning	15	13	1	1	12	1
	3 677	2 709	194	774	2 501	208

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Förvaltningsberättelse
Räkenskaper
Övrig information

S1-8 Kollektivavtalstäckning och social dialog

Vid utgången av 2025 omfattades 100 procent av Swedavias anställda av kollektivavtal. Samtliga medarbetare, oavsett anställningsform, befattning eller geografisk placering, har rätt att välja om de vill representeras av en fackförening och om de vill delta i kollektiva förhandlingar. Ingen medarbetare ska utsättas för diskriminering eller repressalier för att ha utövat denna rättighet. Swedavia respekterar internationella principer om föreningsfrihet och rätt till kollektiva förhandlingar i linje med ILO:s kärnkonventioner och FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Dessa principer är också integrerade i företagets Code of Conduct för leverantörer, vilket innebär att motsvarande krav och förväntningar ställs på samtliga affärspartners och leverantörer.

Swedavia samarbetar både på lokal och central nivå i enlighet gällande lagstiftning, kollektivavtal samt Swedavias samverkansavtal. Företagets olika verksamheter, oavsett geografisk lokalisering, upprätthåller även

etablerade samverkansformer med lokala fackliga arbetstagarrepresentanter i syfte att främja öppen kommunikation och goda arbetsrelationer. Vid lönerevisionstidspunkten den 1 augusti 2025 var 54 procent av samtliga anställda anslutna till ett fackförbund med lokala representanter. Bland tillsvidareanställda var andelen 67 procent. Måtten valideras inte av extern part utöver revision och exkluderar i detta sammanhang konsulter i verksamheten.

Under året har förändringar genomförts i Swedavias organisation inom flera olika verksamheter och på olika orter. Här har Swedavia säkerställt att förändringarna alltid tar hänsyn till överenskommelser kring samverkan, avseende information till och dialoger med arbetstagarrepresentanter och fackliga företrädare. Inga arbetstvister, strejker eller strejkvarsel har förekommit under rapporteringsperioden. Övergripande frågor som rör arbetstagarrepresentation och kollektiva överenskommelser hanteras på koncernnivå genom Swedavias förhandlingschef, i samverkan med lokala enheter och relevanta intressenter.

Tabell S1-8.1: Andel av personal med kollektivavtal

Andel täckningsgrad	Anställda i EES	Anställda utanför EES	Social dialog	
Täckningsgrad	(för länder med >50 anställda som representerar >10% det totala antalet anställd.)	(uppskattning för regioner med >50 anställda som representerar >10%totala antalet anställda)	Företrädare på arbetsplatsen (endast EES) (för länder med >50 anställda som representerar >10% av det totala antalet anställda.)	
0-19%		-	-	-
20-39%		-	-	-
40-59%		-	-	-
60-79%		-	-	-
80-100%	Samtliga medarbetare		Samtliga medarbetare	

S1-9 Mångfaldsindikatorer

Tabell S1-9.1: Könsfördelning

Könsefördelning, ledning	2025		2024		2023	
	Andel kvinnor	Andel män	Andel kvinnor	Andel män	Andel kvinnor	Andel män
Chefer, alla nivåer (Head count)	36% (113)	64%(198)	35%(101)	65%(180)	32%(85)	68%(180)
Koncernledning (Head count)	67%(6)	33%(3)	67%(6)	33%(3)	50%(6)	50%(6)
Styrelse (Head count)	45%(5)	55%(6)	40%(4)	60%(6)	36%(4)	64%(7)

Swedavias definierar högsta ledningen som koncernledningen, i vilken Vd och koncernchef, Direktör Anläggningar och system, Direktör Legal and governance, Direktör Marknad och försäljning, Direktör Affärsstöd, Direktör Operativ Drift International Airports, Direktör Regional Airports, Direktör Ekonomi och finans samt Direktör Strategiska initiativ och innovation ingår.

S1-10 Tillräckliga löner

Swedavia säkerställer att samtliga medarbetare och konsulter erhåller en lön som är förenlig med principerna för en rimlig levnadsstandard. Utöver de minimilöner som fastställs i kollektivavtal eller enligt nationell lagstiftning tillämpas interna löneintervaller som baseras på externa marknadsriktmärken och lönenivåer. Syftet är att säkerställa rättvisa och konkurrenskraftiga löner oavsett anställningsform, befattning eller geografisk placering. Genom tillgång till lönestatistik av olika leverantörer säkerställer vi att Swedavia erbjuder marknadsmässiga löner. Lönerna valideras inte av ett externt organ.

Tabell S1-9.2: Åldersfördelning

Åldersfördelning, antal anställda	Antal
<-30 (Head count)	880
30-50 (Head count)	1474
51-> (Head count)	1323
Total	3677

S1-11 Socialt skydd

Samtliga Swedavias medarbetare omfattas av ett socialt skyddssystem – antingen genom nationell lagstiftning, offentliga system eller företagets egna kompletterande förmåner. Detta skydd inkluderar grundläggande försäkringar och ekonomiskt stöd vid tillfällig eller långvarig sjukdom, arbetslöshet, arbetsskada eller yrkessjukdom, föräldralejdighet och pension eller permanent funktionsnedsättning.

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
→ Förvaltningsberättelse
Räkenskaper
Övrig information

S1-14 Mått för arbetsmiljö
Swedavia har systematiska arbetssätt och rutiner för att uppnå en säker och trygg arbetsmiljö för anställda, inhyrda konsulter och entreprenörer. Alla anställda omfattas av Swedavias ledningssystem avseende hälsa och säkerhet, vilket är baserat på svensk arbetsmiljölagstiftning och arbetsspecifika standarder. Anställda, inhyrda konsulter och entreprenörer på Swedavias flygplatser har krav på sig att rapportera händelser och observationer som medfört, eller riskerar att medföra, ohälsa och olycksfall. Uppföljning görs utifrån lagstadgat arbetsmiljöansvar för arbetsgivare, byggherre och samordningsansvarigt företag.

Ledare och medarbetare på Swedavia utbildas för att, utifrån sina roller och ansvar, kunna säkerställa att arbetsuppgifter utförs på ett säkert och korrekt sätt. Ett exempel på en förebyggande åtgärd för en säker arbetsplats är så kallade Safety Walks, ett strategiskt mål som följs upp varje kvartal. Läs mer om Safety Walks i S1-5 på sidan 110.

Hälsa och välmående är ett viktigt fokusområde för Swedavia och detta följs upp genom bland annat statistik för sjukfrånvaro. För 2025 var sjukfrånvaron 3,83 procent, en minskning med 0,31 procentenheter. Under rapporteringsperioden inträffade inga dödsfall bland företagets anställda, konsulter eller entreprenörer. Det registrerades 16 arbetsplatsolyckor som genererade frånvaro bland egen arbetskraft. Swedavias LTIF (Lost Time Injury Frequency) är 3,21. Under året har det blivit 327 dagar frånvaro till följd av arbets-

platsolyckor bland egen arbetskraft. Det har skett 12 allvarliga arbetsplatsolyckor på samtliga Swedavias anläggningar. Varav 3 bland egen arbetskraft och 9 bland externa företag. Kategorisering av vad som är allvarlig arbetsplatsolycka sker utifrån Arbetsmiljöverkets riktlinjer och bedöms specifikt för varje händelse. Utöver rapportering av olycksfall och tillbud sprids erfarenheter och slutsatser från inträffade händelser inom organisationen genom ledningsgrupper och på arbetsplatsträffar.

Redovisningsprinciper: En arbetsplatsolycka är en plötslig och oförutsedd händelse i arbetet som leder till personskada eller ohälsa och som uppstår i samband med att arbetet utförs eller på grund av arbetsförhållandena.

En allvarlig arbetsplatsolycka baseras på Arbetsmiljölagen 3 kap 3a§, riktlinjer på Arbetsmiljöverkets webbplats tillsammans med interna rutiner om kategorisering. Bedömning görs specifikt för varje olycka.

LTIF motsvarar totalt antal arbetsplatsolyckor, oberoende av om de medför frånvaro per en miljon arbetstimmar. Sjukfrånvaro beräknas som andel sjukfrånvarodagar i förhållande till total avtalad arbetstid. Dessa uppgifter har granskats internt men har inte verifierats av extern part utöver revision.

Begränsningar kring dessa redovisningsprinciper exemplifieras i fall då en medarbetare inte skulle rapportera en olycka som inte resulterar i sjukfrånvaro eller att både medarbetare och ledare inte rapporterar in

arbetsplatsolycka som skulle leda till frånvaro. I detta fall registreras det enbart som sjukfrånvaro och registreras inte som LTIF.

S1-15 Mått för balans mellan arbete och privatliv
Samtliga medarbetare har enligt lag rätt till att ta ut familjerelaterad ledighet.

Under 2025 tog 17 procent av alla anställda ut familjerelaterad ledighet. Andelen män som har haft familjerelaterad ledighet är 16 procent och motsvarande siffra för kvinnor är 17 procent.

Redovisningsprinciper: För att beräkna denna typ av ledighet används antal medarbetare fördelat på kön som har nyttjat VAB, Föräldraledighet eller har gett Närstående vård, delat med de totala antalet unika anställda under året. Samtliga anställningsformer oavsett anställnings längd. Inga antagande har gjorts för beräkningen och den valideras inte av extern part utöver revision.

S1-16 Ersättningsmått
Swedavia genomför årligen en lönekartläggning enligt kraven i diskrimineringslagen för att identifiera, analysera och åtgärda eventuella osakliga löneskillnader mellan kvinnor och män som utför lika eller likvärdigt arbete. I lönekartläggningen kartläggs och analyseras också Swedavias bestämmelser och praxis om löner och andra anställningsvillkor. Swedavia arbetar aktivt med att förbättra jämställdheten vad gäller chefspositioner och vid successionsplanering, samt att säkerställa jämställda karriärmöjligheter.

Swedavias ujusterade löneskillnad är 2,27 procent. Detta förklaras av olika yrkeskategorier och deras könsfördelning.

Den totala ersättningskvoten uppgår till 15,37,

Redovisningsprinciper: För ojusterad löneskillnad har ordinarie månadslön uppräknad till heltid används. I beräkningen ingår samtliga medarbetare exklusive VD.

För att räkna ut den totala ersättningskvoten har Swedavia, i syfte att redovisa ett mer rättvisande värde för vår verksamhet, använt medelersättningen för övriga medarbetare exklusive VD, istället för medianlön. Beräkning per median inkluderas 2026. Formel; Total utbetald ersättning till högst betald individ (VD)/ den totala ersättningen för alla övriga medarbetare under året-högst betald individ (VD) / antal heltidsekvivalenter under året - VD.

Se not 8 på sidan 155 för detaljer.

S1-17 Incidenter, anmälningar och allvarliga konsekvenser relaterade till mänskliga rättigheter
Swedavia har en visselblåsarfunktion som möjliggör anonyma, eller öppna, rapporteringar av oegentligheter och lagbrott som begås i relation till Swedavias verksamhet. Där personer upplever sig blivit utsatta för diskriminering eller kränkande särbehandling finns anmälningsfunktion tillgänglig för alla medarbetare via intranätet samt för externa intressenter via Diskrimineringsombuds-

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

mannen (DO). Under rapporteringsperioden inkom internt 12 anmälningar gällande kränkande särbehandling och diskriminering, av dessa har 5 konstaterats vara kränkande särbehandling eller diskriminering. Från extern part mottogs 9 anmälningar till DO, inga av dessa gick vidare till utredning. Inga fall identifierades som allvarliga överträdelser av mänskliga rättigheter. Inga böter, viten eller kompensationskrav utfärdades.

För att hantera inkomna ärenden har Swedavia tydliga rutiner och en, av koncernledningen antagen, riktlinje mot kränkande särbehandling, diskriminering och represalier. Riktad information och instruktioner finns för medarbetare respektive ledare. När en anmälan kommer in gör Swedavia som arbetsgivare alltid en bedömning av hur den ska hanteras, i vissa fall görs en oberoende utredning. En sådan utredning kan innehålla den utsattes och anklagades upplevelse, berättelser från vittnen samt underlag som e-post eller annan dokumentation. Syftet är att få en så tydlig bild som möjligt för att kunna besluta om rätt åtgärder. Även om en fullständig utredning inte görs, innebär en anmälan alltid att Swedavia agerar och sätter in åtgärder på individ- eller gruppnivå.

Swedavia fortsätter att arbeta proaktivt med due diligence-processer för mänskliga rättigheter i enlighet med OECD:s riktlinjer för ansvarsfullt företagande.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

ESRS S2 Arbetstagare i värdekedjan

Swedavia har identifierat arbetstagare i värdekedjan som en väsentlig hållbarhetsfråga med faktisk negativ inverkan och innefattar arbetsvillkor och andra arbetsrelaterade rättigheter. Dessa frågor är särskilt relevanta i ett leverantörsnätverk där flera av leveranskedjorna är globala och verksamma i länder med dokumenterat hög risk för kränkningar av mänskliga rättigheter. Swedavia tillämpar därför ett riskbaserat arbetssätt i sin process för tillbörlig aktsamhet, vilket innebär att potentiella och faktiska risker för negativ påverkan på arbetstagare i leverantörsledet identifieras och bedöms utifrån land-, bransch- och produktkategori. Detta arbetssätt är integrerat i företagets affärsmodell och strategi eftersom välfungerande och ansvarsfulla leverantörsled är avgörande för bolagets långsiktiga mål och operativa stabilitet. Swedavia lyder under lagen om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF), lagen om upphandling av koncessioner (LUK) samt lagen om offentlig upphandling (LOU) inom vissa inköpsområden. Dessa lagar ställer krav på hur upphandlingar ska genomföras samt hur uppföljning av ställda krav ska ske. Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande anger att arbetet med hållbarhet i upphandlingar ska utgå från internationellt erkända ramverk, särskilt FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter samt OECD:s riktlinjer för multinationella företag.

Arbetet med arbetstagare i värdekedjan styrs av Swedavias Code of Conduct, som baseras på dessa ramverk och andra internationellt erkända konventioner. Policyn omfattar bland annat krav på respekt för mänskliga rättigheter och biläggs alltid vid leverantörsavtal. Swedavia arbetar enligt sin etablerade process för tillbörlig aktsamhet, vilket innebär att företaget systematiskt identifierar, bedömer och hanterar risker för negativ påverkan på människor och miljö i hela värdekedjan. Detta arbete stärks ytterligare genom medlemskap i FN:s Global Compact.

Swedavia har i dagsläget inte fastställt några tidsbundna mått eller mål kopplade till arbetstagare i värdekedjan, men har för avsikt att identifiera och införa relevanta indikatorer i samband med att arbetet utvecklas i takt med att processerna för uppföljning och riskanalys fortsätter att fördjupas. Detta kommer att möjliggöra mer systematisk uppföljning av arbetets effektivitet och av värdekedjearbetarnas villkor över tid.

För att förebygga och hantera negativa effekter genomförs riskbedömningar inför varje upphandling, där relevanta källor – såsom Upphandlingsmyndighetens analyser, vetenskapliga studier och NGO rapporter – används för att bedöma sannolikhet och allvarlighetsgrad för påverkan på arbetstagare. Resultatet av riskbedömningen ligger sedan till grund för vilka krav som ställs i avtalen. Sedan 2025 registreras alla nya leverantörer



HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN
Social 	S2 Arbetstagare i värdekedjan (Infasning)*	Arbetsvillkor och arbetsrelaterade rättigheter	— Faktisk negativ	

* Förklaring: Infasning av kraven innebär att rapporteringen om biologisk mångfald och arbetstagare i värdekedjan successivt byggs upp över tid, i takt med att processer, data och styrning utvecklas.

i ett systemstöd, där de genomgår en hållbarhetsbedömning genom två obligatoriska formulär. Bedömningen ger en värdering av leverantörens hållbarhetsarbete och gör det möjligt att identifiera högriskleverantörer som kräver uppföljning. Systemet ger även insikt i leverantörernas geografiska struktur och underleverantörsled, vilket stödjer prioritering av uppföljningsinsatser.

Swedavia följer löpande upp efterlevnaden av ställda hållbarhetskrav och kan, vid behov, ställa krav på åtgärder eller förändringar hos leverantörer för att motverka eller avhjälpa negativa effekter. Arbetet fortlöper med att utveckla ett strukturerat och datadrivet arbetssätt för att bedöma och hantera dessa risker på ett konsekvent och effektivt sätt.

ESRS S3 Berörda samhällen

Inledning

Swedavia har en central roll i att skapa tillgänglighet inom och till Sverige, och därmed ett betydande ansvar gentemot de samhällen som påverkas av verksamheten. Genom att äga, driva och utveckla de tio flygplatser som utgör ett sammanhållet nationellt basutbud säkerställs en grundläggande och långsiktigt hållbar flygtransportinfrastruktur. Flygplatserna är utpekade riksintressen och har stor betydelse för mobilitet, arbetsmarknadens funktion och regional utveckling, särskilt i delar av landet där alternativa transportmedel saknas. Swedavia arbetar strukturerat för att stärka positiva effekter – såsom ökad rörlighet och regional konkurrenskraft.

Strategi

ESRS 2 SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter och SBM-3: Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

Tillgänglighet har i dubbla väsentlighetsanalysen identifierats som en väsentlig faktisk positiv inverkan för Swedavia. Det är ett Swedavia-specifikt ämne som tillhör S3 underämnet ”Samhällens ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter”. Att tillgänglighet är Swedavia-specifik betyder att den är en väsentlig aspekt som är unik och särskilt central för Swedavias verksamhet, roll och samhällsuppdrag. Tillgänglighet är en del av Swedavias samhällsuppdrag och påverkar

berörda samhällen genom bland annat regional utveckling, arbetsmarknadens rörlighet, sjukvårdens transportbehov och Sveriges internationella förbindelser. Tillgängligheten bidrar därmed direkt eller indirekt till att möjliggöra berörda samhällens rättigheter till tillgång till nödvändigheter som utbildning, hälso- och sjukvård och bostäder.

Tillgänglighet bedöms vara en väsentlig inverkan baserat på Swedavias uppdrag. Det nationella basutbud ska säkerställa ett långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar grundläggande geografisk tillgänglighet i hela landet. Genom att koppla samman Sveriges regioner med varandra och med omvärlden utför flygplatserna en samhällsviktig funktion. De samhällen som påverkas positivt av tillgänglighet bedöms vara de regioner där flygplatserna är etablerade, men också Sverige som helhet. Genom att säkerställa god flygtillgänglighet och intermodala transportlösningar bidrar Swedavia till regionernas utveckling i form av ekonomisk tillväxt, kulturellt utbyte och social sammanhållning. Flygplatser har både direkt och indirekt inverkan på regioners ekonomiska utveckling och arbetstillfällen.

Tillgänglighet, både i form av flygtillgänglighet och intermodalitet, är integrerat i Swedavias strategiska inriktning, syftet ”Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas” och Målbild 2030, bland annat ge-



HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN
Social	S3 Berörda samhällen	Tillgänglighet	+ Faktisk positiv	

nom ambitionen att förenkla resan från dörr till dörr. Swedavias Målbild 2030 och syfte – ”Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas” – säkerställer att berörda samhällens perspektiv står i centrum när framtidens flygplatser utvecklas.

Swedavia har också identifierat att den negativa inverkan ”miljöförorening av mark och vatten” har kopplingar till berörda samhällen. Denna inverkan beskrivs i ESRS E2 Miljöföroreningar, IRO-1, på sidan 94.

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information
- Swedavia
- Års- och hållbarhetsredovisning 2025
- ↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)

Hantering av inverkningar, risker och möjligheter

Policyer

S3-1: Policyer för berörda samhällen
Tillgänglighet är integrerad i flera av bolagets styrande dokument, inklusive bolagsordningen, den strategiska inriktningen och målbilden. Enligt bolagsordningen ska Swedavia inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Tillgänglighet utgör därmed en central del av Swedavias uppdrag och är en grundläggande princip som genomsyrar bolagets strategiska inriktning och utvecklingsarbete. Den strategiska inriktningen, inklusive målbilden, ligger till grund för Swedavias affärsplan som beskriver bolagets mål och prioriteringar. Den strategiska inriktningen och affärsplanen styr verksamhetens mål och prioriteringar.

Utöver interna styrdokument styrs Swedavias agerande gentemot berörda samhällen av övergripande ramverk såsom statens ägarpolicy, bolagets Code of Conduct och internationella riktlinjer för tillbörlig aktsamhet. Dessa ramverk ställer krav på ett ansvarsfullt och transparent agerande och kompletterar därmed bolagets eget styrningsarbete inom området.

- Internationella ramverk som Swedavia följer:
- UN Global Compacts tio principer
 - FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter
 - OECD:s riktlinjer för multinationella företag

S3-2: Rutiner för kontakter med berörda samhällen angående inverkningar
Swedavia har etablerade rutiner för kontinuerlig dialog med berörda samhällen för att identifiera och hantera inverkningar från verksamheten, samt att förstärka den positiva inverkan som Swedavia bidrar till. Kontakter sker genom återkommande resvaneundersökningar på Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport och varumärkesmätningar i flygplatsernas upptagningsområden, vilka ger insikter om resenärsbeteenden, regionala behov och hur flygplatserna påverkar lokalsamhället. Varumärkesundersökningen genomfördes senast under 2025 och planeras att genomföras vartannat år, medan resvaneundersökningarna följs upp kvartalsvis vid de internationella flygplatserna.

Swedavia samverkar även med regionala aktörer och samhällsrepresentanter genom forum som Flygråd, Connect Sweden, Go:-Connect, Sveriges Handelskamrar, Arlanda-regionen och Mälardalsrådet. I dessa forum diskuteras trafikutveckling, tillgänglighet och konsekvenser för regional utveckling. Inför etablering av nya flyglinjer förs en strukturerad dialog med både flygbolagskunder och kommuner, regioner och näringsliv för att säkerställa marknadsunderlag och långsiktig efterfrågan. Insikter från dessa dialoger integreras i Swedavias arbete med linjeutveckling, intermodalitet och planering för respektive flygplats. Operativt ansvar ligger på Direktören för Marknad & Försäljning för dialoger med resenärer och företagskunder, och på respektive flygplatschef för dialoger med lokala samhällsaktörer. Dialoger med företagskunder dokumenteras i Swedavias CRM-system. Respektive flygplats genom-

för en lokal intressentanalys där specifika intressenter och deras intressen kopplade till flygplatsen dokumenteras. Intressentdialoger och intervjuer som genomförs specifikt i syfte för den dubbla väsentlighetsbedömningen samt hur processen för tillbörlig aktsamhet används som underlag i väsentlighetsbedömningen beskrivs i avsnitt ESRS 2 SBM-2 på sidan 68.

S3-3: Rutiner för att gottgöra för negativa inverkningar och kanaler genom vilka berörda samhällen kan uppmärksamma problem
Swedavia har etablerade kanaler för att ta emot och hantera synpunkter från samhällsaktörer, såsom dialogmöten, samråd med berörda samhällen och klagomålshantering, vilka används om frågor eller problem skulle uppstå. Dessa strukturer bidrar till att säkerställa att eventuella konsekvenser kan fångas upp och hanteras på ett transparent och ansvarsfullt sätt.

S3-4: Åtgärder avseende väsentliga inverkningar för berörda samhällen och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller berörda samhällen, och dessa åtgärders ändamålsenlighet
Swedavia genomför ett antal riktade åtgärder för att säkerställa och stärka tillgängligheten till, från och inom Sverige. Arbetet omfattar bland annat insatser för att främja etablering och upprätthållande av flyglinjer genom incitamentsmodeller och kommersiella initiativ som ökar Swedavias attraktivitet för flygbolag. Genom samverkan med näringsliv, turismsektorn och regionala aktörer – både nationellt och lokalt – skapas förutsättningar för ett robust linjenät som

möter samhällenas behov av mobilitet och tillgänglighet. Effekterna av åtgärder kopplade till flygtillgänglighet följs upp genom de mål som redovisas i avsnitt S3-5. Swedavia använder sig även av externa rapporter som beskriver utvecklingen av tillgänglighet i olika regioner. Dessa tas fram på både nationell- och regional nivå av det europeiska samarbetsorganet ACI Europe, tillsammans med Stockholms- och Göteborgsregionen.

Tillgängligheten stärks också genom utvecklingen av intermodala och multimodala trafiknoder där flyg integreras med andra transportslag. Dessa åtgärder bidrar till ett mer effektivt transportsystem, minskad sårbarhet och förbättrad mobilitet i hela landet. Utvecklingen av intermodala noder är ett långsiktigt arbete som, utöver flygplatsernas egen utveckling, innebär att Swedavia genom aktiv dialog och samverkan med relevanta aktörer och myndigheter engagerar även andra samhällsaktörer att bidra till ett intermodalt transportsystem. Effekterna av åtgärder kopplade till intermodalitet är svåra att kvantifiera men följs delvis upp genom resvaneundersökningen med hjälp av vilken exempelvis kollektivtrafiksandel kan uppskattas.

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.

Effekterna följs upp genom analys av flygtrafikens utveckling, inklusive passagerarvolym och antalet direktlinjer. På längre sikt kan investeringar bli nödvändiga för att möta

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

framtida efterfrågan. Swedavias investeringsportfölj baseras därför på en femtonårig trafikprognos och finansiell plan, och de resurser som avsätts för detta återfinns i redovisningen av immateriella anläggningstillgångar i den finansiella rapporten i not 14 på sidan 160.

Mått och mål

S3-5: Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras
Swedavia ska inom ramen för transportpolitikens funktionsmål mäta och redovisa utfall för nedanstående tre uppdragsmål:

1. Kundnöjdhet bland resenärer, totalt och per flygplats
2. Antal inrikes- och utrikespassagerare till och från Swedavias flygplatser
3. Antal utrikesdestinationer som kan nås med direktflyg

Syftet för dessa mål redovisas i avsnitt Det här är Swedavia på sidan 4-5. Uppdragsmålen för Swedavia är inte målsatta eller tidsbundna, men ses som centrala indikatorer för Swedavias uppdrag att säkerställa tillgänglighet inom och till Sverige.

Swedavia fastställer även egna strategiska mål inom ramen för den årliga affärsplaneprocessen. I affärsplanen för 2025 ingår mål för kundnöjdhet, den totala passagerarvolymen samt för antalet direktdestinationer vid Swedavias flygplatser. De två sistnämnda målen baseras på en trafikprognos som utformas med stöd av dialoger med marknadsaktörer och andra intressenter. För att läsa mer om effekterna av passagerarförändringar, se sidan 46 och not 14 på sidan 160. Berörda samhällen är i övrigt inte involverade i uppföljning eller utvärdering av målen. De strategiska målen linjerar med Målbild 2030 samt uppdateras årligen med Swedavias affärsplanering.

Tabell S3-5.1: Strategiska mål tillgänglighet

Social utveckling	Utfall		Mål	
	2024	2025	2025	2026
Kundupplevelse (index) *	74	76	78	79
Direktdestinationer (antal)	312	298	329	344
Passagerarvolym (miljoner) **	32,5	33,3		

* Ny viktmodel, Utfall avser rullande 12 månader. Från och med 2025 viktas utfallet 50/50 mellan B2C (resenärer) och B2B (hyresgäster/koncessionshavare samt flygbolag/marktjänstbolag). Jämförelsetalet har justerats.

** Mål för passagerarvolym styrs via löpande arbete med scenarier över möjlig framtida passagerarutveckling. Hänvisning till Förvaltningsberättelse sidan 46 för effekter av passagerarvolym.



ESRS S4 Konsumenter och slutanvändare

Inledning

Swedavia verkar för att erbjuda trygga, tillgängliga och klimatsmarta flygplatser för resenärer och andra användare. Som central aktör i flygets värdekedja har bolaget ett betydande ansvar för att skydda konsumenters hälsa, säkerhet, rättigheter och personliga integritet, både genom den egna verksamheten och genom de tjänster som tillhandahålls av aktörer i flygplatsmiljön. Arbetet med konsumenter och slutanvändare omfattar särskilt områdena hälsa och säkerhet, användbarhet för alla samt personlig integritet. Swedavia arbetar kontinuerligt för att förebygga risker, värna resenärers rättigheter samt säkerställa en trygg och inkluderande upplevelse för alla som vistas i flygplatsmiljön.

Strategi

SBM-2: Intressenters intressen och synpunkter och SBM-3: Väsentliga inverkaner, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell Konsumenter och slutanvändare, framför allt resenärer, är användare av Swedavias flygplatser och påverkas därmed av bolagets verksamhet och dess relationer i värdekedjan. Swedavia genomför löpande kundupplevelsemätningar på samtliga flygplatser. Utöver dessa mätningar används information från relevanta rapporter och omvärldsbevakning i processen för den

dubbla väsentlighetsbedömningen, för att skapa en helhetsbild gällande resenärernas intressen och synpunkter. Slutsatserna från det sammanvägda underlaget till den dubbla väsentlighetsbedömningen visar att miljö och klimat, atmosfär, hälsa och säkerhet samt renlighet är viktiga frågor för resenärerna. En ökad medvetenhet och krav på ökad hållbarhet bland resenärer är en bidragande anledning till att Swedavia sedan bolagets start har integrerat hållbarhetsfrågor i sin strategiska inriktning och affärsplan.

Swedavias förmåga att erbjuda säkra, tillgängliga och välfungerande flygplatser är avgörande för förtroendet hos resenärer, flygbolag och samhället i stort. Bolaget har ett tydligt ansvar för att säkerställa att verksamheten bedrivs på ett sätt som skyddar resenärers hälsa, säkerhet och rättigheter. Det omfattar både den direkta påverkan från flygplatstjänsterna och den indirekta påverkan genom varor och tjänster som erbjuds av externa aktörer inom flygplatsmiljön. I den dubbla väsentlighetsanalysen har Swedavia identifierat tre väsentliga frågor kopplade till konsumenter och slutanvändare.

Vad gäller hälsa och säkerhet gör Swedavia bedömningen att bolaget har en faktiskt positiv inverkan. Säkerhet har högsta prioritet och Swedavia arbetar proaktivt med flygsäkerhets- och luftfartsskyddsarbete i



HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN
Social	S4 Konsumenter och slutanvändare	Hälsa och säkerhet för resenärer	+ Faktisk positiv	
		Användbarhet för alla (Swedavia specifik)	- Potentiell negativ	
		Personlig integritet	- Potentiell negativ	

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information
- Swedavia
- Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
→ Förvaltningsberättelse	
Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

samarbete med övriga berörda aktörer på flygplatserna och i värdekedjan. Med säkerhet som bas i allt man gör strävar Swedavia ständigt efter att flygplatserna ska vara trygga och säkra platser, sammanfattat via hållbarhetshjulet i den strategiska inriktningen. Swedavia tar ansvar för att förebygga, upptäcka och rapportera misstänkta fall av människohandel då flygplatser ofta utgör transitpunkter.

Swedavias flygplatser ska vara tillgängliga, inkluderande och användbara för alla.

Risken för diskriminering samt otillräcklig tillgång till varor och tjänster för personer med fysiska och/eller icke-synliga funktionsnedsättningar innebär en potentiell negativ påverkan. Swedavia för en löpande dialog med funktionsrättsorganisationer för att stärka kunskapen om målgruppen och utveckla ett mer strukturerat arbetssätt för att samla in och omsätta insikter i verksamheten. ”Användbarhet för alla” är utpekad som en prioriterad del av Målbild 2030; Förenkla resan från dörr till dörr samt Skapa magiska mötesplatser och är en prioriterad förflyttning i Swedavias affärsplan 2025-2026. Dessa förflyttningar är nya eller justerade, utifrån den dubblaväsentlighetsbedömningen, för affärsplaneperioden 2025-2026.

Swedavia behandlar resenärers personuppgifter bland annat kopplade till Passenger Reduced Mobility (PRM)-tjänster och kameraövervakning används för att upprätthålla säkerheten på flygplatserna och inom operativa delar som parkering. En personuppgiftsincident som leder till att personuppgifter förstörs, går förlorade, ändras, röjs eller blir åtkomliga för obehöriga kan

innebära negativa konsekvenser för resenärers personliga integritet. Detta medför att personlig integritet är bedömd att ha en *potentiell* negativ inverkan.

Hantering av inverkningar, risker och möjligheter

Policyer

S4-1 Policyer för konsumenter och slutanvändare

Respekt för resenärernas mänskliga rättigheter

Swedavias Code of Conduct fastställer bolagets etiska inriktning inom flera områden, däribland mänskliga rättigheter för resenärer. Den slår fast att Swedavia respekterar internationellt erkända mänskliga rättigheter och bedriver verksamhet i enlighet med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, FN:s barnkonvention och ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetet. Bolagets Code of Conduct beslutas av styrelsen, ligger i linje med den strategiska inriktningen och gäller samtliga anställda och andra som arbetar för, eller på uppdrag av Swedavia samt alla leverantörer. Swedavia strävar efter att samtliga kunder och partners ska ha kännedom om och efterleva bolagets Code of Conduct. Den uppdateras regelbundet i samråd med interna och externa intressenter och publiceras på Swedavias hemsida. Inga fall av bristande efterlevnad av bolagets Code of Conduct har rapporterats nedströms i värdekedjan under rapporteringsperioden.

Hälsa och säkerhet för resenärer
Säkerhet är grundläggande för flyget och därmed för Swedavia. Bolaget strävar

efter att samtliga tio flygplatser ska vara trygga och säkra platser för resenärerna. Swedavias säkerhetspolicy, som beslutas av styrelsen, och flygsäkerhetspolicy samt informationssäkerhetspolicyn, som beslutas av koncernledningen, är centrala policyer för resenärernas säkerhet. Policyerna anger inriktning för utpekade områden, där ansvaret för att implementera dessa ligger på verksamhetens respektive affärsområden. Säkerhetskulturen inom Swedavia bygger på principen om ”just culture” där medarbetare uppmuntras att öppet rapportera avvikelser, incidenter och ge förbättringsförslag utan rädsla för repressalier. Genom ständig förbättring kan tryggheten för resenärerna ökas.

Användbarhet för alla

Swedavia arbetar aktivt för att säkerställa att alla resenärer kan använda flygplatsernas tjänster på ett säkert och självständigt sätt. Tillgänglighet och användbarhet för personer med fysiska såväl som icke-synliga funktionsnedsättningar hanteras primärt genom Swedavias Code of Conduct, som fastställer likabehandling och lika möjligheter för alla. Genom kravställning, och genom att policyn gäller kunder och leverantörer, kan Swedavia säkerställa att motsvarande ansvar upprätthålls i nedströms värdekedja. Utöver internationellt erkända normer grundar sig Swedavias arbete i nationell lagstiftning och internationella riktlinjer om tillgänglighet och icke-diskriminering.

Personlig integritet

Swedavia, som personuppgiftsansvarig, ansvarar för att uppfylla de skyldigheter och tillgodose resenärers rättigheter som följer av dataskyddslagstiftning. Gällande resenärer hanteras främst personuppgifter

kopplade till användning av PRM-tjänster, säkerhetskontrollen på flygplatserna, uppgifter om enheter kopplade till resenärernas wi-fi-användning samt inom parkering. Swedavias riktlinjer för personuppgiftsbehandling anger att, och hur, bolaget ska behandla personuppgifter på ett lagligt, korrekt och transparent sätt i förhållande till den registrerade. Riktlinjerna beslutas av koncernledningen och gäller för bolagets anställda och för samtliga aktörer som behandlar personuppgifter på uppdrag av Swedavia. Bolaget följer gällande dataskyddslagstiftning och en förutsättning för att tillse lagefterlevnad är att medarbetare har kunskap om dataskydd och kännedom om Swedavias styrande dokument. Till riktlinjer för personuppgiftsbehandling hör ett antal rutiner bland annat kopplat till upprättande och uppföljning av personuppgiftsbiträden, genomförande av konsekvensbedömningar och hantering av registrerades rättigheter. Alla medarbetare får grundläggande utbildning inom dataskydd och det finns etablerade processer, arbetssätt och mallar för att säkerställa att dataskydd hanteras inom hela verksamheten.

S4-2 Rutiner för kontakter med konsumenter och slutanvändare angående inverkningar

Swedavia tar idag emot kundsynpunkter via bolagets digitala kanaler och hemsida. Hantering och dialog sker av Contact center som återkopplar eller söker information vid behov hos berörd verksamhet.

Kontakter med resenärer sker genom återkommande resvaneundersökningar och varumärkesmätningar i flygplatsernas upptagningsområden, vilka ger insikter om resenärsbeteenden. Varumärkesundersökningen

I korthet				
Strategisk inriktning				
Verksamhet				
→ Förvaltningsberättelse				
Räkenskaper				
Övrig information				
	genomfördes senast 2024 och planeras att genomföras vartannat år, medan resvaneundersökningarna följs upp kvartalsvis vid de internationella flygplatserna. Direktören för Marknad och Försäljning har det operativa ansvaret för att kontakter genomförs och beaktas i beslut. Generella synpunkter kan lämnas via ett digitalt återkopplingsformulär via Swedavias webbplats. Läs mer om hur de hanteras nedan under S4-3. Utöver de generella kanalerna för kontakt med resenärer så genomför Swedavia regelbundna dialoger med intressenter och organisationer som företräder personer med funktionsnedsättning. Genom dessa samtal får bolaget bättre förståelse för deras behov och förväntningar, vilket bidrar till att upptäcka brister, prioritera förbättringar och stärka den interna kompetensen. Swedavia ingår också i det nationella rådet för användbarhet och tillgänglighet inom kollektivtrafiken, Råd för Tillgänglighet och Användbarhet för personer med Funktionsnedsättning (RTAF), som leds av Trafikverket. Genom detta forum deltar Swedavia i dialog och samråd med funktionsrörelsen, aktörer inom väg- och järnvägssektorn, trafikmyndigheter samt andra myndigheter. Syftet är att bidra till att de nationella funktionspolitiska målen i transportsystemet kan genomföras på det mest effektiva sättet. S4-3 Rutiner för att gottgöra för negativa inverknings och kanaler genom vilka konsumenterna och slutanvändarna kan uppmärksamma problem Rapportering av allvarliga incidenter och säkerhetsavvikelser hanteras enligt Swedavias interna processer för avvikelshantering. Swedavias visselblåsarsystem möjliggör ano-	nym rapportering av allvarliga missförhållanden utan rädsla för repressalier, enligt Swedavias Code of Conduct. Funktionen kan användas av resenärer och nås via bolagets hemsida. Swedavia tillhandahåller flera kanaler för resenärer att lämna synpunkter, klagomål eller rapportera avvikelser. Det inkluderar ett digitalt återkopplingsformulär via Swedavias webbplats, med möjlighet att rapportera säkerhetsrelaterade händelser, miljöproblem eller brister i tillgänglighet eller service generellt. Alla inkomna ärenden registreras i Swedavias ärendehanteringssystem och behandlas enligt fastställda rutiner. Hantering av ärende som rör ersättning sker via Claims som för dialog med berörda, och i vissa fall sker ersättning utifrån skadeståndsanspråk. Under 2025 samlades klagomålshantering i ett centralt kundcenter på Stockholm Arlanda Airport, vilket möjliggör en mer samordnad hantering och enhetlig uppföljning av ärenden. I samband med det infördes ett nytt systemstöd som ska öka insikterna om återkommande problem och intern förbättringspotential. Resenärer och andra flygplatsbesökare kan vid frågor om behandling av personuppgifter, eller för att lämna klagomål angående dataskydd kontakta Swedavias Dataskyddsombud. Åtgärder och resurser S4-4 Åtgärder avseende väsentliga inverknings och kanaler genom vilka konsumenterna och slutanvändarna kan uppmärksamma problem Rapportering av allvarliga incidenter och säkerhetsavvikelser hanteras enligt Swedavias interna processer för avvikelshantering. Swedavias visselblåsarsystem möjliggör ano-	Hälsa och säkerhet för resenärer Säkerhetsarbetet bedrivs i samverkan på flera organisatoriska nivåer, från lokala säkerhetsgrupper på flygplatserna till centrala beslutande organ som Central Safety Review Board (C-SRB). Genom dessa strukturer säkerställs att förebyggande åtgärder genomförs, att säkerhetsarbetet är effektivt och ändamålsenligt samt att ansvariga chefer har en god överblick över säkerhetsläget. Swedavia vidtar omfattande åtgärder för att säkerställa säkerheten och integriteten för både resenärer och medarbetare i flygplatsmiljön. Arbetet omfattar såväl fysisk säkerhet som skydd av personuppgifter och bygger på systematiska rutiner, tydlig ansvarsfördelning och regelbunden uppföljning. Swedavia lanserade under 2025 en utbildningsinsats riktad till medarbetare som arbetar på och kring flygplatserna i syfte att stärka arbetet mot människohandel. Utbildningen togs fram i samarbete med Jämställdhetsmyndigheten och Länsstyrelsen i Stockholm samt Västra Götaland och finns tillgänglig på Swedavias externa extranät. Som en del i det arbetet har även särskilda rutiner och tydliga riktlinjer tagits fram för hur medarbetare ska agera vid misstanke om människohandel. Arbetet implementeras successivt på Swedavias flygplatser under perioden 2025–2026. Swedavia följer årligen upp hur många medarbetare som har genomfört utbildningen och rapporterar utfallet till Jämställdhetsmyndigheten. Användbarhet för alla Swedavia har gått med i Airport Council International (ACI) ackrediteringsprogram Accessibility Enhancement Accreditation	Program (AEA) som handlar om att stärka arbetssätt och kartlägga tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning på flygplatser. Arbetet inleddes i början av 2025 med ett pilotprojekt på Göteborg Landvetter Airport. I december fick vi beskedet att Göteborg Landvetter Airport uppnått nivå ett i ackrediteringsprogrammet, vilket innebär att vi fick rekommendationer på förbättringsområden i flygplatsens förmåga att leverera service av kvalitet till resenärer med funktionsnedsättning för ett mer tillgängligt och inkluderande transportsystem. Fokus är på utformning och infrastruktur, kultur och operations, information, kommunikation och teknik samt kundupplevelse. Genom ackrediteringsprogrammet kommer Swedavia att kunna öka sina insikter kring målgruppen utifrån ett hela-resan-perspektiv. Det handlar bland annat om en utvärdering som kartläggning av eventuella hinder för tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning och rekommendationer från ACI kring åtgärder och generella förbättringar. Bedömningen är att detta kommer att stärka samordningen och stödet i verksamheten kopplat till tillgänglighet och användbarhet. Personlig integritet Swedavia har under året kompletterat riktlinjer för personuppgiftsbehandling med flertalet rutiner. Ett nytt arbetssätt för att genomföra konsekvensbedömningar har implementerats och flertal utbildningsinsatser har genomförts inom organisationen för att höja medvetenheten inom, och kunskapen kring, dataskydd och personlig integritet.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Risker med personuppgiftsbehandlingen identifieras och omhändertas med lämpliga organisatoriska och tekniska säkerhetsåtgärder. Detta sker bland annat i genomförandet av konsekvensbedömningar för personuppgiftsbehandlingar som anses vara hög risk.

Mått och mål

S4-5 – Mål för hur väsentliga inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras

Hälsa och säkerhet för resenärer

Swedavia genomför systematisk uppföljning och kvalitetsmätning inom samtliga säkerhetsområden för att säkerställa kravefterlevnad. Utsedda funktioner finns lokalt med löpande ansvar att leda arbetet, samt följa upp mätetal och indikatorer och rapportera dessa i lokala och centrala forum. Säkerheten har högsta prioritet och Safety Performance Indicators (SPI), arbetsmiljöhändelser och olyckor rapporteras regelbundet till koncernledningen. Antal haverier och allvarliga tillbud rapporteras årligen till ägaren genom uppdragsmål.

Swedavia har en strukturerad och riskbaserad hantering som syftar till att uppnå, upprätthålla och vidareutveckla en hög säkerhetsnivå i linje med koncernens långsiktiga mål. Arbetet omfattar efterlevnad av lagar och regler, tydlig organisering med definierade roller och ansvar, samt ett effektivt nyttjande av de system som finns för avvikelsehantering och uppföljning. Säkerhetsledningssystem, manualer samt återkommande utbildningar styr och stödjer medarbetare och syftar till en hög medvetenhet om säkerheten. Säkerhets-

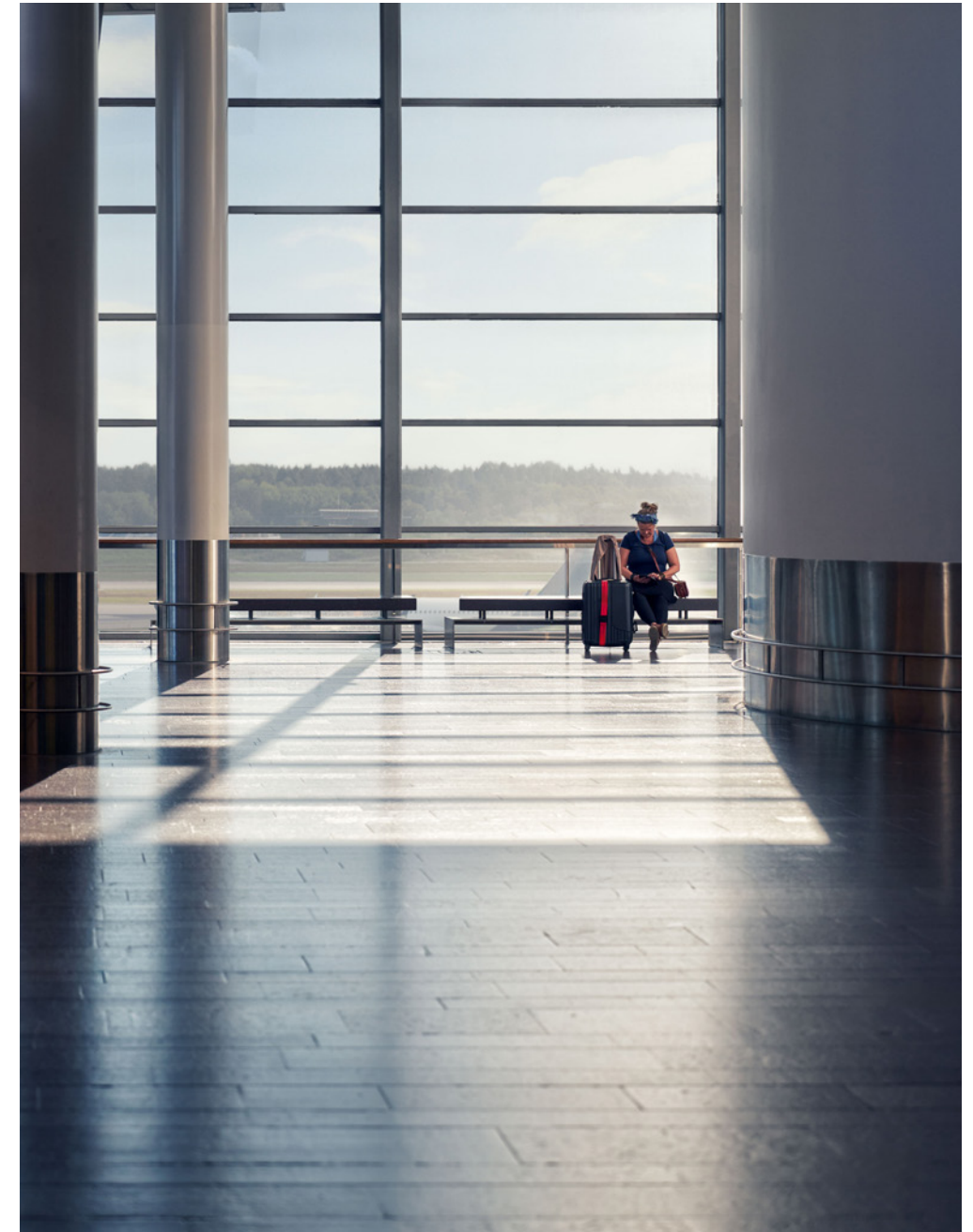
medvetenhet är en prioriterad del av verksamheten och syftar till att höja medvetenheten och kunskapen genom utbildningar och kommunikationsaktiviteter. Arbeta med att utveckla proaktiva mätetal kopplat till flygsäkerhet och bolagets processer pågår.

Användbarhet för alla

Swedavia ska inom ramen för transportpolitikens funktionsmål mäta och redovisa utfall för kundnöjdhet bland resenärer, totalt och per flygplats. Uppdragsmålen för Swedavia är inte målsatta, men fungerar som centrala indikatorer för Swedavias uppdrag att säkerställa tillgänglighet inom och till Sverige. Swedavia har inga specifika målsättningar för användbarhet för alla, men ett arbete för att utvärdera behovet av mål ska genomföras under 2026.

Personlig integritet

Personuppgifter ska av bolaget behandlas på ett lagligt, korrekt och transparent sätt i enlighet med dataskyddsförordningens grundläggande principer. Dataskyddsförordningen ger de registrerade ett flertal rättigheter vad gäller behandling av personuppgifter. Det är Swedavias ansvar som personuppgiftsansvarig att tillgodose dessa rättigheter och säkerställa att tillräckliga processer finns för att tillmötesgå de registrerades begäranden. Personuppgiftsincidenter hanteras enligt Riktlinjer för personuppgiftsbehandling och tillhörande rutin i enlighet med dataskyddslagstiftning. Risker med personuppgiftsbehandlingen identifieras löpande och omhändertas med lämpliga organisatoriska och tekniska säkerhetsåtgärder. Kundupplevelsemätningar genomförs löpande där resenärer kan lämna synpunkter kring bland annat personlig integritet.



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Förvaltningsberättelse**

Räkenskaper

Övrig information



Bolagsstyrning

Affärsetik och regelefterlevnad är en integrerad del av Swedavias styrning och riskhantering. Genom Code of Conduct, antikorrupcionspolicy och visselblåsarfunktion finns tydliga ramar för ansvarsfullt företagande och förebyggande av oegentligheter i hela verksamheten. Swedavia bedriver även ett strukturerat arbete med tillbörlig aktsamhet i leverantörsledet, där hållbarhetskrav och riskbedömningar ingår i samtliga inköpsprocesser. Det styrelseutsedda Etiska rådet har en central roll i hantering och uppföljning av ärenden, och genom hög utbildningstäckning inom affärsetik och antikorrupcion stärks en gemensam etisk kultur i organisationen.



Läs mer

G1 Ansvarsfullt företagande 126

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)

96%

Ledare har utbildats

Hög utbildningstäckning 2025

Obligatorisk e-learning i antikorrupcion följs upp årligen; 96 % av ledare hade genomfört godkänd utbildning under 2025, kompletterat med nano-utbildningar och riktade lärarledda insatser.



Code of Conduct

Styrd leverantörshantering och tillbörlig aktsamhet

Alla inköpsavtal omfattas av leverantörs Code of Conduct; rutiner för uppföljning av hållbarhetskrav och riskbedömning i leverantörsled enligt bl.a. OECD och UNGP.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

ESRS G1 Ansvarsfullt företagande

Inledning

Swedavia strävar efter att upprätthålla ett öppet affärsklimat och en hög affärsetik. I bolagets affärer värnar man om säkerhet och respekt för alla de människor som berörs av verksamheten. Värderingar och affärsetiska riktlinjer ger handledning om hur Swedavia gör affärer och skapar en långsiktig och hållbar vinst. Syftet med detta avsnitt är att beskriva Swedavias principer, styrning och arbete inom affärsetik och ansvarsfullt företagande i enlighet med kraven i ESRS G1. Affärsetik definieras enligt ESRS G1 som normer, principer och rutiner för att säkerställa hederligt och ansvarsfullt uppträdande i affärsrelationer. Upplysningarna omfattar Swedavia AB och samtliga dotterbolag, samt de delar av värdekedjan där Swedavia har ett direkt affärsmässigt inflytande eller betydande påverkan.

Hantering av inverknings, risker och möjligheter

IRO-1 Hur bolaget identifierar inverknings, risker och möjligheter relaterade till affärsetik och processer för att identifiera detta
Swedavia arbetar systematiskt med att identifiera, bedöma och följa upp väsentliga inverknings, risker och möjligheter kopplade till affärsetik och ansvarsfullt företagande. Arbetet utgår från koncernens styrande dokument, såsom bolagets Code of Conduct, antikorrupsionspolicy och visseblåsarprocessen, och integreras i Swedavias

övergripande riskhantering och verksamhetsstyrning. I resultatet av den dubbla väsentlighetsbedömningen bedömdes hållbarhetsfrågorna ansvarsfullt företagande och korruption och mutor som väsentliga.

Policyer

Upplysningskrav G1-1- Affärsetiska policyer och företagskultur
Från Swedavias ägare svenska staten finns tydliga förväntningar på föredömligt agerande inom hållbarhet. Den uppdaterade ägarpolicyen står fast vid att statligt ägda bolag ska vara förebilder inom hållbarhet med hög affärsetik och bedriva ett aktivt, systematiskt och riskbaserat regelefterlevnadsarbete. Bolagen ska agera föredömligt och ansvarsfullt i enlighet med gällande regelverk inom bland annat konkurrensrätt, penningtvätt och finansiering av terrorism, sanktioner, integritet och dataskydd samt antikorrup­tion, förebyggande av oegentligheter och hantering av intressekonflikter. Bolagen ska också ha ansvarsfulla relationer med samarbetspartners, kunder och leverantörer. Dessutom förväntas bolaget agera ansvarsfullt inom skatteområdet och vid påverkansarbete/lobbyverksamhet.

Swedavia har policyer för att upptäcka, bedöma, hantera och/eller åtgärda väsentliga inverknings relaterade till affärsetiska frågor. Arbetet mot korruption regleras genom



HÅLLBARHETSOMRÅDE	ESRS OMRÅDE	HÅLLBARHETSFRÅGA	INVERKAN	FINANSIELL PÅVERKAN
Bolagsstyrning 	G1 Ansvarsfullt företagande	Ansvarsfullt företagande	+ Faktisk positiv	
		Korruption och mutor	- Potentiell negativ	

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

tydliga styrande dokument. FN:s konvention mot korruption (United Nations Convention against Corruption, UNCAC) är ett bindande folkrättsligt avtal som Sverige ratificerat. Den ställer krav på stater att förebygga, kriminalisera och bekämpa korruption.

Swedavia följer, utifrån ägarpolicy, FN Global Compact. Ett initiativ för företag att följa tio principer rörande mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljö och antikorruption.

Swedavias Code of Conduct är överordnad och kompletteras av en Antikorrupsionspolicy och Riktlinjer för extern representation. Policy och riktlinjerna är medvetet mer restriktiva än lagstiftningen, eftersom Swedavia som statligt ägt bolag har ett särskilt ansvar att förvalta offentliga resurser med integritet och transparens. Swedavias Code of Conduct, antikorrupsionspolicy och relaterade riktlinjer är särskilt inriktade på de materiella hållbarhetsfrågor som identifierats i den dubbla väsentlighetsbedömningen, främst ansvarsfullt företagande samt korruption och mutor, och syftar till att förebygga, upptäcka och hantera såväl negativa inverkningsområden som risker inom dessa områden. Swedavias affärsetiska policyer och riktlinjer gäller för moderbolaget och samtliga dotterbolag. Krav på affärsetiskt agerande omfattar även leverantörer och affärspartners genom Swedavias Code of Conduct för leverantörer och kontraktuella villkor, vilket innebär att policyernas tillämpning sträcker sig till relevanta delar av värdekedjan. Code of Conduct är också en del av anställningsavtalet för Swedavias medarbetare och tillämpningen omfattar på detta vis samtliga anställda. Styrelsen beslutar om Swedavias

Code of Conduct. Verkställande direktören ansvarar för att den implementeras och efterlevs i verksamheten. Uppföljning och hantering av ärenden stöds av det Etiska rådet och internrevisionen. Arbetsordning för Etiska Rådet fastställs av styrelsen. Antikorrupsionspolicy bereds i koncernledningen och fastställs av verkställande direktören. Swedavias chefsjurist ansvarar för och fastställer bolagets Riktlinjer för extern representation.

Vid fastställande och uppdatering av Swedavias affärsetiska regelverk tas utgångspunkt i den dubbla väsentlighetsbedömningen, främst ansvarsfullt företagande samt korruption och mutor. Vidare beaktas förväntningar från ägare, kunder, leverantörer, medarbetare och andra relevanta intressenter, bland annat genom att policyer utformas i linje med statens ägarpolicy, OECD:s riktlinjer, FN Global Compact och FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter

Swedavias affärsetiska regelverk utgör en grundpelare i bolagets företagskultur och används aktivt för att etablera, utveckla och vidmakthålla en kultur präglad av integritet, öppenhet och ansvarstagande. Detta sker genom obligatoriska utbildningar, löpande intern kommunikation, ledaransvar samt genom att regelverket tillämpas i det dagliga beslutsfattandet och i uppföljning av avvikelser. Swedavias affärsetiska policyer kommuniceras via bolagets ledningssystem och intranät och är tillgängliga för samtliga medarbetare. För externa intressenter finns information och visselblåsarfunktion tillgänglig via externa kanaler. Riskerna för korruption och mutor ökar med exem-

plevis transaktioners storlek och tillgång till bolagskritisk information. De delar av verksamheten som typiskt sett bedöms ha förhöjd risk för exponering mot korruption och mutor är främst funktioner kopplade till inköp, upphandling, kommersiella avtal samt större investerings- och projektverksamhet och ledningsfunktioner.

För Swedavias intressenter finns flera möjligheter att kontakta bolaget vid misstanke om oegentligheter. Swedavias visselblåsarfunktion är tillgänglig både för medarbetare och externa parter. Inkommande anmälningar hanteras av det Etiska rådet genom ett oberoende och krypterat system. Det finns en tydligt definierad process för hur inkomna ärenden tas emot och behandlas, och funktionen garanterar full anonymitet för den som rapporterar. I Swedavias antikorrupsionspolicy finns det beskrivet hur visselblåsare skyddas.

Swedavia etablerar och utvecklar sin företagskultur genom styrande dokument, obligatoriska utbildningar, ledaransvar och kontinuerlig dialog i organisationen. Kulturen följs upp genom bland annat Swedavias medarbetarundersökning och Pulsmätning samt genomförda utbildningar, hantering av visselblåsarärenden samt internrevisionens granskningar. Swedavia har en etablerad struktur för utbildning inom affärsetik och antikorruption som omfattar obligatorisk e-learning för samtliga medarbetare, fördjupad utbildning för chefer samt återkommande uppföljning av genomförandegrad kopplat till ledare.

Upplysningskrav G1-2: Hantering av förbindelser med leverantörer

Swedavias samtliga inköpsavtal omfattar bolagets Code of Conduct för leverantörer, och relevanta delar av organisationen utbildas i överenskommelse för motverkande av mutor och korruption (ÖMK), som även refereras till i Swedavias antikorrupsionspolicy och riktlinjer. Bolaget har dessutom en etablerad rutin för uppföljning av hållbarhetskrav i inköpsavtal. Rutinen beskriver hur leverantörer följs upp ur ett hållbarhetsperspektiv för att säkerställa att de uppfyller de krav som fastställts vid avtalstecknandet. Den definierar vilka leverantörer som omfattas av olika nivåer av uppföljning baserat på bland annat riskbedömning, ansvarsfördelning och dokumentationskrav. Den insamlade dokumentationen utgör ett centralt underlag för fortsatt avtalSUPPFÖLJNING och framtida upphandlingar. Uppföljningsmöten protokollförs av inköpsavdelningen, av avtalsansvarig eller miljöspecialist när detta överenskommit, och uppföljning kan även genomföras i ett systemstöd där dokumentationen lagras.

Swedavia har även en rutin för identifiering och bedömning av risk för negativ inverkan i leverantörsled. Rutinen syftar till att, genom tillbörlig aktsamhet, identifiera och bedöma risker för negativ inverkan på mänskliga rättigheter och miljö i leverantörsled. Arbetet genomförs i enlighet med Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande, OECD:s riktlinjer för multinationella företag och FN:s vägledande principer om företag och mänskliga rättigheter. Målet är att förebygga och minimera risken för negativ inverkan på mänskliga rättigheter

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

och miljö i de affärsrelationer Swedavia ingår. Bedömningen görs med stöd av mall för identifiering och bedömning av negativ inverkan inför upphandling och utgör grund för leverantörsval, kravställning i avtal och efterföljande uppföljning.

Upplysningskrav G1-3: Förebyggande arbete mot, och upptäckt av, korruption och mutor

Till Swedavias förebyggande åtgärder, funktioner för att upptäcka korruption och mutor samt vidta åtgärder hör koncernövergripande råd, utbildning, ett visselblåsarsystem och rådgivning. I Swedavias riktlinjer för extern representation anges att bolagets anställda kan kontakta Swedavia Legal för rådgivning och stöd.

Sedan år 2014 finns ett etiskt råd ("Etiska rådet") utsett av Swedavias styrelse. Etiska rådet består av Direktör för Affärsstöd, chefsjurist, och chef för internrevisionen. Anmälningar till visselblåsarfunktionen och anmälningar om påstådd korruption går till Etiska Rådet. Etiska rådet genomför vid anmälan en intern utredning som även kan komma att utökas till en extern utredning. Överträdelse kan resultera i såväl arbetsrättsliga åtgärder såsom polisanmälan. Det Etiska rådet är utsett av styrelsen och dess arbete regleras i det Etiska rådets särskilda arbetsordning. Inga anmälningar utreds av personer som är berörda eller på annat sätt är inblandade i det aktuella ärendet. Om någon av rådets ledamöter omfattas av eller berörs av anmälningen deltar denne inte i handläggningen eller utredningen av ären-

det. Det Etiska rådet rapporterar årligen, via chefen för internrevision, till Swedavias koncernledning och styrelse. Chefen för internrevision lämnar dessutom kvartalsvisa rapporter till verkställande direktören. Utredning av misstänkta överträdelse sker inte enbart inom ramen för visselblåsarfunktionen utan även för ärenden som uppmärksammas via andra interna eller externa kanaler. Sådana ärenden hanteras enligt Etiska rådets fastställda processer för oberoende och objektiv utredning. Swedavia har under hösten 2025 byggt upp en separat gruppering som har till uppgift att kategorisera och utreda händelser i enlighet med regelverkens krav på oberoende och svarstider. Full tillämpning från juli 2026. Under andra halvan av 2026 ska även regionala flygplatser händelser omhändertas med detta arbetssätt.

Lärlarleda antikorrupsionsutbildningar erbjuds för bolagets ledare. Sedan 2014 är Swedavias utbildning (e-learning) om bolagets antikorrupsionspolicy och riktlinjer för extern representation obligatorisk för alla medarbetare. Varje ledare ansvarar för att på ett lämpligt sätt informera och föra en öppen dialog med medarbetarna om bolagets antikorrupsionspolicy och riktlinjer för extern representation. Syftet är att medarbetarna ska vara medvetna om riskerna för korruption och mutbrott. Andel ledare som genomfört godkänd utbildning följs upp som en nyckelindikator (KPI) och mäts årligen för att säkerställa att alla ledare har genomgått och godkänts i utbildningen. Under 2025 hade 96 procent av Swedavias ledare genomfört godkänd utbildning, vilket innebär att

medarbetaren genomfört utbildningen och klarat tillhörande kunskapstest. Koncernledning omfattas av utbildningsinsatser inom området. Styrelsen erhåller regelbunden information om affärsetiska frågor och vid behov riktade genomgångar. Därtill erbjuds Swedavias medarbetare en nano-utbildning i antikorrupsion. Den består av korta digitala lektioner som finns tillgängliga via Swedavias intranät. Under året har även ett antal lärlarleda utbildningar gjorts för utvalda enheter i bolaget.

Mått och mål

Upplysningskrav G1-4: Fall av korruption och mutor

Under 2025 har 73 incidenter rapporterats in till Swedavias visselblåsarfunktion och det Etiska rådet har hanterat 63 anmälningar. Inga fällande domar avseende korruption eller mutbrott meddelats mot Swedavia och inga böter har ålagts bolaget.

Vid konstaterade eller misstänkta överträdelse av Swedavias antikorrupsionspolicy, Code of Conduct eller relaterade rutiner vidtas åtgärder baserat på ärendets art och allvar. Åtgärder kan omfatta interna och vid behov externa utredningar, arbetsrättsliga åtgärder, polisanmälan, samt korrigerande åtgärder såsom uppdatering av rutiner och styrdokument, förstärkta interna kontroller och riktade utbildningsinsatser. Lärlarleda från ärenden används för att utveckla det förebyggande arbetet och uppföljningen.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information

Korsreferenstabell

FN:s Global Compact

Swedavia stödjer sedan 2012 FN:s Global Compact och dess tio principer. Swedavias års och hållbarhetsredovisning 2025 utgör även Swedavias Communication on Progress (COP), det vill säga en årlig uppdatering av hur koncernen lever upp till de tio principerna. Tabellen nedan visar var varje enskild princip inom Global Compact som återfinns i Swedavias års och hållbarhetsredovisning 2025.

FN:s Global Compact tio principer	Sidhänvisning och kommentarer
Mänskliga rättigheter	
1. Företag ska stödja och respektera skydd för internationella mänskliga rättigheter inom den sfär som de kan påverka	87-88, 106–108, 122–123, 126–128
2. Företag ska försäkra sig om att det egna företaget inte är delaktigt i brott mot mänskliga rättigheter	87-88, 105-107, 116, 119, 122, 126–128
Arbetsvillkor	
3. Företag ska upprätthålla föreningsfrihet och erkänna rätten till kollektiva förhandlingar	105–108, 114
4. Företag ska verka för avskaffande av alla former av tvångsarbete	106, 108, 122, 127
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	16, 105–116, 122
Miljö	
7. Företag ska stödja förebyggande åtgärder för att motverka miljöproblem	3, 14-23, 80–82, 94–103
8. Företag ska ta initiativ för att främja större miljömässigt ansvarstagande	3, 14-23, 75–86, 94–103
9. Företag ska uppmuntra utveckling och spridning av miljövänlig teknik	3, 14-23, 32–33, 77-82
Korruption	
10. Företag ska motarbeta alla former av korruption, inklusive utpressning och mutor	54, 122, 126–128

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ **Förvaltningsberättelse**

Räkenskaper

Övrig information

Gröna obligationer ger gröna investeringar

Swedavia etablerade redan 2019 sitt första ramverk för gröna obligationer kopplat till bolagets Medium Term Note-program (MTN-program), och som en av de första flygplatsoperatörerna i världen emitterade Swedavia i december 2019 sin första gröna obligation. Under januari 2026 publicerade Swedavia ett nytt uppdaterat ramverk som bygger på 2025 års Green Bond Principles och Green Loan Principles.

Ramverket möjliggör finansiering genom gröna obligationer och bolaget har per den 31 december 2025 utestående gröna obligationer för 2 600 miljoner kronor. Det motsvarar 36% av de utestående obligationer under MTN-programmet.

Det gröna ramverket beskriver hur emissionslikviden ska användas och hur hantering och återrapportering ska bedrivas. En grundläggande förutsättning för att ett projekt ska kunna finansieras via gröna obligationer är att de uppfyller de krav som anges i Swedavias Green Bond Framework

som i sin tur bygger på Green Bond Principles (2025) och Green Loan Principles (2025). Ramverket innefattar projektkategorierna:

- Gröna byggnader
- Förnybar energi
- Hållbara transporter
- Energieffektivisering
- Förebygga och begränsa föroreningar
- Cirkulär ekonomi
- Klimatanpassning
- Miljömässigt hållbar förvaltning av levande naturresurser och markanvändning
- Second opinion på grönt ramverk



Swedavias ramverk för gröna obligationer har genomgått en oberoende extern granskning av Morningstar Sustainalytics som även har utfärdat en Second opinion för ramverket för gröna obligationer (Sustainalytics Second Party Opinion - Swedavia Green Finance Framework, 9 January, 2026). Sustainalytics har bedömt ramverkets hållbarhetsbidrag som "Betydande" ("Significant"). Ramverket för gröna obligationer och second opinion i sin helhet finns att läsa på www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information.

Swedavias tidigare ramverk för gröna obligationer publicerades 2022 och genomgick en oberoende extern granskning av CICERO Shades of Green. Det tidigare ramverket för gröna obligationer och Second opinion från CICERO, samt historiska impact-rapporter finns att läsa på www.swedavia.se/om-swedavia/finansiell-information.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet	Utestående gröna obligationer	Emitterade gröna obligationer, Lån nr.	Volym (MSEK)	Emissionsdatum	Löptid (år)
	Gröna obligationer uppgick per den 31 december 2025 till 2 600 miljoner kronor.	141	100	2023-05-23	10
Strategisk inriktning	Representanter från Swedavias olika affärs- och verksamhetsområden identifierar kon-	147	500	2024-11-21	5,25
	tinuerligt möjliga miljöinvesteringar. Dessa	148	600	2025-01-17	3
Verksamhet	utvärderas sedan av en kommitté bestående	149	400	2025-01-17	5,25
	av representanter från bland annat ledning-	150	1000	2025-01-17	5,25
→ Förvaltningsberättelse	en, hållbarhetsavdelningen, finansavdel-				
	ningen samt specialister inom projekt- och				
Räkenskaper	portföljhantering. Kommittén ansvarar för				
	att de projekt som klassificeras som gröna				
	lever upp till de krav som är formulerade				
Övrig information	i Swedavias gröna finansieringsramverk.				
	Swedavia Green Bond Impact Report för				
	2025, som publiceras under 2026, beskriver				
	och kvantifierar effekterna av investeringar				
	som finansierats med gröna obligationer.				

I korthet

ESRS-index

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

Upplysningskrav	Titel	Sida	Kommentar	Från annan EU-lagstiftning
BP-1	Allmän grund för upprättande av hållbarhetsrapporten	63		
BP-2	Upplysningar med avseende på särskilda omständigheter	63 - 64		
GOV-1	Förvaltnings-, lednings- och tillsynsorganens roll och deras information om och behandling av hållbarhetsfrågor	64		SFDR, Referensvärdesförordningen
GOV-2	Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan	64		
GOV-3	Integrering av hållbarhetsprestanda i incitamentssystem	65		
GOV-4	Förklaring om tillbörlig aktsamhet	65		SFDR
GOV-5	Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering	65		
SBM-1	Strategi, affärsmodell och värdekedja	65 - 67		SFDR, Referensvärdesförordningen
SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	68 - 69		
S1 ESRS 2, SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	105 - 106		
S3 ESRS 2, SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	118		
S4 ESRS 2, SBM-2	Intressenters intressen och synpunkter	121 - 122		
SBM-3	Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	70 - 73		
E1 ESRS 2, SBM-3	Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	77		
S1 ESRS 2, SBM-3	Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	105 - 106		SFDR
S3 ESRS 2, SBM-3	Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	118		
S4 ESRS 2, SBM-3	Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	121 - 122		
IRO-1	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverkningar, risker och möjligheter	74		
E1 ESRS 2, IRO-1	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga klimatrelaterade inverkningar, risker och möjligheter	76		
E2 ESRS 2, IRO-1	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverkningar, risker och möjligheter i samband med miljöföreoreningar	94 - 95, 98		
E5 ESRS 2, IRO-1	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverkningar, risker och möjligheter avseende resursanvändning och cirkulär ekonomi	101		
G1 ESRS2, IRO-1	Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverkningar, risker och möjligheter	126		
IRO-2	Upplysningskrav i ESRS-standarder som omfattas av företagets hållbarhetsrapport	74		
Miljöinformation				
ESRS E1	Klimatförändringar			
E1-1	Omställningsplan för begränsning av klimatförändringar	78		Tredje pelaren, Referensvärdesförordningen, EU:s klimatlag
E1-2	Policyer för begränsning av och anpassning till klimatförändringar	80		

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Index-tabell fort.

Upplysningskrav	Titel	Sida	Kommentar	Från annan EU-lagstiftning
E1-3	Åtgärder och resurser med avseende på klimatförändringar	80 - 81		
E1-4	Mål för begränsning av och anpassning till klimatförändringar	82		SFDR, Tredje pelaren, Referensvärdesförordningen
E1-5	Energianvändning och energimix	83		SFDR
E1-6	Brutto-utsläpp av växthusgaser (Scope 1, 2 och 3)	84 - 86		SFDR, Tredje pelaren, Referensvärdesförordningen
E1-7	Upptag av växthusgaser och koldioxidkrediter	86		EU:s klimatlag
E1-8	Intern prissättning av koldioxid	86		
E1-9	Förväntade finansiella effekter genom väsentliga fysiska risker och omställningsrisker och potentiella klimatrelaterade möjligheter		Infasning	Tredje pelaren, Referensvärdesförordningen
Upplysningar enligt artikel 8 i förordning (EU) 2020/852 (Taxonomiförordningen)		87 - 93		
ESRS E2	Miljöförorening av mark och vatten			
E2-1	Policyer relaterade till miljöförorening	95		
E2-2	Åtgärder och resurser relaterade till miljöförorening	96		
E2-3	Mål relaterade till miljöförorening	97		
E2-4	Miljöförorening av luft, vatten och mark	97		
E2-5	Ämnen som inger betänkligheter och ämnen som inger mycket stora betänkligheter		Ej tillämplig	
E2-6	Förväntade finansiella effekter av miljöföroreningsrelaterade risker och möjligheter		Infasning	
ESRS E2	Miljöförorening, Buller			
E2-1	Policyer relaterade till miljöförorening	99		
E2-2	Åtgärder och resurser relaterade till miljöförorening	99		
E2-3	Mål relaterade till miljöförorening	99		
E2-4	Miljöförorening av luft, vatten och mark	99		
E2-5	Ämnen som inger betänkligheter och ämnen som inger mycket stora betänkligheter		Ej tillämplig	
E2-6	Förväntade finansiella effekter av miljöföroreningsrelaterade risker och möjligheter		Infasning	
ESRS E4	Biologisk mångfald och ekosystem			
BP-2.17	Användning av bestämmelser för infasning i enlighet med tillägg C till ESRS 1	100	Infasning	SFDR
ESRS E5	Resursanvändning och cirkulär ekonomi			
E5-1	Policyer för resursanvändning och cirkulär ekonomi	101 - 102		
E5-2	Åtgärder och resurser för resursanvändning och cirkulär ekonomi	102		
E5-3	Mål för resursanvändning och cirkulär ekonomi	102		
E5-4	Resursinflöden	102 - 103		
E5-5	Resursutflöden	103		SFDR
E5-6	Förväntade finansiella effekter av inverkningar, risker och möjligheter som har att göra med resursanvändning och cirkulär ekonomi		Infasning	

Index-tabell fort.

Upplysningskrav	Titel	Sida	Kommentar	Från annan EU-lagstiftning
Samhällsansvarsinformation				
ESRS S1	Den egna arbetskraften			
S1-1	Policyer för den egna arbetskraften	106 - 108		SFDR, Referensvärdesförordningen
S1-2	Rutiner för kontakter med den egna arbetskraften och arbetstagarrepresentanter angående inverkningar	108		
S1-3	Rutiner för att gottgöra för negativa inverkningar och kanaler genom vilka den egna arbetskraften kan uppmärksamma problem	108		SFDR
S1-4	Åtgärder avseende väsentliga inverkningar på den egna arbetskraften och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller den egna arbetskraften, och dessa åtgärders ändamålsenlighet	109 - 110		
S1-5	Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	110 - 112		
S1-6	Uppgifter om företagets anställda	113		
S1-7	Uppgifter om icke-anställda i företagets egna arbetskraft		Infasning	
S1-8	Kollektivavtalstäckning och social dialog	114		
S1-9	Mångfaldsindikatorer	114		
S1-10	Tillräckliga löner	114		
S1-11	Socialt skydd	114		
S1-12	Personer med funktionsnedsättning		Infasning	
S1-13	Mått för utbildning och kompetensutveckling		Infasning	
S1-14	Mått för arbetsmiljö	115		SFDR, Referensvärdesförordningen
S1-15	Mått för balans mellan arbete och fritid	115		
S1-16	Ersättningsmått	115		SFDR
S1-17	Incidenter, anmälningar och allvarliga inverkningar på mänskliga rättigheter	115 - 116		SFDR, Referensvärdesförordningen
ESRS S2	Arbetstagare i värdekedjan			
BP-2.17	Användning av bestämmelser för infasning i enlighet med tillägg C till ESRS 1	117	Infasning	SFDR, Referensvärdesförordningen
ESRS S3	Tillgänglighet			
S3-1	Policyer för berörda samhällen	119		SFDR, Referensvärdesförordningen
S3-2	Rutiner för kontakter med berörda samhällen angående inverkningar	119		
S3-3	Rutiner för att gottgöra för negativa inverkningar och kanaler genom vilka berörda samhällen kan uppmärksamma problem	119		
S3-4	Åtgärder avseende väsentliga inverkningar på berörda samhällen och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller berörda samhällen, och dessa åtgärders ändamålsenlighet	119 - 120		SFDR
S3-5	Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	120		

Index-tabell fort.

Upplysningskrav	Titel	Sida	Kommentar	Från annan EU-lagstiftning
ESRS S4	Konsumenter och slutanvändare			
S4-1	Policyer för konsumenter och slutanvändare	122		SFDR, Referensvärdesförordningen
S4-2	Rutiner för kontakter med konsumenter och slutanvändare angående inverkningar	122 - 123		
S4-3	Rutiner för att gottgöra för negativa inverkningar och kanaler genom vilka konsumenter och slutanvändare kan uppmärksamma problem	123		
S4-4	Åtgärder avseende väsentliga inverkningar för konsumenter och slutanvändare och strategier för att hantera de väsentliga riskerna och utnyttja de väsentliga möjligheterna, vad gäller konsumenter och slutanvändare, och dessa åtgärders ändamålsenlighet	123 - 124		SFDR
S4-5	Mål för hur väsentliga negativa inverkningar ska hanteras, positiva inverkningar stärkas och väsentliga risker och möjligheter hanteras	124		
ESRS G1	Ansvarsfullt företagande			
G1-1	Policyer för ansvarsfullt företagande och företagskultur	126 - 127		SFDR
G1-2	Hantering av förbindelser med leverantörer	127 - 128		
G1-3	Förebyggande arbete mot, och upptäckt av, korruption och mutor	128		
G1-4	Fall av korruption eller mutor	128		SFDR, Referensvärdesförordningen
G1-5	Politiskt inflytande och lobbyverksamhet		Ej väsentlig	
G1-6	Betalningspraxis		Ej väsentlig	

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

→ Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Övrig information

I korthet

Strategisk inriktning

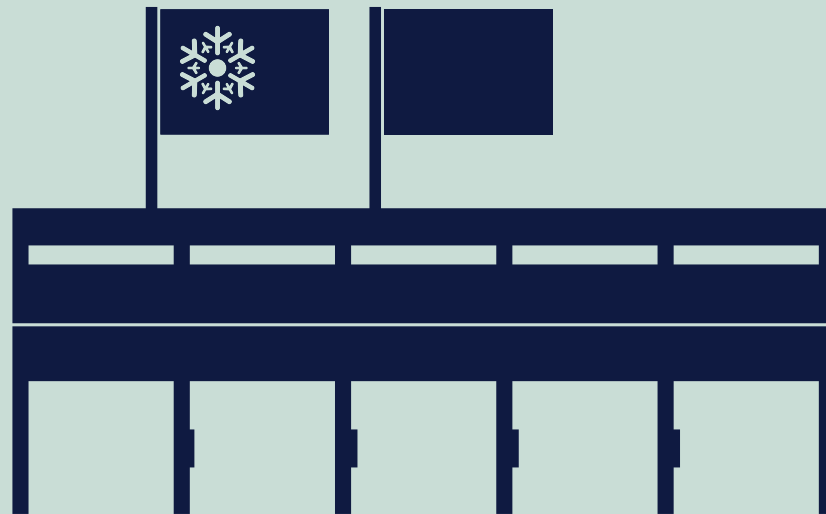
Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ **Räkenskaper**

Övrig information

Räkenskaper



Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)



I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
Förvaltningsberättelse	
→ Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

Koncernens räkenskaper	
Koncernens resultaträkning	138
Koncernens balansräkning	139
Koncernens förändringar i eget kapital	140
Koncernens kassaflödesanalys	141
Moderbolagets räkenskaper	
Moderbolagets resultaträkning	142
Moderbolagets balansräkning	143
Moderbolagets förändringar i eget kapital	144
Moderbolagets kassaflödesanalys	145
Noter	
Not 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper	146
Not 2 Viktiga bedömningar och uppskattningar	152
Not 3 Segmentsredovisning	152
Not 4 Nettoomsättning	153
Not 5 Transaktioner med närstående .	154
Not 6 Övriga rörelseintäkter	155
Not 7 Arvode och kostnadsersättning till revisorer	155
Not 8 Anställda och personalkostnader	155
Not 9 Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	158
Not 10 Övriga rörelsekostnader	158
Not 11 Finansiella intäkter och kostnader	158

Not 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver	159
Not 13 Skatt	159
Not 14 Immateriella anläggningstillgångar	160
Not 15 Materiella anläggningstillgångar	161
Not 16 Byggnader och mark	161
Not 17 Markanläggningar	162
Not 18 Installationer, fordon och inventarier	162
Not 19 Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar	162
Not 20 Verkligt värde	163
Not 21 Förvaltningsfastigheter	163
Not 22 Leasing	163
Not 23 Biologiska tillgångar	165
Not 24 Finansiella anläggningstillgångar	165
Not 25 Andra långfristiga fordringar . .	165
Not 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures	166
Not 27 Andelar i koncernföretag	166
Not 28 Finansiella tillgångar och skulder	168
Not 29 Material och förråd	169
Not 30 Övriga fordringar	169
Not 31 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	169
Not 32 Kortfristiga placeringar	169
Not 33 Eget kapital	170
Not 34 Avsättningar	170
Not 35 Avsättningar för pensioner . . .	171
Not 36 Övriga avsättningar	172
Not 37 Uppskjuten skatt	173
Not 38 Räntebärande skulder	175
Not 39 Låneskulder	177
Not 40 Checkräkningskredit	177



Not 41 Övriga skulder	177
Not 42 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	177
Not 43 Finansiella risker	178
Not 44 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	182
Not 45 Kassaflöde	182
Not 46 Kompletterande information till finansiella nyckeltal	182
Not 47 Händelser efter balansdagen . .	182

Årsredovisningens undertecknande	183
Revisionsberättelse	184

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Koncernens resultaträkning

Koncernens rapport över totalresultat

(Belopp i MSEK)	Not	2025	2024
Nettoomsättning	3, 4, 5	6 801	6 393
Övriga rörelseintäkter	6	189	32
Summa intäkter		6 991	6 425
Aktiverat arbete för egen räkning		161	136
Externa kostnader	7	-2 889	-2 843
Personalkostnader	8	-2 241	-2 097
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-1 687	-1 571
Övriga rörelsekostnader	10	-10	-23
Rörelseresultat		324	26
Resultat från finansiella poster	11		
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures		66	51
Finansiella intäkter		19	41
Finansiella kostnader		-389	-370
Resultat före skatt		20	-253
Skatt	13	-26	27
Årets resultat		-6	-227
Resultat per aktie	33		
Resultat per aktie före och efter utspädning, SEK		-0,18	-0,34
Antal aktier		1 441 403 026	1 441 403 026

(Belopp i MSEK)	Not	2025	2024
Årets resultat		-6	-227
Övrigt totalresultat:			
Poster som kan omklassificeras till resultaträkningen			
Kassaflödessäkringar:			
Omklassificerats till resultaträkningen		-11	8
Årets värdeförändring		-32	-61
Skatt		9	11
Övrigt totalresultat intresseföretag och joint ventures, netto		-6	-11
Poster som inte omklassificeras till resultaträkningen			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensioner		32	-62
Skatt		-7	13
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		-14	-102
Årets totalresultat		-19	-329

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

(Belopp i MSEK)	Not	2025-12-31	2024-12-31
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	14	640	693
Materiella anläggningstillgångar	15, 16, 17, 18, 19	20 746	20 092
Nyttjanderättstillgångar	22	883	987
Förvaltningsfastigheter	21	653	620
Biologiska tillgångar	20, 23	135	132
Uppskjuten skattefordran	37	440	463
Derivatinstrument	20, 28, 43	152	205
Finansiella anläggningstillgångar	24, 25, 26, 28	2 860	3 044
Summa anläggningstillgångar		26 509	26 236
Omsättningstillgångar			
Material och förråd	29	115	115
Kundfordringar	28, 43	520	462
Fordringar hos intresseföretag och joint ventures	5	10	11
Övriga fordringar	30	350	240
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	31	210	192
Kortfristiga placeringar	32	—	99
Likvida medel	28, 40	326	852
Summa omsättningstillgångar		1 532	1 972
Summa tillgångar		28 041	28 208

(Belopp i MSEK)	Not	2025-12-31	2024-12-31
Eget kapital			
Aktiekapital	33	1 441	1 441
Övrigt tillskjutet kapital		3 783	3 783
Säkringsreserv	43	115	149
Hybridobligationer		5 149	4 500
Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat		164	409
Summa eget kapital		10 651	10 282
Långfristiga skulder			
Avsättningar	34, 35, 36	2 614	2 730
Räntebärande skulder	38, 39	11 145	9 249
Leasingskulder	22, 38	822	919
Derivatinstrument	20, 28, 43	5	17
Övriga långfristiga skulder		13	13
Summa långfristiga skulder		14 600	12 927
Kortfristiga skulder			
Avsättningar	34, 36	93	134
Räntebärande skulder	38, 39, 40	1 003	2 874
Derivatinstrument	20, 28, 43	7	6
Leasingskulder	22, 38	133	138
Leverantörsskulder		618	506
Skulder till intresseföretag och joint ventures	5	8	30
Övriga skulder	41	228	633
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	42	700	677
Summa kortfristiga skulder		2 790	4 998
Summa eget kapital och skulder		28 041	28 208

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information

Koncernens förändringar i eget kapital

2025 (Belopp i MSEK)	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkringsreserv	Hybridobligationer	Balanserade vinstmedel inklusive årets resultat	Totalt eget kapital
Eget kapital vid årets ingång	1 441	3 782	149	4 500	409	10 282
Emission, hybridobligationer	—	—	—	3 000	—	3 000
Återköp, hybridobligation	—	—	—	-2 351	—	-2 351
Räntekostnad, återbetalning ovillkorat kapitaltillskott	—	—	—	—	-5	-5
Transaktionskostnader hybridobligationer	—	—	—	—	-48	-48
Räntekostnader, hybridobligationer	—	—	—	—	-207	-207
Summa transaktioner med ägare, m.fl.	—	—	—	649	-259	389
Årets resultat	—	—	—	—	-6	-6
Övrigt totalresultat	—	—	-34	—	20	-14
Summa årets totalresultat	—	—	-34	—	14	-20
Utgående eget kapital 2025-12-31	1 441	3 782	115	5 149	164	10 651

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

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Förvaltningsberättelse
→ Räkenskaper
Övrig information
Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Koncernens kassaflödesanalys

(Belopp i MSEK)	Not	2025	2024
Den löpande verksamheten	45		
Resultat före skatt		20	-253
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		1 273	1 337
Betald skatt		—	-16
		1 293	1 068
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		0	-25
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-25	109
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		-186	-81
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 083	1 071
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar	3	-23	-113
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	3	-2 208	-1 677
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		170	—
Förvärv av kortfristiga placeringar	32	-583	-594
Avyttring av kortfristiga placeringar	32	682	792
Utdelning från intresseföretag	5	56	85
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1 906	-1 508
Finansieringsverksamheten			
Emission hybridobligationer	33	3 000	—
Återköp hybridobligationer	33	- 2 351	-108
Hybridobligationer, räntekostnader och transaktionskostnader	33	-255	-270
Återbetalning ovillkorat kapitaltillskott jämte ränta		-229	—
Upptagna lån	38, 39	4 088	2 844
Återbetalda lån	38, 39	-3 843	-2 085
Återbetalda leasingkulder	22	-114	-110
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		296	271
Årets kassaflöde		-527	-166
Likvida medel vid årets början		852	1 018
Likvida medel vid årets slut		326	852



- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Moderbolagets resultaträkning

(Belopp i MSEK)	Not	2025	2024
Nettoomsättning	4, 5	6 798	6 367
Aktiverat arbete för egen räkning		161	136
Övriga rörelseintäkter	6	185	32
Summa intäkter		7 143	6 354
Externa kostnader	7	-3 008	-2 949
Personalkostnader	8	-2 256	-2 145
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-1 562	-1 451
Övriga rörelsekostnader	10	-10	-23
Rörelseresultat		308	-34
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i koncernföretag	5	—	60
Ränteintäkter och liknande resultatposter	11	50	69
Räntekostnader och liknande resultatposter	11	-427	-384
Resultat efter finansiella poster		-70	-289
Bokslutsdispositioner	12	387	224
Resultat före skatt		317	-66
Skatt	13	-78	19
Årets resultat		239	-47

Moderbolagets rapport över totalresultat

(Belopp i MSEK)	Not	2025	2024
Årets resultat		239	-47
Övrigt totalresultat		—	—
Årets totalresultat		239	-47

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information

Moderbolagets balansräkning

(Belopp i MSEK)	Not	2025-12-31	2024-12-31
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	14	394	471
Materiella anläggningstillgångar	15, 16, 17, 18, 19	20 315	19 738
Finansiella anläggningstillgångar	24, 25, 26, 27, 37	3 583	3 849
Summa anläggningstillgångar		24 292	24 058
Omsättningstillgångar			
Material och förråd	29	115	115
Kundfordringar	28, 43	518	459
Fordringar hos koncernföretag	5	1 169	1 074
Fordringar hos intresseföretag och joint ventures	5	10	11
Övriga fordringar	30	339	237
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	31	243	225
Kortfristiga placeringar	32	—	99
Kassa och bank	28, 40	326	852
Summa omsättningstillgångar		2 721	3 072
Summa tillgångar		27 013	27 130

(Belopp i MSEK)	Not	2025-12-31	2024-12-31
Eget kapital			
33			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital (1 441 403 026 aktier)		1 441	1 441
Fond för utvecklingsutgifter		22	18
Summa bundet eget kapital		1 463	1 460
Överkursfond		2 161	2 161
Hybridobligationer		5 149	4 500
Balanserade vinstmedel		1 052	1 362
Årets resultat		239	-47
Summa fritt eget kapital		8 602	7 977
Summa eget kapital		10 065	9 437
Skulder			
12			
Obeskattade reserver			
		339	679
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande enligt tryggandelagen	34, 35	854	887
Övriga avsättningar	34, 36	2 029	2 127
Summa avsättningar		2 883	3 014
Långfristiga skulder			
		11 145	9 249
Obligationslån	38, 39	6 345	4 449
Skulder till kreditinstitut	38, 39	4 800	4 800
Summa långfristiga skulder		11 145	9 249
Kortfristiga skulder			
		2 581	4 751
Skulder till kreditinstitut	40	4	4
Obligationslån	38, 39	799	2 148
Företagscertifikat	38, 39	199	498
Leverantörsskulder		607	501
Övriga räntebärande skulder	38, 39	—	224
Skulder till koncernföretag	5	39	40
Skulder till intresseföretag och joint ventures	5	8	30
Övriga kortfristiga skulder		226	632
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	42	698	674
Summa kortfristiga skulder		2 581	4 751
Summa eget kapital och skulder		27 013	27 130

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information
- Swedavia
- Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Moderbolagets förändringar i eget kapital

2025 (Belopp i MSEK)	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			Totalt eget kapital
	Aktiekapital	Fond för utvecklingsutgifter	Överkursfond	Hybridobligationer	Balanserade vinstmedel	
Eget kapital vid årets ingång	1 441	18	2 161	4 500	1 316	9 437
Emission, hybridobligationer	—	—	—	3 000	—	3 000
Återköp, hybridobligation	—	—	—	-2 351	—	-2 351
Räntekostnad, återbetalning ovillkorat kapitaltillskott	—	—	—	—	-5	-5
Transaktionskostnader hybridobligationer	—	—	—	—	-48	-48
Räntekostnader, hybridobligationer	—	—	—	—	-207	-207
Summa transaktioner med ägare, m.fl.	—	—	—	649	-259	389
Aktivering av utvecklingsavgifter	—	9	—	—	-9	—
Upplösning till följd av årets avskrivningar på utvecklingsavgifter	—	-6	—	—	6	—
Årets resultat	—	—	—	—	239	239
Övrigt totalresultat	—	—	—	—	—	—
Summa årets totalresultat	—	—	—	—	239	239
Utgående eget kapital 2025-12-31	1 441	22	2 161	5 149	1 292	10 065

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

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Förvaltningsberättelse
→ Räkenskaper
Övrig information
Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Moderbolagets kassaflödesanalys

(Belopp i MSEK)	Not	2025	2024
Den löpande verksamheten	45		
Resultat före skatt		-70	-289
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet, m.m.		1 411	1 489
Betald skatt		11	-12
		1 352	1 188
Ökning(-)/Minskning(+) av material och förråd		0	-25
Ökning(-)/Minskning(+) av rörelsefordringar		-121	88
Ökning(+)/Minskning(-) av rörelseskulder		-304	-249
Kassaflöde från den löpande verksamheten		927	1 003
Investeringsverksamheten			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-23	-113
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-2 153	-1 658
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		170	–
Förvärv av kortfristiga placeringar	32	-583	-594
Avyttring av kortfristiga placeringar	32	682	792
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1 908	-1 573
Finansieringsverksamheten			
Emission hybridobligationer	33	3 000	–
Återköp hybridobligationer	33	-2 351	-108
Hybridobligationer, räntekostnader och transaktionskostnader	33	-255	-270
Återbetalning ovillkorat kapitaltillskott jämte ränta		-229	–
Upptagna lån	38, 39	4 088	2 844
Återbetalda lån	38, 39	-3 843	-2 086
Erhållna/lämnade koncernbidrag	3	45	23
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		454	405
Årets kassaflöde		-527	-166
Likvida medel vid årets början		852	1 018
Likvida medel vid årets slut		326	852



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

NOT 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper

Swedavia AB (publ), organisationsnummer 556797-0818, säte i Sigtuna kommun, Sverige. Adressen till bolagets huvudkontor är 190 45 Stockholm-Arlanda (Flygvägen 1). Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det av regeringen beslutade basutbudet av flygplatser. Antalet flygplatser uppgår till tio stycken och utgörs av Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport, Kiruna Airport, Luleå Airport, Malmö Airport, Ronneby Airport, Stockholm Arlanda Airport, Umeå Airport, Visby Airport och Åre Östersund Airport.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV MODERBOLAGETS OCH KONCERNENS FINANSIELLA RAPPORTER

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

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

Årsredovisningen och koncernredovisningen har beslutats och godkänts för utfärdande av styrelsen och verkställande direktören den 20 mars 2026.

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

Koncernens och moderbolagets rapportering sker i miljoner svenska kronor (MSEK) utan decimaler om inte annat anges. Svenska kronor benämns SEK och tusentals kronor benämns TSEK. De belopp som redovisas har i vissa fall avrundats. I de fall belopp är mindre än 1 MSEK och avrundas nedåt presenteras

detta med en nolla (0), saknas värde anges ett streck (—). Detta innebär att tabeller, grafer och beräkningar inte alltid summerar. Siffror inom parentes avser utfall föregående år.

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

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

NYA REDOVISNINGSPRINCIPER 2025

Av de nya och omarbetade standarder och tolkningsuttalanden som tillämpas från 1 januari 2025 har ingen av dessa haft en väsentlig påverkan på Swedavias årsredovisning.

De angivna redovisningsprinciperna för koncernen har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter.

NYA OCH ÄNDRADE STANDARDER OCH TOLKNINGAR SOM TRÄDER I KRAFT 2026 ELLER SENARE

Effekterna på koncernens finansiella rapporter och ställning av ändringar och standarder som är obligatoriska för koncernen för räkenskapsåret 2026 bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter. För nya och reviderade standarder som träder ikraft 2027 eller senare kvarstår att utvärdera effekten av dessa på koncernens finansiella rapporter.

KONSOLIDERINGSPRINCIPER

Koncernredovisningen omfattar moderbolaget samt de företag över vilka moderbolaget direkt eller indirekt har ett bestämmande inflytande. Dotterföretag är företag som står under bestämmande inflytande från moderbolag. Moderbolaget äger i samtliga fall, direkt eller indirekt, aktier/andelar i de företag som omfattas av koncernredovisningen.

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

Rörelseförvärv

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

Intresseföretag och joint ventures

Innehav i intresseföretag och joint ventures redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden. I koncernens resultaträkning redovisas som "Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures" koncernens andel av intresseföretagets eller joint ventures resultat efter skatt justerat för eventuella avskrivningar på eller upplösningar av förvärvade över- respektive undervärden.

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag
Orealiserade vinster uppkomna från transaktioner med intresseföretag och joint ventures elimineras mot "Andelar i intresseföretag och joint ventures" till den del koncernen äger andelar i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade vinster såvida det inte föreligger ett nedskrivningsbehov.

INTÄKTER

Informationen om karaktären på och tidpunkten för uppfyllande av prestationsåtaganden i avtal med kunder och tillhörande intäktsredovisningsprinciper redovisas nedan.

Swedavias redovisade nettoomsättning avser intäktsflöden från Aviation Business, Commercial Services samt Övrig nettoomsättning.

Aviation Business

Intäkterna från Aviation Business utgörs av Passagerarrelaterade intäkter, Flygplansrelaterade intäkter, Externt reglerade avgifter, Ground Handling samt Övriga tilläggstjänster.

Passagerarrelaterade intäkter avser intäkter från passageraravgifter, ledsagning av passagerare samt markserviceavgifter. Swedavias prestationsåtagande är att ge flygbolagens kunder möjlighet att nyttja Swedavias infrastruktur och tjänster, hjälpa passagerare med nedsatt rörlighet till och från flygplanen samt tillhandahålla infrastruktur till flyg- och markservicebolag som vill verka på flygplatserna. Intäkter för passageraravgifter och ledsagning redovisas vid avresa från en av Swedavias flygplatser och markserviceavgiften intäktsförs i samband med att flyg- och handlingbolag nyttjar Swedavias infrastruktur. Intäkten redovisas när kontrollen övergått till kund.

Intäktskategorin Flygplansrelaterade intäkter avser intäkter från flygbolagen för service och infrastruktur som nyttjas av flygbolagens flygplan eller passagerare i samband med start och landning från Swedavias flygplatser. Exempel på intäktsflöden är startavgift, utsläppsavgift, bulleravgift, flygplansparkering, flygtrafikledning samt markserviceavgift kopplat till hantering av flygplanen. Swedavias prestationsåtagande är att tillhandahålla infrastruktur för att möjliggöra start och landning. Flygplansrelaterade intäkter, med undantag av markserviceavgiften, redovisas när ett flygplan har lyft från en av Swedavias flygplatser. Markserviceavgiften intäktsförs i samband med att flygbolagen nyttjar Swedavias infrastruktur. Kontrollen har i samtliga fall övergått till kunden när intäktsredovisningen genomförs.

Externt reglerade avgifter består av fyra intäktsflöden, säkerhetskontroll (GAS), Slot Coordination Charge, flygtrafikledning Stockholm Arlanda Airport (TNC) samt undervägsavgift (CNS). Swedavias prestationsåtagande är att tillhandahålla säkerhetskontroll av resenärer och bagage, erbjuda samordning/koordinering av Airport Coordination Services till flygplanen i samband med start och landning, tillhandahålla infrastruktur för flygtrafiktjänst samt bistå med CNS infrastruktur. Intäktsredovisning sker för samtliga fyra intäktsflöden efter att prestationsåtagandet är genomfört. Intäkter från GAS periodiseras ut månatligen och regleras slutligen efter beslut från Transportstyrelsen. Intäkter från Slot Coordination Charge, CNS och TNC redovisas efter att flygplan har lyft från en av Swedavias flygplatser. Möjlighet till reklamation utgår då fakturering sker efter att varan eller tjänsten utnyttjas.

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

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

Commercial Services

Intäkterna från Commercial Services utgörs av intäkter från Bilparkering & angöring, Retail, Food & Beverage, Fastighetsintäkter, Reklam samt Övrig Commercial Services. Intäkter från Bilparkering och angöring, Reklam samt Övrig Commercial Services redovisas enligt IFRS 15. Intäktskategorin Retail, Food & Beverage samt hyres- och arrendeintäkter inom kategorin Fastighetsintäkter redovisas enligt IFRS 16, se nedan.

Intäktskategorin Bilparkering & angöring avser intäkter från parkeringsverksamhet. Prestationsåtgandet

avser att tillhandahålla utrymme för resenärer och övriga kunder att parkera och angöra vid flygplatserna. Intäkter för bilparkering och angöring redovisas löpande alltefter att kontroll alternativt nyttjanderätt övergått till kund. Intäkter från rätten att få bedriva biluthyrningsverksamhet redovisas efter att kontrollen övergått till kund.

Intäkter från Retail, Food & Beverage avser intäkter från hyresgäster på flygplatserna vars verksamhet är att erbjuda resenärerna möjlighet till förtäring eller handel av kommersiella varor. Hyresintäkterna klassificeras som leasingavtal där Swedavia är leasegivare och samtliga intäkter redovisas enligt IFRS 16, vilket innebär att de redovisas linjärt över hyresperioden. Hyresintäkterna är omsättningsbaserade och preliminära intäkter redovisas månadsvis och slutavräkning sker vid slutet av året.

Fastighetsintäkter utgörs av hyres- och arrendeintäkter som redovisas under hyresperioden samt fastighets-tjänster och försäljning av energi- och telekomtjänster som redovisas vid tillhandahållande av tjänsten. Hyres- och arrendeintäkter klassificeras som leasingavtal där Swedavia är leasegivare och redovisas linjärt över hyresperioden enligt IFRS 16. Koncernens prestationsåtagande avseende tillhandahållande av media och fastighetstjänster är reglerade i avtal med externa parter. Fakturering och intäktsredovisning mot externa kunder sker när kontrollen övergått till kund.

Reklamintäkterna utgörs av försäljning av reklamplatser och intäkten redovisas månadsvis i samband med att reklamytan nyttjats och kontrollen övergått till kund. Swedavias åtagande är att tillhandahålla en reklamyta vilket ger en rättighet att erhålla betalning från kund.

För övriga tjänster redovisas intäkter vid tillhandahållande. Lämnade rabatter har reducerat nettoomsättningen.

STATLIGA BIDRAG

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

- Bidrag från EU:s forsknings- och utvecklingsverksamhet. Swedavia deltar i forskning- och utvecklingsprogram, som bygger på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster (ANS) som stöd för genomförandet av affärs- eller uppdragstrafiken inom EU – vilket innebär att flygplan ska vara obegränsade av luftrumskonfigurationer samt kunna möta den

förväntade volymökningen fram till 2035. Erhållna statliga bidrag i projektet relaterat till kostnader redovisas som minskning av motsvarande kostnad i resultaträkningen. Erhållna statliga bidrag relaterade till finansiering av pågående projekt är redovisad som minskning av tillgångens redovisade värde.

FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

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

SKATT

Skatter redovisas i resultaträkningen utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat. Koncernens aktuella skatteskuld beräknas enligt de skattesatser som är beslutade per balansdagen. Som aktuell skatt redovisas även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder.

Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden med utgångspunkt i temporära skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller aviserade per balansdagen. Temporära skillnader hänförliga till koncernmässig goodwill och tillgångsförvärv beaktas ej och i normalfallet inte heller i skillnader hänförliga till andelar i dotterföretag, intresseföretag och joint ventures som inte förväntas bli beskattade inom överskådlig framtid. Uppskjutna skattefordringar avseende avdragsgilla temporära skillnader och underskottsavdrag redovisas endast i den mån det är sannolikt att skattepliktig vinst uppstår mot vilken avdragsgilla temporära skillnader kan användas. Det redovisade värdet på uppskjutna skattefordringar provas vid varje bokslutstillfälle. Uppskjutna skatteskulder redovisas normalt för alla skattepliktiga temporära skillnader.

IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Koncernens immateriella anläggningstillgångar består av goodwill samt övriga immateriella anläggningstillgångar. Prövning av nedskrivningsbehov av goodwill görs minst årligen. Övriga immateriella anläggnings-tillgångar utgörs i huvudsak av bullerisolering i annans fastighet. Avskrivningen för bullerisoleringsåtgärder sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod, vilken årligen provas. Nyttjandeperioden ska motsvara den tid som

miljötillståndet, eller villkor i detta bedöms gälla, dock får den aldrig överstiga 25 år. Vidare består övriga immateriella anläggningstillgångar av egenutvecklade tillgångar med nyttjandeperiod mellan 5–10 år.

MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar.

Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som direkt är hänförliga till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Lånekostnader, direkt hänförliga till väsentliga om- och nybyggnadsprojekt där tiden för färdigställande överstiger tolv månader, inräknas i anläggningstillgångens anskaffningsvärde till den del de uppkommit under byggnadstiden. Räntekostnaderna beräknas med utgångspunkt i koncernens genomsnittliga ränta på samtliga lån.

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

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

Avskrivning påbörjas när tillgångarna är färdiga för avsett bruk. Avskrivningar enligt plan baseras på anskaffningsvärden minskat med beräknat restvärde. Tillgångarnas restvärde och nyttjandeperioder provas årligen och justeras vid behov. Koncernens markanläggningar består av skilda tillgångar såsom parkeringsytor, vägar, kulvertar och dammar, där nyttjandeperioden varierar. Koncernens byggnader består av fastighetstyper såsom terminalbyggnader och byggnader med enklare konstruktioner, vilket ger olika nyttjandeperioder.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Koncernens nyttjandeperioder är:		
Byggnader		
– Stomme	20–60 år	
– Tak	20–60 år	
– Fasad	20–60 år	
– Invändigt bygg och rumsfunktioner	10–25 år	
– Installationer	5–30 år	
– Stadsnät	15–50 år	
Byggnadsinventarier	5–60 år	
Markinventarier	3–60 år	
Markanläggningar, Bansystem		
– Bärlager	20–60 år	
– Bindemedelsförsegling	3–4 år	
– Övriga delar	9–40 år	
Markanläggningar, Övriga	10–60 år	
Installationer, fordon och inventarier	3–30 år	
Hyresgästangepassningar	Kontraktets längd	

FÖRVALTNINGSFASTIGHETER

Förvaltningsfastigheter redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella ackumulerade nedskrivningar.

Anskaffningsvärdet inbegriper inköpspriset samt utgifter som direkt är hänförlbara till tillgången för att bringa den på plats och i skick för att utnyttjas i enlighet med syftet med anskaffningen. Lånekostnader, direkt hänförlbara till väsentliga om- och nybyggnadsprojekt där tiden för färdigställande överstiger tolv månader, inräknas i anläggningstillgångens anskaffningsvärde till den del de uppkommit under byggnadstiden. Räntekostnaderna beräknas med utgångspunkt i koncernens genomsnittliga ränta på samtliga lån.

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

Avskrivningar redovisas utifrån förväntad och bedömd nyttjandeperiod med tillämpning av linjär avskrivningsmetod. För de fall delar av koncernens tillgångar består av olika komponenter där varje del har en förväntad nyttjandeperiod som skiljer sig markant från tillgången som helhet, sker avskrivning av sådana komponenter var för sig utifrån varje komponents bedömda nyttjandeperiod. Samma nyttjandeperioder som för materiella anläggningstillgångar tillämpas. Se avsnitt Materiella anläggningstillgångar i denna not.

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

BIOLOGISKA TILLGÅNGAR – VÄXANDE SKOG

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

LEASING

När ett avtal ingås bedömer Swedavia om avtalet är, eller innehåller, ett leasingavtal.

Som leasetagare redovisar Swedavia en nyttjanderättstillgång och en leasingkuld vid leasingavtalets inledningsdatum. Nyttjanderättstillgången värderas initialt till anskaffningsvärde, vilket består av leasingskuldens initiala värde med tillägg för leasingavgifter som betalats vid eller före inledningsdatumet plus eventuella initiala direkta utgifter. Nyttjanderätts-tillgången skrivs av linjärt från inledningsdatumet till det tidigare av slutet av tillgångens nyttjandeperiod och leasingperiodens slut, vilket i normalfallet för Swedavia är leasingperiodens slut. I de mer sällsynta fall då anskaffningsvärdet för nyttjanderätten återspeglar att Swedavia kommer att utnyttja en option att köpa den underliggande tillgången skrivs tillgången av till nyttjandeperiodens slut.

Leasingskulden – som delas upp i långfristig och kortfristig del – värderas initialt till nuvärdet av återstående leasingavgifter under den bedömda leasingperioden.

Leasingavgifterna diskonteras i normalfallet med Swedavias marginella upplåningsränta, vilken utöver Swedavias kreditrisk återspeglar respektive avtals leasingperiod, valuta och kvalitet på underliggande tillgång som tänkt säkerhet. I de fall leasingavtalets implicita ränta lätt kan fastställas används dock den räntan, vilket är fallet för delar av Swedavias leasar av fordon.

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

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

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

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

Som leasegivare fastställer Swedavia vid varje leasingavtals inledningsdatum huruvida leasingavtalet ska klassificeras som ett finansiellt eller operationellt leasingavtal. Vid fastställande av klassificering görs en övergripande bedömning av om leasingavtalet i allt väsentligt överför de ekonomiska risker och förmåner som är förknippade med ägandet av den underliggande tillgången. Om så är fallet är leasingavtalet ett finansiellt leasingavtal, i annat fall är det ett operationellt leasingavtal. Som en del av denna bedömning tar Swedavia hänsyn till ett flertal indikatorer. Exempel på sådana indikatorer är om leasingperioden utgör en större del av tillgångens ekonomiska livslängd eller om äganderätten till den underliggande tillgången överförs till leasetagaren när leasingavtalet löpt ut.

När en leasad tillgång vidareuthyrs redovisas huvudleasingavtalet och avtalet om vidareuthyrning ("sub-lease") som två separata avtal. Swedavia klassificerar avtalet om vidareuthyrning baserat på nyttjanderätten som uppkommer från huvudleasingavtalet, inte baserat på den underliggande tillgången. Swedavia har ett fåtal sub-leases, inget av avtalen är dock av materiell karaktär.

Swedavia redovisar leasingavgifter från operationella leasingavtal som intäkt linjärt över leasingperioden som del av posten Nettoomsättning.

NEDSKRIVNINGAR

Vid varje balansdag analyseras de redovisade värdena för materiella och immateriella anläggningstillgångar för att fastställa om det finns något som tyder på att dessa tillgångar har minskat i värde. Om något tyder på detta, beräknas tillgångens återanskaffningsvärde för att kunna fastställa värdet av eventuell nedskrivning.

Vid värdering av flygplatser tillämpas ett systemsynsätt. Eftersom de flygplatser som ingår i det nationella basutbudet drivs som ett system, sammanhängande och ömsesidigt beroende, har den enskilda flygplatsen värderats efter systemnyttan snarare än efter redovisat resultat. Att flygplatserna drivs som ett system innebär att det inte är möjligt att på ett meningsfullt sätt isolera det kassaflöde som är hänförligt till enskilda flygplatser som ingår i systemet. Därför har systemet av flygplatser som ingår i det nationella basutbudet behandlats som en enda kassagenererande enhet.

En nedskrivning redovisas i resultaträkningen. Om en nedskrivning återförs, görs detta endast i den utsträckning som tillgångens redovisade värde inte överstiger det värde som skulle ha redovisats, med avdrag för avskrivningar, om ingen nedskrivning gjorts. En återföring av en nedskrivning redovisas i resultaträkningen. Nedskrivning av goodwill återförs aldrig.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räenskaper

Övrig information

MATERIAL OCH FÖRRÅD

Förrådslager är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärdet enligt principen först in först ut, respektive verkligt värde. Inkuransrisker har därvid beaktats.

FORDRINGAR OCH SKULDER I UTLÄNDSK VALUTA

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

LIKVIDA MEDEL

Likvida medel omfattar kassa och omedelbart tillgängliga banktillgodohavanden.

LEVERANTÖRSSKULDER

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

FINANSIELLA INSTRUMENT

Finansiella instrument som inte är derivat redovisas till instrumentets anskaffningsvärde med tillägg/avdrag för transaktionskostnader för alla finansiella instrument, förutom de som tillhör kategorin finansiell tillgång respektive skuld, som redovisas till verkligt värde via resultatet. Derivatinstrument redovisas till verkligt värde, värdeökningar respektive värdeminskningar redovisas löpande som intäkter respektive kostnader över övrigt totalresultat i de fall säkringsredovisning är tillämpligt. Finansiella tillgångar och skulder värderas till verkligt värde utifrån hierarkinivå, se not 20.

Finansiella tillgångar och skulder kvittas och redovisas med ett nettobelopp i balansräkningen när det finns en legal rätt att kvitta och när avsikt finns att reglera posterna med ett nettobelopp eller att samtidigt realisera tillgången och reglera skulden.

Vid första redovisningstillfället och därefter vid varje balansdag utvärderar bolaget om det finns objektiva indikationer på att en finansiell tillgång eller grupp av finansiella tillgångar är i behov av nedskrivning redan vid första redovisningstillfället. Nedskrivningar beräknas och redovisas för de finansiella tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde och för de finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Reserv för kreditförluster beräknas och redovisas initialt utifrån tolv månaders förväntade kreditförluster. Om kreditrisken ökat väsentligt sedan den finansiella tillgången först redovisades, beräknas och redovisas reserv för kreditförluster utifrån förväntade kreditförluster för tillgångens hela löptid.

För kundfordringar som inte innehåller en väsentlig finansieringskomponent, tillämpas en förenklad metod och reserv för kreditförluster beräknas och redovisas utifrån förväntade kreditförluster för hela den återstående löptiden oavsett om kreditrisken ökat väsentligt eller inte. Swedavia baserar beräkningen av förväntade kreditförluster på en kombination av historiska data, baserat på typ av kund samt förfallodagar, som ställs i relation till framtida ekonomiska utsikter. Utöver detta görs en bedömning av kundernas framtida ekonomiska betalningsfråga, baserat på marknadsdata, kreditrating och övrig finansiell information.

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

Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde

Koncernens finansiella skuldinstrument är klassificerade enligt affärsmodellen att inkassera avtalsenliga kassaflöden. I denna kategori ingår lånefordringar, kundfordringar, fordringar hos intresseföretag och joint ventures, övriga fordringar samt likvida medel. Eftersom dessa tillgångar är klassificerade enligt affärsmodellen att inkassera avtalsenliga kassaflöden har det betydelse för klassificeringen huruvida den finansiella tillgången är komplex eller inte. Klassificeringen bestäms genom ett test som avgör om tillgångens kassaflöde endast består av återbetalning av kapitalbelopp och ränta. Samtliga tillgångar, förutom derivatinstrument, klarade testet, vilket innebär att de klassificeras som ej komplexa, och värderas till upplupet anskaffningsvärde. Låne- och kundfordringar med kort löptid värderas till nominellt anskaffningsvärde utan diskontering. Kundfordringar redovisas till det belopp som beräknas inflyta efter avdrag för eventuella förväntade kreditförluster som bedömts utifrån kreditriskexponering baserad på framåtriktad information samt historiska data, se not 43.

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultatet

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

Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

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

Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet

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

Klassificering och redovisning av hybridobligationer

Finansiella instrument emitterade av bolaget redovisas antingen som skuld eller eget kapital, baserat på om det föreligger någon avtalsenlig förpliktelse att reglera avtalet genom att erlagga kontanter eller en annan finansiell tillgång.

Swedavia AB (publ) har emitterat hybridobligationer med en evig löptid och bolaget har rätt att skjuta utbetalningar avseende ränta på obestämd tid såtillvida innehavarna av hybridobligationerna meddelas inom avtalad tid. Hybridobligationerna klassificeras vid första redovisningstillfället som eget kapital i enlighet med IAS 32 Finansiella instrument: Klassificering. Transaktionskostnader hänförliga till hybridobligationerna redovisas i eget kapital. Ränta på hybridobligationerna redovisas som skuld vid den tidpunkt det föreligger en avtalsrättslig förpliktelse att betala ränta, och belastar fritt eget kapital. Om bolaget kallar hybridobligationerna för inlösen redovisas en skuld vid den tidpunkt det föreligger en avtalsrättslig förpliktelse att lösa in obligationerna, och hybridobligationer redovisade i fritt eget kapital minskar.

SÄKRINGSREDOVISNING

Allmänt

Koncernen identifierar vissa derivat som säkring av en särskild risk som är kopplad till en redovisad skuld eller en mycket sannolik prognostiserad transaktion, kassaflödessäkring.

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

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

Kassaflödessäkring

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

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

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

AVSÄTTNINGAR

Återställningsreserv

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

Omstruktureringsreserv

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

Övriga avsättningar

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

EVENTUALFÖRPLIKTELSE

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

RESULTAT PER AKTIE

Resultat per aktie före och efter utspädning beräknas utifrån årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare och det vägda genomsnittliga antalet aktier under året. Vid beräkning av resultat per aktie före och efter utspädning justeras årets resultat med transaktions- samt räntekostnader hänförliga till hybridobligation.

ERSÄTTNINGAR TILL ANSTÄLLDA

Kortfristiga ersättningar

Kortfristiga ersättningar till anställda beräknas utan diskontering och redovisas som en kostnad när de relaterade tjänsterna erhålls.

Pensioner

Inom koncernen finns såväl avgifts- som förmånsbestämda pensionsplaner som redovisas på följande sätt.

Avgiftsbestämda pensionsplaner

Som avgiftsbestämda pensionsplaner klassificeras de planer där företagets förpliktelse är begränsad till de avgifter företaget åtagit sig att betala. Storleken på den anställdes pension beror på de avgifter som företaget betalar till planen eller till ett försäkringsbolag och den kapitalavkastning som avgifterna

ger. Följaktligen är det den anställde som bär den aktuariella risken och investeringsrisken. Företagets förpliktelser avseende avgifter till avgiftsbestämda planer redovisas som en kostnad i årets resultat i den takt de intjänas genom att de anställda utför tjänster åt företaget under en period.

Förmånsbestämda pensionsplaner

Förmånsbestämda planer är andra planer för ersättningar efter avslutad anställning än avgiftsbestämda. Koncernens förpliktelse avseende förmånsbestämda planer beräknas separat för varje plan genom en uppskattning av den framtida ersättning som de anställda intjänat genom sin anställning i både innevarande och tidigare perioder. Ersättning diskonteras till nuvärde och diskonteringsräntan är räntan på balansdagen för en förstklassig företagsobligation, inklusive bostadsobligation, med en löptid som motsvarar koncernens pensionsförpliktelser. Beräkningen utförs av en kvalificerad aktuarie.

Räntekostnaden på den förmånsbestämda förpliktel-sen redovisas i årets resultat under resultat från finansIELLA poster. Räntekostnad är baserat på den ränta som uppkommer vid diskonteringen av förpliktel-sen. Övriga komponenter redovisas i rörelseresultatet.

Omvärderingseffekter utgörs av aktuariella vinster och förluster och redovisas i övrigt totalresultat. Ändringar eller reduceringar av en förmånsbestämd plan redovisas vid den tidigaste av följande tidpunkter, a, när ändringen i planen eller reduceringen inträffar eller b, när företaget redovisar relaterade omstruktureringskostnader och ersättningar vid uppsägning. Ändringarna/reduceringarna redovisas direkt i årets resultat. Den särskilda löneskatten utgör en del av de aktuariella antagandena och redovisas därför som en del av förpliktel-sen.

Ersättningar vid uppsägning

En kostnad för ersättningar i samband med uppsägningar av personal redovisas vid den tidigaste tidpunkten av när företaget inte längre kan dra tillbaka erbjudandet till de anställda eller när företaget redovisar kostnader för omstrukturering. Ersättningarna som beräknas bli reglerade efter tolv månader redovisas till dess nuvärde. Ersättningar som inte förväntas regleras helt inom tolv månader redovisas enligt långfristiga ersättningar.

MODERBOLAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER

Moderbolaget upprättar sin redovisning enligt årsredovisningslagen (1995:1554) och Rådet för hållbarhets- och finansiell rapporterings rekommendation,

RFR 2, Redovisning för juridiska personer. Skillnaderna mellan koncernens och moderbolagets redovisningsprinciper framgår nedan. De angivna redovisningsprinciperna för moderbolaget har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i moderbolagets finansiella rapporter.

Nya redovisningsprinciper

Moderbolaget redovisningsprinciper är oförändrade jämfört med årsredovisningen för 2024.

Koncernbidrag och utdelning

Såväl erhållna som lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition. Utdelning från dotterbolag redovisas i årets resultat inom resultat från finansiella poster som resultat från andelar i koncernföretag.

Immateriella anläggningstillgångar

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

Leasing

Moderbolaget tillämpar inte IFRS 16, i enlighet med undantaget som finns i RFR 2. Som leasetagare redovisas leasingavgifter som kostnad linjärt över leasingperioden och således redovisas inte nyttjanderätter och leasingskulder i balansräkningen. De avtal där moderbolaget utgör leasegivare redovisas som operationella leasingavtal.

Intresseföretag och joint ventures

Andelar i intresseföretag och joint ventures redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärde-metoden. 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 anskaffningsvärde-metoden. Det redovisade värdet på andelar i kommanditbolag ändras årligen med moderbolagets andel av kommanditbolagets nettoresultat samt eventuella uttag och tillskott som gjorts under året.

Eget kapital

Egna kapitalet delas upp i fritt och bundet kapital i enlighet med årsredovisningslagen. Aktieägartillskott

redovisas hos givaren som en ökning av andelar i koncernbolag, hos mottagaren redovisas tillskottet mot det fria egna kapitalet.

Obeskattade reserver

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

Finansiella instrument

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

Ränteswappar redovisas till anskaffningsvärde och upplupen ränta.

Pensioner

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

KLIMATRELATERADE FRÅGOR

Swedavia beaktar klimatrelaterade frågor i uppskattning och antaganden där det är lämpligt, främst avseende de risker som identifierats i den dubbla väsentlighetsbedömningen enligt European Sustainability Reporting Standards (ESRS). För vidare beskrivning, se sidan 76-86 i Swedavias hållbarhetsrapport. Även om koncernen bedömer att dess affärsmodell kommer att vara livskraftig efter övergången till en koldioxidvänlig ekonomi, ökar klimatrelaterade frågor osäkerheten i de uppskattningar och antaganden som ligger till grund för flera poster i de finansiella posterna. Klimatrelaterade risker bedöms för närvarande inte ha en betydande inverkan på Swedavias finansiella rapportering. Koncernen följer dock noggrant relevanta förändringar och utveckling, såsom exempelvis ny klimatrelaterad lagstiftning samt ändrade kundbeteenden. De poster i de finansiella rapporterna som Swedavia bedömer främst kan påverkas av klimatrelaterade frågor är följande:

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ **Räkenskaper**

Övrig information

Materiella anläggningstillgångar

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

Goodwill

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

Avsättningar

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

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

NOT 2 Viktiga bedömningar och uppskattningar

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

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

Värdering av goodwill

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

Värdering av pensionsskuld

I samband med delningen av LFV och bildandet av Swedavia övertogs förmånsbestämda pensionsåtaganden. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna och fastställs årligen av oberoende aktuarier. Avsättningens storlek påverkas av antaganden om diskonteringsränta, åsätts utifrån duration, och inflation, åsätts utifrån marknadens förväntningar. Se även not 35.

Värdering av återställningsreserv för Historisk miljöskuld

Swedavia ansvarar för åtgärdande av miljöskador. För händelser som inträffat före bolagiseringen den 1 april 2010, och som medfört miljöskada, ansvarar svenska staten, genom Trafikverket, för kostnader avseende åtgärdande av dessa. Swedavia ansvarar för att bedöma miljöskadornas omfattning och kostnader för att åtgärda dessa, vilka redovisas som en avsättning i balansräkningen. Storleken på avsättningen fastställs genom inventeringar av omfattningen av

miljöskadorna samt bedömningar av åtgärder för återställning. Återställningsreservens storlek utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida kostnaderna för återställande som fastställs två gånger per år av interna och externa specialister inom miljöområdet. Swedavia redovisar motsvarande belopp avseende historiska miljöskulder som uppkommit före den 1 april 2010 som en gottgörelsefordran gentemot Trafikverket. Se även not 36.

ÖVRIGT

Ledningen gör viktiga uppskattningar och bedömningar avseende pågående nyanläggningar som bland annat omfattar om nedlagda kostnader såsom egen tid och lånekostnader är aktiverbara, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperioder och framtida nyttjandevärden. Vidare beaktas ledningens bästa bedömning i samband med redovisning av tvistiga belopp då rättsprocesser och tvister är oförutsägbara till sin karaktär.

NOT 3 Segmentsredovisning

Ett rörelsesegment definieras som en del av koncernen som bedriver en affärsverksamhet från vilken den kan få intäkter och kostnader, vars resultat regelbundet granskas av bolagets högsta verkställande beslutsfattare och för vilken det finns fristående finansiell information. I Swedavia har högste verkställande beslutsfattare identifierats som verkställande direktören i moderbolaget. Swedavias verksamhet är organiserad och styrs utifrån två rörelsesegment, Flygplatsverksamhet och Real Estate. All verksamhet finns i Sverige.

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

Utgångspunkten för segmentsredovisningen är den interna rapporteringen. Aktivering av låneräntor enligt IAS 23, IFRS 16 leasing, omvärdering av biologiska tillgångar samt finansiella instrument till verkligt värde följs inte upp på segmentsnivå utan hanteras på koncernnivå och ingår tillsammans med eliminering av koncerninterna poster i kolumnen Elimineringar/justeringar.

Redovisningsprinciperna i övrigt överensstämmer med de som tillämpas i koncernredovisningen.

Resultaträkning jan–dec ¹⁾	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Nettoomsättning	6 798	6 367	30	42	-27	-16	6 801	6 393
Övriga rörelseintäkter	185	32	5	—	—	—	189	32
Aktiverat arbete för egen räkning	161	136	—	—	—	—	11	136
Rörelsens kostnader	-5 259	-5 070	-53	-68	171	174	-5 140	-4 964
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 538	-1 426	-24	-23	-126	-121	-1 687	-1 571
Rörelseresultat	347	39	-42	-50	19	37	324	26
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	—	—	66	51	—	—	66	51
Resultat från andelar i dotterföretag	—	60	—	—	—	-60	—	—
Finansiella intäkter	50	69	0	0	-31	-29	19	40
Finansiella kostnader	-450	-410	-31	-29	92	69	-389	-370
Koncernbidrag	47	45	-47	-45	—	—	—	—
Resultat före skatt	-7	-198	53	-73	80	17	20	-253
Skatt	-11	46	2	-4	-16	-16	-26	27
Årets resultat	-18	-151	-52	-77	64	1	-6	-227
Övrig segmentsinformation								
Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	—	—	66	51	—	—	66	51
Investeringar	2 174	1 770	57	21	—	—	2 231	1 790
Realisationsvinst	146	—	—	—	—	—	146	—
Omstruktureringskostnader	22	12	—	—	—	—	22	12
Nedskrivningar och utrangeringar	57	36	1	0	—	—	57	36

Balansräkning, per 31 december	Flygplatsverksamhet		Real Estate		Elimineringar/justeringar		Koncernen	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Anläggningstillgångar	24 254	23 935	1 553	1 518	702	782	26 509	26 236
Omsättningstillgångar	2 721	3 072	53	52	-1 242	-1 152	1 532	1 972
Summa tillgångar	26 975	27 008	1 607	1 570	-541	-370	28 041	28 208
Eget kapital	10 541	10 144	402	459	-291	-321	10 651	10 282
Skulder	16 434	16 864	1 205	1 111	-250	-49	17 390	17 926
Summa eget kapital och skulder	26 975	27 008	1 607	1 570	-541	-370	28 041	28 208

¹⁾ Av koncernens intäkter 2025 svarade en kund för 18 procent (15) motsvarande 1 192 MSEK (929).

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

NOT 5 Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående omfattar transaktioner med statligt ägda bolag, myndigheter eller affärsdrivande verk där staten har ett bestämmande inflytande. Med närstående avses också de företag där Swedavia kan utöva ett bestämmande eller betydande inflytande vad gäller de operativa och finansiella beslut som fattas, för transaktioner med dessa se tabellen till höger. Beträffande Swedavia AB:s fordringar och skulder hos intresseföretag och joint ventures, se not 28. Aktier i koncernföretag specificeras i not 27 Andelar i koncernföretag och aktier i intresseföretag och joint ventures specificeras i not 26. Avseende långfristiga fordringar gentemot Trafikverket kopplad till återställningsreserv för bedömda framtida utgifter för att åtgärda identifierade historiska miljöskador se not 25, Andra långfristiga fordringar, samt not 36, Övriga avsättningar. Transaktioner sker på marknadsmässiga villkor och verksamheten är konkurrensutsatt. Som närstående i fysiska personer definieras ledande befattningshavare, styrelseledamöter samt nära familjemedlemmar till sådana personer. För information om ersättningar till ledande befattningshavare och styrelseledamöter hänvisas till not 8 Anställda och personalkostnader. Inga utställda säkerheter eller eventalförpliktelser från Swedavia till ledande befattningshavare eller styrelse har förekommit.

Försäljning varor och tjänster	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Dotterföretag	—	—	17	18
Intresseföretag och joint ventures	49	50	49	49
Summa försäljning varor och tjänster	49	50	66	67
Försäljning (+) / köp(-) fast egendom eller andra tillgångar	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Dotterföretag	—	—	—	—
Intresseföretag och joint ventures	—	—	—	—
Summa försäljning (+) / köp(-) fast egendom eller andra tillgångar	—	—	—	—
Köp varor och tjänster	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Dotterföretag	—	—	12	12
Intresseföretag och joint ventures	137	126	137	126
Summa köp varor och tjänster	137	126	149	138
Övrigt	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Dotterföretag, räntor netto	—	—	31	29
Dotterföretag, utdelning	—	—	—	60
Intressebolag och joint ventures, utdelning	56	85	—	—
Summa övrigt	56	85	31	89
Fordringar	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Dotterföretag	—	—	1 169	1 074
Intresseföretag och joint ventures	10	11	10	11
Summa fordringar	10	11	1 180	1 084
Skulder	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Dotterföretag	—	—	39	40
Intresseföretag och joint ventures	8	30	8	30
Summa skulder	8	30	47	71

TRANSAKTIONER MED STATEN

Swedavia AB ägs till 100 procent av svenska staten. Koncernens produkter och tjänster erbjuds staten, statliga myndigheter och statligt ägda bolag (benämns härnåfter övriga närstående) i konkurrens med andra leverantörer på kommersiella villkor. På motsvarande sätt köper Swedavia AB och dess koncernföretag produkter och tjänster från statliga myndigheter och bolag till marknadsmässiga priser och på kommersiella villkor. Kostnaderna till övriga närstående utgörs i huvudsak av inköp av meteorologtjänster, myndighetsavgifter samt flygtrafikledningstjänster, vilka till stor del ingår i det kostnadsunderlag som täcks via ersättningar från Transportstyrelsen för säkerhetskontroll och delar av flygtrafikledningstjänster. Koncernens försäljning av varor och tjänster till övriga närstående uppgår till 1 484 MSEK (1 487), varav 26 MSEK (37) avser ersättning från Trafikverket hänförligt till åtgärdande av historiska miljöskador. Inköp av varor och tjänster från övriga närstående uppgår till 371 MSEK (417). Under året har mark avyttrats till övriga närstående till ett försäljningspris om 170 MSEK och realisationsvinst om 146 MSEK. Därutöver har anläggningstillgångar avseende CNS infrastruktur avyttrats till övriga närstående där försäljningspriset uppgick till 70 MSEK. Transaktioner med staten avseende skatter och sociala avgifter har undantagits. Fordringar och skulder, dotterbolag var främst hänförliga till bankmedel, övriga fordringar och skulder, dotterbolag utgjordes av interimsmellanhavanden och fakturamellanhavanden. Fordringar och skulder, intressebolag och joint ventures var främst hänförliga till fakturamellanhavanden.

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Förvaltningsberättelse
→ Räkenskaper
Övrig information

NOT 6 Övriga rörelseintäkter

Övriga rörelseintäkter	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Realisationsvinster	146	—	146	—
Statliga stöd	11	16	11	16
Övrigt	33	16	28	16
Summa	189	32	185	32

Realisationsvinster 2025 avser försäljning av mark på Stockholm Arlanda Airport om 146 MSEK. Statliga stöd 2025 avser erhållet bidrag från EU:s forsknings- och utvecklingsverksamhet 11 MSEK (16). I Övrigt ingår vinster från försäljning av inventarier, maskiner och byggnad, 22 (8) MSEK, kursdifferenser, 6 MSEK (0) samt erhållna skadestånd och ersättningar om — (7).

NOT 7 Arvode och kostnads-ersättning till revisorer

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
KPMG				
Revisionsuppdrag	3	3	3	3
Andra uppdrag	0	0	0	0
Summa	4	4	4	4

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

Med andra uppdrag avses rådgivning avseende redovisningsfrågor samt rådgivning kring processer och intern kontroll. Kostnad för revision avser upplupen kostnad för det räkenskapsår som revisionen avser. KPMG omvaldes till revisor på årsstämman 2025.

NOT 8 Anställda och personalkostnader

	2025			2024		
	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %
Medelantalet anställda, Sverige						
Moderbolag	2 840	36	64	2 769	34	66
Koncernen	2 840	36	64	2 769	34	66

Fördelning ledande befattningshavare	2025			2024		
	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %	Totalt	Andel kvinnor, %	Andel män, %
Koncernen						
Styrelseledamöter	9	56	44	8	50	50
Övriga ledande befattningshavare inklusive vd	9	67	33	9	67	33

Löner och ersättningar (MSEK)	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Styrelsen	2	2	2	2
Vd och ledande befattningshavare	24	25	24	25
Övriga anställda	1 486	1 389	1 486	1 389
Summa	1 512	1 416	1 512	1 416

Sociala kostnader och övriga personalrelaterade kostnader (MSEK)	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Sociala kostnader	671	631	686	678
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till vd och ledande befattningshavare	8	9	8	9
varav pensionskostnader inklusive särskild löneskatt till övriga anställda	163	153	177	201
Övriga personalrelaterade kostnader	57	51	58	51
Summa personalkostnader	2 241	2 097	2 256	2 145

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Förvaltningsberättelse
→ Räkenskaper
Övrig information

Ersättning till styrelse 2025, TSEK	Styrelsearvoden	Revisions- utskott	Ersättnings- utskott	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande				
Ulrika Francke	511	23	27	—
Styrelseledamöter				
Nina Linander	253	53	—	—
Peter Blomqvist ¹⁾	—	—	—	—
Lars Mydland	253	—	—	—
Tor Claussen	253	33	—	—
Josefin Karlsson ²⁾	—	—	—	—
Eva Nygren	253	—	—	—
Karl Sandlund ²⁾	171	—	—	—
Per Sjödell	253	—	22	—
Annica Ånäs	253	—	—	—
Summa	2 198	109	49	—

1) Peter Blomqvist lämnade styrelsen i februari 2025
2) Valdes in i styrelsen vid årsstämman 25 april 2025

Ersättning till styrelse 2024, TSEK	Styrelsearvoden	Revisions- utskott	Ersättnings- utskott	Övriga förmåner
Styrelsens ordförande				
Ulrika Francke ¹⁾	329	—	17	—
Åke Svensson ²⁾	161	—	9	—
Styrelseledamöter				
Nina Linander	243	48	—	—
Peter Blomqvist	—	—	—	—
Lars Mydland	243	—	—	—
Lottie Svedenstedt ³⁾	80	—	7	—
Tor Claussen	243	28	—	—
Eva Nygren	243	—	—	—
Per Sjödell	243	—	21	—
Annica Ånäs	243	—	—	—
Summa	2 028	76	54	—

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

Ersättningar till styrelsen utgår från de av årsstäm-
mans fastställda arvoden och utbetalas månadsvis
med en tolfedel av årsarvodet. Arvodena beslu-
tas på årsstämman i april och gäller fram till nästa
årsstämma. Av administrativa skäl innebär det att
arvodet gäller för perioden 1 maj - 30 april. I denna
sammanställning redovisas det som är utbetalt under
ett och samma kalenderår, vilket kan innebära olika
ersättningsnivåer för olika delar av kalenderåret.

RIKTLINJER FÖR ERSÄTTNING TILL STYRELSEN

Swedavia följer statens riktlinjer vad gäller ersättning
till styrelsen. Till styrelsens ordförande och ledamöter
utgår arvode enligt beslut på årsstämman den 25 april
2025. Ingen pensionsersättning utgår till styrelsen.
Arvode utgår inte till styrelseledamot som är anställd
i Regeringskansliet. Arbetstagarrepresentanter eller
deras suppleanter erhåller ej styrelsearvode. Till sty-
relseledamöter i samtliga dotterbolag utgår inte styrel-
searvode, eftersom samtliga ledamöter är anställda i
bolag inom Swedaviakoncernen.

Ersättning till Finans- och revisionsutskottet utgår
enligt beslut på årsstämman den 25 april 2025. I
utskottet ingår sedan konstituerande styrelsemötet
den 25 april 2025 styrelseledamöterna Nina Linander
som ordförande samt Ulrika Francke, Tor Clausen och
Josefin Karlsson som ledamöter.

Ersättning till ersättningsutskottet utgår enligt beslut
på årsstämman den 25 april 2025. I ersättningsutskot-
tet ingår sedan konstituerande styrelsemöte 25 april
2025 styrelseordförande Ulrika Francke som ordfö-
rande i utskottet samt styrelseledamöterna Josefin
Karlsson och Per Sjödell som ledamöter, samt Robert
Olsson som arbetstagarrepresentant.

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Ersättning till ledande befattningshavare ¹⁾ 2025, TSEK		Grundlön	Övriga förmåner ²⁾	Pensionskostnad	Total ersättning	Uppsägningstid från arbetsgivaren + antal månaders avgångsvederlag
Vd och Koncernchef	Jonas Abrahamsson	6 233	14	1 835	8 082	6+12
Direktör Legal and governance	Anna Bovaller	1 853	6	518	2 377	6+-
Direktör Ekonomi och finans	Kristina Ferenius	2 584	3	765	3 353	6+6
Direktör Strategiska initiativ och innovation	Fredrik Jaresved	1 748	5	439	2 191	6+6
Direktör Marknad och försäljning	Charlotte Ljunggren	2 527	8	739	3 274	6+6
Direktör Regional Airports	Karin Öhrström	1 845	4	460	2 309	6+6
Direktör Operativ drift International Airports	Susanne Norman	2 318	4	694	3 016	6+6
Direktör Anläggningar och system	Ali Sadeghi	2 645	0	758	3 402	6+6
Direktör Affärsstöd	Marie Wiksborg	2 128	3	585	2 717	6+6
Summa		23 882	48	6 792	30 722	

1) Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad ersättning utgår från fast månadslön, lönetillägg i förekommande fall samt semesterersättning och semester-tillägg. I pensionskostnad inkluderas förutom premier till ålder-spension, efterlevandepension och premiebefrielseförsäkring även premier till sjukförsäkring.

2) Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering, sjukvårdsförsäkring och i förekommande fall kostförmån.

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

1) Ersättning har redovisats utifrån den period respektive befattningshavare ingått i kretsen ledande befattningshavare. Redovisad ersättning utgår från fast månadslön, löne-tillägg i förekommande fall samt semesterersättning och semestertillägg. I pensionskostnad inkluderas premier till sjukförsäkring.

2) Johan Bill lämnade befattningen som Direktör Projekt 2024-06-30.

3) Peder Grunditz lämnade befattningen som Direktör Opera-tiv drift International Airports 2024-03-31.

4)Karin Öhrström tillträdde befattningen som Direktör Regional Airports 2024-04-01.

5) Susanne Norman lämnade befattningen som Direktör Regi-onal Airports 2024-03-31 och tillträdde befattningen som Direktör Operativ drift International Airports 2024-04-01.

6) Mats Paulsson var under perioden 2024-05-30 till och med 2024-07-14 tf. Direktör Affärsstöd under ordinarie befatt-ningshavares frånvaro.

7) Avseende förmåner utgörs dessa främst av förmån i form av parkering, kollektivtrafiksbidrag, sjukvårdsförsäkring och i förekommande fall kostförmån.

ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Med ledande befattningshavare avses de personer som tillsammans med VD utgör koncernledningen och är direktrapporterande till VD. Koncernledningen utses av VD.

Ersättningar till VD och Chef Internrevision beslutas av Swedavias styrelse, efter beredning i ersättningsutskot-tet. VD fastställer ersättning till övriga ledande befatt-ningshavare efter beredning i ersättningsutskottet.

Styrelsens förslag till riktlinjer för ersättning och an-dra anställningsvillkor för företagsledningen innebär att Swedavia AB (publ) ska sträva efter att ersättning och anställningsvillkor ska vara konkurrenskraftiga, takbestämda 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 anställningsvill-kor tillämpar Swedavia de av stämman fastställda Riktlinjerna för ersättning och andra anställnings-villkor för ledande befattningshavare. Dessa bygger på Statens ägarpolicy och fastställda principer för ersättning och andra anställningsvillkor för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande besl-u-tade den 20 februari 2025. Riktlinjerna ska utmyнна i en ersättning som är konkurrenskraftig, takbestämd, rimlig och ändamålsenlig. Principen är fast grundlön vilket innebär att några incitamentsprogram eller andra typer av rörliga lönedelar inte får förekomma för ledande befattningshavare.

Pensioner

Pension till VD avsätts med 30 procent av den fasta lönen till en premiebaserad pension. Pension till övriga ledande befattningshavare avsätts enligt den avgiftsbestämda ITP 1-planen, med undantag för Direktör Marknad och försäljning, där det har avtalats om en premiebaserad pension till vilken avsättning görs motsvarande 30 procent av den fasta lönen.En ledande befattningshavare, vars anställning övergick från LFV till Swedavia den 1 april 2010, omfattas av en åldersrelaterad kollektivavtalsreglerad pensionstil-läggstrappa till ITP 1. För övriga ledande befattnings-havare, vilka inte omfattas av pensionstilläggstrappan till ITP 1, har det avtalats om en extra pensions-avsättning utöver den avgiftsbestämda pensionen enligt ITP 1-planen. Pensionsförmånerna överstiger dock inte Statens vid var tid gällande ägarpolicy och principer för ersättning och andra anställningsvillkor

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

för ledande befattningshavare i bolag med statligt ägande. Pensionsålder för VD och övriga ledande befattningshavare är 65 år. I anställningsavtal ingångna efter 1 maj 2025 ska pensionsåldern följa den allmänna riktåldern för pension.

Uppsägning och avgångsvederlag

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

ÖVRIGA ANSTÄLLDA

Anställda inom Swedaviakoncernen erhåller ersättning i form av fast grundlön, fast timlön, förmåner samt pensionsavsättning enligt kollektivavtal. För vissa åldersgrupper vars anställning övergick från LFV till Swedavia den 1 april 2010 gäller även en åldersrelaterad kollektivavtalsreglerad pensionstilläggs-trappa 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 anläggnings-tillgångar

Avskrivningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Goodwill	—	—	25	25
Övriga immateriella anläggningstillgångar	71	71	71	71
Byggnader och mark	512	590	502	471
Förvaltningsfastigheter	21	19	0	0
Markanläggningar	293	273	292	272
Installationer, fordon och inventarier	750	602	633	596
Summa	1 647	1 555	1 521	1 436

Nedskrivningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Byggnader och mark	0	5	0	5
Pågående nyanläggningar	41	11	41	11
Summa	41	16	41	16
Totalt	1 687	1 571	1 562	1 451

NOT 10 Övriga rörelsekostnader

Övriga rörelsekostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Kostnad för utrangering av anläggningstillgångar	16	20	16	20
Övrigt	-6	3	-6	3
Summa	10	23	10	23

Kostnad för utrangering 2025 avsåg främst utrange-ringar kopplat till reinvesteringar i bananläggning samt för att möjliggöra utvecklingsprojekt på Stockholm Arlanda Airport. För 2024 avsåg kostnad för utrang-ering främst reinvestering i bananläggningar på Åre-Östersund Airport samt reinvestering i bryggor och uppställningsplatser på Stockholm Arlanda Airport.

NOT 11 Finansiella intäkter och kostnader

Resultat från andelar i intresseföretag och joint ventures	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Årets andel i intresseföretags och joint ventures resultat	66	51	—	—
Summa	66	51	—	—

Finansiella intäkter	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Ränteintäkter	19	32	50	62
Netto, valutakursförändringar	—	8	—	7
Summa	19	41	50	69

Finansiella kostnader	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Räntekostnader finansiella skulder	298	253	378	326
Räntedel i årets pensionskostnad	30	30	7	4
Netto, valutakursförändringar	8	—	20	—
Räntekostnader leasingskulder	30	32	—	—
Övriga finansiella kostnader	23	55	23	55
Summa	389	370	427	384

Finansiella intäkter relateras till finansiella instru-ment redovisade till upplupet anskaffningsvärde. Finansiella kostnader hänförliga till räntekostnader från finansiella skulder, övriga finansiella kost-nader relaterar till upplupet anskaffningsvärdet. Derivatinstrument relaterar till verkligt värde via totalresultat.

Räntekostnader från finansiella skulder är hänförliga till skulder till kreditinstitut, företagsobligationer och företagscertifikat. Räntekostnader från finansiella skulder har netto reducerats med 40 MSEK (145) från ränteswappar där ränteintäkter från ränteswappar uppgick till 173 MSEK (270) och räntekostnader från ränteswappar till 133 MSEK (125). Lånekostnader hänförliga till om- och nybyggnadsprojekt, uppgå-ende till 79 MSEK (72), har aktiverats under året. Genomsnittlig ränta för 2025 är 3,0 procent (2,8).

På raden övriga finansiella kostnader 2024 ingår reser-ivering för räntekostnader om — MSEK (42) avseende tidigare erhålllet omställningsstöd som återbetalats 2025 i enlighet med EU:s regler om återbetalning av statsstöd.

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

NOT 12 Bokslutsdispositioner och obeskattade reserver

Bokslutsdispositioner	Moderbolaget	
	2025	2024
Förändring avskrivningar över plan	340	179
Erhållna koncernbidrag	47	45
Summa bokslutsdispositioner	387	224
Obeskattade reserver	Moderbolaget	
	2025	2024
Ackumulerade avskrivningar över plan ¹⁾	339	679
Summa obeskattade reserver	339	679

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

NOT 13 Skatt

Aktuell skattekostnad (-) /skatteintäkt (+)	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Aktuell skattekostnad	—	—	—	—
Justering av skatt hänförlig till tidigare år	-1	-6	0	—
Summa	-1	-6	0	—

Uppskjuten skattekostnad (-) /skatteintäkt (+)	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	-25	34	-77	20
Justering av uppskjuten skatt hänförlig till tidigare år	-1	-1	-1	-1
Summa	-25	32	-77	19

Totalt redovisad skattekostnad	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Summa	-26	27	-78	19

Koncernen	2025		2024	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		20		-253
Skatt enligt gällande skattesats	20,6	-4	20,6	52
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader	59,6	-12	-7,6	-19
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter	-7,8	2	0,2	0
Ej aktiverade negativa räntenetton	22,8	-5	-1,9	-5
Utnyttjande av tidigare ej aktiverade negativa räntenetton	—	—	5,1	13
Skatt avseende tidigare års taxering	10,3	-2	-2,8	-7
Övrigt	22,5	-5	-3,1	-8
Redovisad effektiv skatt	128,0	-26	10,5	27

Moderbolaget	2025		2024	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Avstämning av effektiv skatt				
Resultat före skatt		317		-66
Skatt enligt gällande skattesats för moderbolaget	20,6	-65	20,6	13
Skatteeffekt ej avdragsgilla kostnader	3,7	-12	-29,4	-19
Skatteeffekt ej skattepliktiga intäkter	-0,5	2	19,6	13
Utnyttjande av tidigare ej aktiverade negativa räntenetton	—	—	19,7	13
Skatt avseende tidigare års taxering	0,5	-2	-2,0	-1
Övrigt	0,1	0	0,5	0
Redovisad effektiv skatt	24,5	-78	29,0	19

I koncernen och moderbolaget avser ej avdragsgilla kostnader i år såväl som föregående år främst ej avdragsgilla avskrivningar på förvärvade markanläggningar som skattemässigt har klassificerats som mark. I moderbolaget avser ej skattepliktiga intäkter 2024 om 60 MSEK utdelning från dotterföretag.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

NOT 14 Immateriella anläggningstillgångar

Immateriella anläggningstillgångar	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Goodwill	352	352	105	130
Övriga immateriella anläggningstillgångar	289	342	289	342
Summa	640	693	394	471

Goodwill	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	352	352	493	493
Vid årets slut	352	352	493	493
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	—	—	-364	-339
Årets avskrivning enligt plan	—	—	-25	-25
Vid årets slut	—	—	-389	-364
Redovisat värde vid årets slut	352	352	105	130

GOODWILL

I samband med bolagiseringen 1 april 2010, överläts tillgångar och skulder från LFV till Swedavia till ett bedömt marknadsvärde. I samband med transaktionen uppstod det i moderbolaget en goodwill om 493 MSEK som vid övergången till IFRS i koncernen uppgick till 352 MSEK.

PRÖVNING AV NEDSKRIVNINGSBEHOV FÖR GOODWILL

Redovisat värde för goodwill härleds till Flygplats-verksamheten (rörelsesegment). De flygplatser som ingår i det nationella basutbudet drivs som ett system, sammanhängande och ömsesidigt beroende. Systemtänket innebär att det inte är möjligt att på ett meningsfullt sätt isolera det kassaflöde som är hänförligt till enskilda flygplatser som ingår i systemet och därmed behandlas de flygplatser som ingår i basutbudet som en kassagenererande enhet. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod i koncernen men skrivs av enligt plan i moderbolaget. Prövning av nedskrivningsbehov utförs årligen eller oftare om indikation finns på värdenedgång. Återvinningsvärdet fastställs baserat på beräkningar av nyttjandevärde.

Beräkningarna för den första tvåårsperioden 2026-2027, utgår från uppskattade kassaflöden i beslutad affärsplan.

Swedavia-koncernen arbetar med strategiska planer och långtidsscenarios, baserat på branschbedömningar, som sträcker sig fram till år 2040. Efter affärsplanens slut utgår nedskrivningstestet från de uppskattade kassaflödena i den beslutade strategiska planen. Vid beräkningen av nyttjandevärdet har leasingbetalningar hanterats som kassaflöden i rörelsen. Detta innebär att leasingskuldena inte påverkat diskonteringsräntan. Leasingskulden dras från enhetens redovisade värde, eftersom nyttjandevärdet reducerats med framtida leasingbetalningar, i vilken nyttjanderättstillgångarna ingår. Koncernen övervakar kontinuerligt klimatrelaterade risker, inklusive fysiska risker och omställningsrisker vid värderingen av återvinningsvärdet i samband med prövning av nedskrivningsbehov av goodwill. För nedskrivningsprövningen av goodwill för 2025 har Swedavia införlivat sina förväntningar främst genom att i den trafikprognos som ligger till grund för den framtida passagerarutvecklingen beakta bedömda skift i resenärernas resvanor kopplat till framtida klimatrelaterade risker.

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

Väsentliga antaganden vid fastställande av nyttjandevärde är passagerarutveckling, investeringsnivån samt kostnadsutveckling. Swedavias största risker är kopplade till utvecklingen av flygtrafiken. De risker som kan påverka verksamheten negativt är ett försämrat omvärldsläge, handelshinder, hög inflation, högt ränteläge samt ökade priser på energi, drivmedel och råvaror. Detta påverkar tillväxten i världsekonomin negativt, vilket i sin tur påverkar utvecklingen i flygbranschen. För att mitigera dessa risker arbetar Swedavia löpande med bedömningar av hur passagerarvolymerna kan komma att utvecklas utifrån olika scenarier, där beredskap måste finnas för att hantera ett hög- respektive lågscenarie såväl operativt som finansiellt. I respektive scenario har bedömda skift i resenärernas resvanor hänförligt till klimatrelaterade risker beaktats som en del av bedömningen av den framtida resenärsutvecklingen.

Vid fastställande av framtida resenärsutveckling, i såväl affärsplan som strategisk plan har Swedavia tagit fram tre scenarier, hög, låg och mellan. Utifrån dessa tre scenarier har mellanscenariot bedömts spegla den mest sannolika resenärsutvecklingen. Kassaflöden bortom 2040 har antagits ha en årlig tillväxt motsvarande 2,0 procent (2,0) per år. Den använda diskonteringsräntan före skatt uppgår till 7,8 procent (8,8). Prövningen har inte inneburit någon nedskrivning av goodwil

ÖVRIGA IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Akkumulerade anskaffningsvärden	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Vid årets början	938	827	938	827
Årets omklassificeringar	28	115	28	115
Årets avyttringar och utrangeringar	-34	-5	-34	-5
Vid årets slut	932	938	932	938
Akkumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-596	-530	-596	-530
Återföring avskrivning på avyttringar	24	5	24	5
Årets avskrivning enligt plan	-71	-71	-71	-71
Vid årets slut	-643	-596	-643	-596
Redovisat värde vid årets slut	289	342	289	342

Övriga immateriella anläggningstillgångar avser bullerisolering i annans fastighet 123 MSEK (138), IT-system 165 MSEK (204), varav 23 MSEK (18) avser internt utvecklade immateriella tillgångar. Övriga immateriella anläggningstillgångar som avser investeringar i annans fastighet utgör förutsättning för rättigheten att bedriva flygplatsverksamhet. Nödvändiga investeringar i bullerisolering regleras i miljötillstånd för respektive flygplats.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information

NOT 15 Materiella anläggningstillgångar

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Byggnader och mark (not 16)	8 979	8 770	8 740	8 637
Markanläggningar (not 17)	3 834	3 682	3 821	3 668
Installationer, fordon och inventarier (not 18)	4 222	4 188	4 206	4 174
Pågående nyanläggningar (not 19)	3 712	3 451	3 548	3 260
Summa	20 746	20 092	20 315	19 738

Koncernen granskar tillgångarnas uppskattade restvärden och förväntade nyttjandeperioder minst en gång per år samt följer löpande upp indikationer på eventuellt nedskrivningsbehov. Swedavia beaktar effekterna av hälso-, säkerhets- och miljölagstiftning i sin bedömning. Vidare tar koncernen hänsyn till klimatrelaterade risker. Specifikt avgör koncernen om klimatrelaterade lagar och andra författningar kan påverka antingen nyttjandeperioden eller restvärdena,

till exempel genom att införa ytterligare effektivitetskrav på koncernens byggnader och fastigheter. Fysiska risker, som exempelvis extremväder, kan vidare påverka avskrivningstider samt restvärden. För 2025 bedöms dock inget behov föreligga avseende förändring av restvärden, nyttjandeperiod eller nedskrivning på grund av klimatrelaterad lagstiftning eller fysiska risker.

NOT 16 Byggnader och mark

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	13 490	10 903	13 332	10 757
Årets förvärv/omklassificeringar	723	2 630	607	2 617
Årets avyttringar och utrangeringar	-38	-43	-38	-43
Vid årets slut	14 175	13 490	13 901	13 332
Ackumulerade avskrivningar enligt plan				
Vid årets början	-4 709	-4 270	-4 684	-4 252
Återföring avskrivning på avyttringar	35	40	35	40
Årets avskrivning enligt plan	-512	-479	-502	-471
Vid årets slut	-5 186	-4 709	-5 151	-4 684
Ackumulerade nedskrivningar				
Vid årets början	-11	-6	-11	-6
Återföring av tidigare års nedskrivningar	0	—	0	—
Årets nedskrivningar	—	-5	—	-5
Vid årets slut	-10	-11	-10	-11
Redovisat värde vid årets slut	8 979	8 770	8 740	8 637

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Varav mark				
Vid årets början	388	382	364	359
Årets förvärv	0	5	0	5
Årets avyttringar	-1	—	-1	—
Redovisat värde vid årets slut	387	388	363	364

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

NOT 20 Verkligt värde

I nedanstående tabell presenteras de tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde. Med verkligt värde menas det pris som vid värderingstidpunkten skulle erhållas vid försäljning av en tillgång eller belastas vid överlåtelse av en skuld genom en ordnad transaktion mellan marknadsaktörer. Tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde klassificeras i en hierarki med tre olika nivåer utifrån den information som används för att fastställa deras verkliga värde. Nivå 1 avser när verkligt värde fastställts utifrån noterade priser (ojusterade) på aktiva marknader för identiska tillgångar och skulder. Nivå 2 avser när verkligt värde fastställs utifrån andra observerbara indata för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i Nivå 1. Nivå 3 avser när verkligt värde fastställs utifrån indata för tillgången eller skulden som inte baseras på observerbara marknadsdata.

Värdering till verkligt värde

Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2025-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Poster redovisade till verkligt värde i balansräkningen				
Derivatinstrument (not 28)	—	139	—	139
Biologiska tillgångar (not 23)	—	—	135	135
Summa	—	139	135	274

Värdering till verkligt värde

Hierarkinivåer vid värdering till verkligt värde 2024-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Total
Poster redovisade till verkligt värde i balansräkningen				
Derivatinstrument (not 28)	—	181	—	181
Biologiska tillgångar (not 23)	—	—	132	132
Summa	—	181	132	313

DERIVATINSTRUMENT

Ränteswappar

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

Elderivat

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

Valutaterminer

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

BIOLOGISKA TILLGÅNGAR

Swedavias biologiska tillgångar består av större skogsmarksinnehav i anslutning till Swedavias flygplatser där den växande skogen värderas till verkligt värde.

Beståndet värderas vid varje bokslut. Värdering görs av extern part minst vartannat år i samband med årsbokslut eller vid annan tidpunkt om indikationer finns på väsentliga förändringar i marknadsvärdet. Vid övriga bokslut värderas beståndet av växande skog genom en intern värdering. I samband med årsbokslutet 2025 utfördes en extern värdering.

Värderingsmetoden vid extern värdering är enligt Lantmäteriets beståndsmetod. Beståndsmetoden utgår från en avkastningsvärdering av förväntade framtida kassaflöden från ett långsiktigt hållbart skogsbruk. Väsentliga indata är lokala prislister för timmer och massaved med medelpriser för de senaste tio åren, möjlig avverkningsbar volym enligt Skogsvårdslagens ransoneringsbestämmelse samt diskonteringsräntor baserade på skogens ålder. Förändring av verkligt värde redovisas i resultatrapporten som övriga intäkter eller övriga externa kostnader. Det verkliga värdet fastställts utifrån hierarkinivå 3, vilket innebär att de biologiska tillgångarnas verkliga värden inte går att härleda direkt på observerbara marknadsdata.

Vid intern värdering jämförs beståndet vid värderingstidpunkten med beståndet vid tidpunkten för den senaste externa värderingen. Därefter genomförs intervju/-er med nyckelperson/-er för att utreda om några faktorer haft inverkan på beståndet och således också på marknadsvärdet.

NOT 21 Förvaltningsfastigheter

Swedavia redovisar de fastigheter som klassificeras som förvaltningsfastigheter till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning. Förvaltningsfastigheter återfinns i rörelsesegmentet Real Estate och beståndet utgörs av frakt- och kontorsfastigheter samt mark vid Göteborg Landvetter Airport, Malmö Airport och Stockholm Arlanda Airport. Intäkterna från förvaltningsfastigheterna uppgår till 22 MSEK (27) och direkta kostnader uppgår till 36 MSEK (51). För information om avskrivningsmetod och bedömd nyttjandeperiod se not 1 Företagsinformation och redovisningsprinciper. För information om värderingsantaganden avseende verkligt värde i upplysnings syfte, se nedan.

Ackumulerade anskaffningsvärden	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Vid årets början	756	739
Årets förvärv	54	19
Årets avyttringar	-1	—
Årets omklassificering	0	-2
Vid årets slut	809	756

Ackumulerade avskrivningar enligt plan	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Vid årets början	-128	-109
Årets avskrivning enligt plan	-21	-19
Återföring avskrivningar på avyttringar	1	—
Vid årets slut	-148	-128

Ackumulerade nedskrivningar	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Vid årets början	-7	-7
Årets nedskrivning	—	0
Vid årets slut	-7	-7

Redovisat värde	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Redovisat värde vid årets slut	653	620
Verkligt värde (nivå 3)	1 281	1 353

Swedavias förvaltningsfastigheter redovisas till anskaffningsvärde. Fastigheterna värderas för att upplysa om verkligt värde, det vill säga bedömt marknadsvärde. Beståndet av förvaltningsfastigheter värderas årligen i samband med årsbokslut. Värderingen sker antingen av externa oberoende värderingsmän eller genom intern värdering. I samband med årsbokslutet 2025 utfördes en extern värdering.

Fastighetsvärderingen baseras på kassaflöden som tillgången förväntas generera, där driftnettot nuvärdesberäknas. För att uppskatta driftnettot görs bedömningar av inflation, hyror, vakanser samt drift- och underhållskostnader. Fastighetsvärderingen bygger på varje enskilt värderingsobjekts förväntade kassaflöde under de kommande tio åren. För objekt med hyres- eller arrendetider längre än tio år har kalkylerna förlängts. För kalkylperiodens sista år beräknas ett restvärde vilket ska utgöra ett förväntat marknadsvärde vid tidpunkten. Informationen som används för att fastställa det verkliga värdet av förvaltningsfastigheterna klassificeras som nivå 3, vilket innebär att förvaltningsfastigheternas verkliga värden inte går att härleda direkt på observerbara marknadsdata. Verkligt värde har minskat med 72 MSEK från 1 353 MSEK till 1 281 MSEK.

NOT 22 Leasing

LEASINGAVTAL DÄR SWEDAVIA ÄR LEASETAGARE
Koncernens materiella anläggningstillgångar utgörs både av ägda och leasade tillgångar. Inga av Swedavias leasade tillgångar utgörs av förvaltningsfastigheter.

Ägda och leasade tillgångar	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Materiella anläggningstillgångar	20 746	20 092
Nyttjanderättstillgångar	883	987
Summa	21 629	21 079

Koncernen leasar flera typer av tillgångar inklusive byggnader och mark för kontors- och driftverksamhet, fordon, maskiner samt byggnads-, kontors- och IT-utrustning. Inga leasingavtal innehåller kovenanter eller andra begränsningar utöver säkerheten i den leasade tillgången.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Nyttjanderättstillgång	Koncernen				
	Byggnader och mark	Inventarier	Maskiner	Fordon	Totalt
Avskrivningar under året	-111	-2	-1	-1	-116
Utgående balans 31 december 2025	873	2	4	4	883

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

Tillkommande nyttjanderättstillgångar under 2025 uppgick till 12 MSEK (67). I detta belopp ingår anskaffningsvärdet för under året nyanskaffade nyttjanderätter samt tillkommande belopp vid omprövning av leasingskulder på grund av ändrade betalningar till följd av att leasingperioden har förändrats.

Leasingskulder	Koncernen	
	2025	2024
Kortfristiga leasingskulder	133	138
Långfristiga leasingskulder	822	919
Leasingskulder som ingår i rapporten över finansiell ställning	956	1 057

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

Belopp redovisade i resultatet	Koncernen	
	2025	2024
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	-116	-115
Ränta på leasingskulder	-30	-32
Variabla leasingavgifter som inte ingår i värderingen av leasingskulden	-3	-4
Kostnader för korttidsleasing	-5	-4
Kostnader för leasar av lågt värde, ej korttidsleasing av lågt värde	-3	-3

Belopp redovisade i rapporten över kassaflöden	Koncernen	
	2025	2024
Summa kassautflöden hänförliga till leasingavtal	-114	-110

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

Icke uppsägningsbara leasingbetalningar uppgår till:	Moderbolaget	
	2025	2024
Inom ett år	140	139
Mellan ett och fem år	519	522
Längre än fem år	438	554

Kostnadsförda avgifter för operationella leasingavtal uppgår till:	Moderbolaget	
	2025	2024
Minimileaseavgifter	118	114
Variabla avgifter	32	28
Totala leasingkostnader	150	142

Byggnader och mark
Swedavia leasar byggnader och mark avseende kontors- och driftverksamhet. Vanligtvis innehåller leasingavtalen förlängningsoptioner som Swedavia kan utnyttja upp till ett år innan utgången av den icke uppsägningsbara leasingperioden. När det är praktiskt möjligt försöker Swedavia att inkludera sådana optioner i nya leasingavtal eftersom det

bidrar till operativ flexibilitet. Optionerna kan endast utnyttjas av Swedavia, inte av leasegivaren. Huruvida det är rimligt säkert att en förlängningsoption kommer att utnyttjas eller ej fastställs på leasingavtalets inledningsdatum. Swedavia omprövar huruvida det är rimligt säkert att en förlängningsoption kommer att utnyttjas eller ej om det sker en viktig händelse eller betydande förändringar i omständigheter som ligger inom Swedavias kontroll.

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

Under året har leasingskulderna/-tillgångarna ökat med 2 MSEK (4) till följd av nyttjande av optioner som inte tidigare inkluderats i leasingskulden. Betydande förändringar kan ske i framtiden ifall en omprövning av leasingperioden skulle inträffa avseende något av Swedavias betydande fastighetssavtal.

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

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

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

Sale and leaseback
Inga sale and leaseback transaktioner har genomförts under räkenskapsåret.

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

LEASINGAVTAL DÄR SWEDAVIA ÄR LEASEGIVARE
Koncernens operationella leasingavtal, vilka genererar hyresintäkter, avser lokaluthyrning av kommersiella delar av rörelsefastigheter samt ett fåtal kontrakt avseende förvaltningsfastigheter. Hyresintäkterna kommer från både fasta och omsättningsbaserade hyror. Sammanlagda variabla avgifter som ingår i periodens resultat uppgår till 857 MSEK (751).

Avtalade leasingavgifter avseende befintliga kontrakt förfaller till betalning enligt nedan:

Förfall	Koncernen	Moderbolaget
	2025	2025
Inom ett år	790	776
Mellan ett och två år	689	677
Mellan två och tre år	574	565
Mellan tre och fyra år	127	120
Mellan fyra och fem år	97	95
Senare än fem år	519	516
Summa	2 797	2 749

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

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

NOT 23 Biologiska tillgångar

Biologiska tillgångar	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden vid årets början	132	116
Förändring av verkligt värde	3	17
Redovisat värde vid årets slut	135	132

Swedavias biologiska tillgångar består av större skogsmarksinnehav i anslutning till Swedavias flygplatser där den växande skogen värderas till verkligt värde. Beståndet värderas vid varje bokslut. Värdering görs av extern part minst vartannat år i samband med årsbokslut eller vid annan tidpunkt om indikationer finns på väsentliga förändringar i marknadsvärdet. Vid övriga bokslut värderas beståndet av växande skog genom en intern värdering. Extern värdering har gjorts i samband med årsbokslutet 2025. Förändring av verkligt värde redovisas i resultaträkningen som övriga intäkter eller övriga externa kostnader. För information om värderingsantaganden se not 20 Verkligt värde.

NOT 24 Finansiella anläggningstillgångar

	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Andelar i intresseföretag och joint ventures (Not 26)	831	827
Andra långfristiga fordringar (Not 25)	2 029	2 217
Summa	2 860	3 044
	Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31
Andelar i koncernföretag (Not 27)	870	870
Andra långfristiga fordringar (Not 25)	2 029	2 217
Uppskjuten skatt (Not 37)	684	761
Summa	3 583	3 848

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

NOT 25 Andra långfristiga fordringar

Andra långfristiga fordringar	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden vid årets början	2 217	642	2 217	642
Tillkommande fordringar	56	1 757	56	1 757
Reglerade fordringar	-26	-39	-26	-39
Återföring av fordringar från årets början	-104	-38	-104	-38
Omklassificeringar	-89	-105	-89	-105
Diskonteringseffekt netto	-25	—	-25	—
Redovisat värde vid årets slut	2 029	2 217	2 029	2 217

Andra långfristiga fordringar avser främst förväntad ersättning från Trafikverket, 1 968 MSEK (2 072) avseende gottgörelse hänförligt historisk miljöskuld enligt avtal. Fordran på Trafikverket baseras på utredningar och teknisk analys som sammanställs och rapporteras in till Trafikverket två gånger per år. Återställningsreserv avser bedömda framtida utgifter för att åtgärda identifierade historiska miljöskador. Bedömningen av framtida utgifter baseras på utredningar och teknisk analys som sammanställs och rapporteras in till Trafikverket två gånger

per år. Fordran gentemot Trafikverket har justerats ned under året, främst till följd av att vissa identifierade åtgärder fått reviderade kostnadsprognoser. Under året har ersättning med 26 MSEK (37) erhållits från Trafikverket. Se även not 36, avseende avsättning till återställningsreserv för framtida utgifter för historisk miljöskuld. Andra långfristiga fordringar utgörs även av förväntad ersättning från Transportstyrelsen avseende terminalintäkter och Slot Coordination Charge (GAS) 61 MSEK (146).

NOT 26 Andelar i intresseföretag och joint ventures

Andelar i intresseföretag och joint ventures	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden vid årets början	827	872
Resultatandel	60	40
Utdelning	-56	–85
Redovisat värde vid årets slut	831	827

Utdelning från Swedish Airport Infrastructure KB uppgick till 56 MSEK (85).

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

Företag, org.nr, säte	Koncernen 2025-12-31					
	Årets resultat, Swedavias andel	Antal andelar	Andel i %	Kapita-landelens värde i koncernen	Redovisat värde hos moderbo-laget	Klassifi-cering
Swedish Airport Infrastructure Holding AB, 559012-5182, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	25 000	50,0	0	—	Joint venture
Swedish Airport Infrastructure Holding KB, 969775-2609, Stockholms län, Stockholms kommun	60	1	49,9	831	—	Joint venture
Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	495	33,0	0	—	Intresse-företag
Summa	60			831	—	

Företag, org.nr, säte	Koncernen 2024-12-31					
	Årets resultat, Swedavias andel	Antal andelar	Andel i %	Kapita-landelens värde i koncernen	Redovisat värde hos moderbo-laget	Klassifi-cering
Swedish Airport Infrastructure Holding AB, 559012-5182, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	25 000	50,0	0	—	Joint venture
Swedish Airport Infrastructure Holding KB, 969775-2609, Stockholms län, Stockholms kommun	40	1	49,9	827	—	Joint venture
Airport City Stockholm AB, 556872-9619, Stockholms län, Sigtuna kommun	—	495	33,0	0	—	Intresse-företag
Summa	40			827	—	

Joint venturet Swedavia Airport Infrastructure KB bedöms vara väsentligt för koncernen. Joint venturet tillhandahåller och utvecklar fastigheter på Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport samt Malmö Airport som möter de specifika behov som aktörer på och runt flygplatserna har. Bolagets säte är Sverige och Swedavias ägarandel uppgår till 49,9 procent.

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

MSEK	2025-12-31	2024-12-31
Förvaltningsfastigheter	4 267	4 352
Likvida medel	20	1
Övriga tillgångar	39	51
Långfristiga räntebärande skulder	2 492	2 596
Övriga långfristiga skulder	18	13
Kortfristiga räntebärande skulder	—	—
Kortfristiga skulder	154	132
Eget kapital	1 663	1 654
Koncernens bokförda värde på andelen	831	827

Koncernens andel	2025	2024
Intäkter	486	485
Avskrivningar	-148	-145
Övriga kostnader	-112	-127
Finansiella intäkter	1	1
Finansiella kostnader	-86	-107
Resultat före skatt	141	106
Skatt	-9	-5
Årets resultat	132	101
Övrigt totalresultat	-12	-22
Summa totalresultat	120	79
Koncernens andel av årets totalresultat	60	40

Under 2025 erhöles 56 MSEK (85) i utdelning från Swedish Airport Infrastructure.

Det redovisade värdet för övriga intresseföretag som Swedaviakoncernen har en andel i har inte föränd-rats under 2025. Det redovisade värdet uppgick till 0 MSEK (0).

NOT 27 Andelar i koncernföretag

Moderbolagets andelar i koncernföretag

Ackumulerade anskaffningsvärden	2025-12-31	2024-12-31
Vid årets början	870	870
Redovisat värde vid årets slut	870	870

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Specifikation av moderbolagets innehav av andelar i koncernföretag

Dotterföretag, org.nr, säte	Antal andelar	Andel i %	Redovisat värde 2025-12-31	Redovisat värde 2024-12-31
Direkta innehav				
Swedavia Real Estate AB, 556858-9872, Stockholms län, Stockholm kommun	500 000	100	870	870
Redovisat värde vid årets slut, direkta innehav moderbolaget			870	870
Indirekta innehav				
Sky City Arlanda Holding AB, 556870-8068, Stockholms län, Sigtuna kommun	500 000	100	171	171
Office Arlanda AB, 556876-6983, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	22	22
Tred Office AB, 556844-2932, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	186	186
Sky City Congress AB, 559041-8348,Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	2	2
Cargo City Arlanda Holding AB, 556870-8142, Stockholms län, Sigtuna kommun	500 000	100	31	31
Cargo City 1 AB, 556876-6991,Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	35	35
Logistic Arlanda Holding AB, 556870-8134, Stockholms län, Sigtuna kommun	500 000	100	31	31
Logistic City 1 AB, 556876-7007, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	28	28
LC Sigtuna 2.0 AB, 559252-4887, Stockholms län, Sigtuna kommun	25 000	100	8	8
Nordic Airport Properties AB, 556598-5941, Stockholms län, Sigtuna kommun	2 000	100	1	1
Landvetter Hotell Holding AB, 556870-8076, Stockholms län, Sigtuna kommun	500 000	100	2	2
Landvetter Logistic Park 1 Holding AB, 556870-8027, Stockholms län, Sigtuna kommun	500 000	100	26	26
Logistic 4 Landvetter AB, 556955-6433, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	7	7
Tor Viking Sturup AB, 556891-5572, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	2	2
Landvetter Logistic Park 2 Holding AB, 556870-8118, Stockholms län, Sigtuna kommun	500 000	100	1	1
Logistic 2 Landvetter AB, 556875-9475, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	1	1
Landvetter Office Holding AB, 556870-8092, Stockholms län, Sigtuna kommun	500 000	100	1	1
Office Landvetter AB, 556875-9442, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	1	1
Tor Viking Real Estate Holding AB, 556891-0532, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	0	0
Landvetter Retail Holding AB, 556870-8084, Stockholms län, Sigtuna kommun	500 000	100	3	3
Retail 1 Landvetter AB, 556875-9467, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	0	0
Retail 2 Landvetter AB, 556875-9491, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	0	0
Retail 3 Landvetter AB, 556923-4155, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	3	3
Retail 4 Landvetter AB, 559078-0689, Stockholms län, Sigtuna kommun	50 000	100	0	0
Redovisat värde vid årets slut, indirekta innehav moderbolaget			563	563
Total redovisat värde vid årets slut, direkta och indirekta innehav moderbolaget			1 433	1 433

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
Förvaltningsberättelse	
→ Räkenskaper	
Övrig information	
Swedavia	
Års- och hållbarhetsredovisning 2025	

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Förvaltningsberättelse
→ Räenskaper
Övrig information
Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

NOT 28 Finansiella tillgångar och skulder

Koncernens finansiella tillgångar och skulder, med undantag för koncernens derivatinstrument, redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Koncernens derivat-instrument redovisas till verkligt värde via resultatet, om de inte har identifierats som säkringsinstrument där säkringsredovisning tillämpas. Se tillämpliga redovisningsprinciper för säkringsredovisning i not 1. Övriga finansiella tillgångar och skulder värderas till verkligt värde i upplysningsändamål, för information om verkligt värde avseende derivatinstrumenten, se koncernens värdering nedan samt not 20. För kortfristiga fordringar och skulder, som exempelvis kundfordringar och leverantörsskulder med en kvar-varande livslängd på mindre än sex månader anses det redovisade värdet reflektera verkligt värde.

Inga finansiella tillgångar och skulder nettoredovisas i balansräkningen i enlighet med IAS 32. För derivat har koncernen ISDA-avtal som möjliggör kvittning vid händelse av fallissemang. Per den 31 december 2025 finns inga väsentliga finansiella skulder eller tillgångar som skulle kvittas i händelse av fallissemang.

Moderbolaget redovisar finansiella instrument till upplupet anskaffningsvärde.

I kommande sammanställning av koncernens finan-siella tillgångar och skulder har leasingskulder exklu-derats. Koncernens leasingskulder har inte värderats till verkligt värde. Se not 22, för redovisade värden avseende leasingskulder.

Finansiella tillgångar		Redovisat värde		Verkligt värde	
Koncernen	Värdering enligt IFRS 9	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	Upplupet anskaffningsvärde	61	146	²⁾	²⁾
Kundfordringar ¹⁾	Upplupet anskaffningsvärde	520	462	²⁾	²⁾
Fordringar hos intresseföretag och joint ventures ¹⁾	Upplupet anskaffningsvärde	10	11	²⁾	²⁾
Övriga fordringar ¹⁾	Upplupet anskaffningsvärde	288	174	²⁾	²⁾
Derivatinstrument	Verkligt värde - säkringsinstrument	152	205	152	205
Upplupna intäkter ¹⁾	Upplupet anskaffningsvärde	134	123	²⁾	²⁾
Kortfristiga placeringar ¹⁾	Upplupet anskaffningsvärde	—	99	²⁾	²⁾
Likvida medel ¹⁾	Upplupet anskaffningsvärde	326	852	²⁾	²⁾
Summa		1 492	2 072		

Finansiella skulder		Redovisat värde		Verkligt värde	
Koncernen	Värdering enligt IFRS 9	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Långfristiga räntebärande skulder ¹⁾	Upplupet anskaffningsvärde	11 145	9 249	11 287	9 399
Kortfristiga räntebärande skulder ^{1), 2)}	Upplupet anskaffningsvärde	1 003	2 650	²⁾	²⁾
Derivatinstrument, långfristiga	Verkligt värde via resultaträkningen	5	2	²⁾	²⁾
Derivatinstrument, kortfristiga	Verkligt värde via resultaträkningen	6	5	²⁾	²⁾
Derivatinstrument, kortfristiga	Verkligt värde - säkringsinstrument	2	17	²⁾	²⁾
Övriga långfristiga skulder ¹⁾	Upplupet anskaffningsvärde	13	13	²⁾	²⁾
Leverantörsskulder ¹⁾	Upplupet anskaffningsvärde	618	506	²⁾	²⁾
Övriga skulder ^{1), 2)}	Upplupet anskaffningsvärde	1	4	²⁾	²⁾
Skulder till intresseföretag och joint ventures ^{1), 2)}	Upplupet anskaffningsvärde	8	30	²⁾	²⁾
Upplupna kostnader ^{1), 2)}	Upplupet anskaffningsvärde	208	221	²⁾	²⁾
Summa		13 007	12 696		

1) Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balansräkning.
2) För dessa poster bedöms redovisat värde vara en rimlig approximation av verkligt värde.

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.

Hierakinivåer vid värdering till verkligt värde	2025-12-31		
	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
Derivatinstrument netto, fordran	—	139	—
Långfristiga räntebärande skulder ²⁾	—	-11 287	—
Summa	—	-11 148	—

Hierakinivåer vid värdering till verkligt värde	2024-12-31		
	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
Derivatinstrument netto, skuld	—	181	—
Långfristiga räntebärande skulder ²⁾	—	-9 399	—
Summa	—	-9 217	—

2) Redovisade till anskaffningsvärde i koncernens balans-räkning. Beloppen ovan är verkliga värden för upplysn-ingsändamål. Verkligt värde av ett lån beräknas genom en diskontering av framtida kassaflöden. I beräkningen tas även hänsyn till eventuell förändring av Swedavias kreditrisk sedan lånet upptogs. På delar av upplåningen anses redovisat värde reflektera det verkliga värdet med hänsyn till skuldernas korta löptid.

Ingen förändring av nivåer har skett 2025 jämfört med 2024.

Nettoresultat från ej säkringsredovisade poster	2025	2024
Finansiella tillgångar/skulder som värderas till verkligt värde ³⁾	13	23
Summa	13	23

3) Underkategorin innehas för handel.

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Förvaltningsberättelse
→ Räenskaper
Övrig information

NOT 29 Material och förråd

Material och förråd	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Förbrukningsmaterial	104	103	104	103
Bygg- och markförråd	2	2	2	2
Övriga lager	10	10	10	10
Summa	115	115	115	115

NOT 30 Övriga fordringar

Övriga fordringar	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Skattefordran	53	54	48	59
Övriga fordringar	297	186	291	178
Summa	350	240	339	237

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

NOT 31 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Upplupna intäkter Aviation Business, Commercial samt energi	89	75	101	87
Förutbetalda material- och underhållskostnader	50	46	62	46
Förutbetalda driftstjänster	17	20	20	20
Förutbetalda fastighets- och hyreskostnader	28	27	30	36
Övriga upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	26	24	29	36
Summa	210	192	243	225

NOT 32 Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Certifikat	—	99	—	99
Obligationer	—	—	—	—
Summa	—	99	—	99

Bokfört värde på kortfristiga placeringar överensstämmer med det verkliga värdet. Verkligt värde är det belopp som skulle ha erhållits för utestående kortfristiga placeringar vid avyttring på balansdagen. Kortfristiga placeringar är kategoriserade som finansiella tillgångar och redovisas till upplupet anskaffningsvärde i balansräkningen.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

NOT 33 Eget kapital

KONCERNEN

Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare består av aktiekapital, övrigt tillskjutet kapital, säkrings-reserv, hybridobligation samt balanserade vinstmedel.

Aktiekapital

Aktiekapitalet är fördelat på 1 441 403 026 aktier med ett kvotvärde på 1 SEK.

Övrigt tillskjutet kapital

Övrigt tillskjutet kapital avser överkurs i samband med nyemission samt aktieägartillskott.

Säkringsreserver

Reserven för kassaflödessäkring består av orealise-rade värdeförändringar av ränte-, el- och valutaderi-vat (netto efter uppskjuten skatt). Säkringsredovisning innebär att värdeförändringen har förts mot eget kapital i balansräkningen via övrigt totalresultat.

Balanserade vinstmedel

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

Hybridobligationer

Swedavia har per den 31 december 2025 utestå-ende hybridobligationer om totalt 5 149 MSEK. Hybridobligationerna har en evig löptid och har således ingen förfallodag, men företaget har rätt att lösa in hybridobligationerna vid en fastställd framtida tidpunkt och sedan vid varje efterföljande räntebetalningsdatum, samt vid vissa specifika händelser. Bolaget har rätt att skjuta på räntebe-talningarna på obestämd tid såtillvida innehavarna av hybridobligationerna meddelas inom avtalad tid. Hybridobligationerna redovisas i eget kapital i koncern och moderbolaget och de är efterställda alla skulder. Räntekostnader hänförliga till hybridobligationerna redovisas löpande direkt mot balanserade vinstmedel inom eget kapital. Hybridobligationerna inkluderas inte i företagets känslighetsanalys för upplåningsränta eller i löptidsanalys över finansiella skulder.

Hybridobligationer

MSEK

Emitterat nominellt belopp	5 149
Valuta	SEK

Hybridoligationer som emitterades 2021 om totalt belopp 2 500 MSEK, med första möjliga inlösen den 17 november 2026 har lösts in i förtid. 2 351 MSEK av hybridobligationerna löstes in i november 2025. Resterande belopp, 149 MSEK löses in i januari 2026.

I november 2023 emitterade Swedavia hybridobliga-tioner om totalt 2 000 MSEK, varav 1 400 MSEK med rörlig ränta om 3 månaders Stibor plus en marginal om 2,3 procent respektive 600 MSEK med fast ränta om 5,6 procent, med en första möjlighet till inlösen den 15 november 2028. Bolaget har ingen avtals-rättslig förpliktelse att betala ränta. Efter tidpunkten för första möjlighet till inlösen, stiger räntan med 500 punkter. Enligt villkoren för hybridobligationerna måste Swedavia betala upplupen ränta om Swedavia väljer att lämna utdelning till aktieägarna. Därutöver har Swedavia möjlighet, men ej skyldighet att köpa tillbaka hybridobligationen om staten minskar sitt ägande i Swedavia. Om Swedavia väljer att inte köpa tillbaka hybridobligationen, om staten minskar sitt ägande i bolaget, ökar ränta med 500 punkter. I november 2025 emitterade Swedavia hybridobligatio-ner om totalt 3 000 MSEK, fördelat på tre instrument; (i) 1 750 MSEK med första inlösen den 19 november 2030 med rörlig ränta om 3 månaders Stibor plus en marginal om 1,7 procent , (ii) 750 MSEK med första inlösen den 19 november 2032 med rörlig ränta om 3 månaders Stibor plus en marginal om 2,2 procent, (iii) 500 MSEK med första inlösen den 19 november 2032 med fast ränta om 4,815 procent. De hybridobligatio-ner som emitterats 2025 har villkor som är anpassade för ett företag som har en kreditrating. Den främsta skillnaden mot de gamla villkoren är att räntan höjs med 100 baspunkter om inlösen inte skett 10 år efter emissionsdatumet. Fullständiga villkor återfinns på www.swedavia.se

Kapitalhantering

Koncernens ekonomiska mål	2025		2024	
	Utfall	Mål	Utfall	Mål
Avkastning på operativt kapital , %	1,6	6,0	0,3	6,0
FFO/ Debt, %	7,3	>10	5,8	>10

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 utvecklingsut-gifter om 21 MSEK (18). Det fria egna kapitalet i mo-derbolaget uppgår till 8 602 MSEK (7 977) och består av överkursfond om 2 161 MSEK (2 161), balanse-rade vinstmedel om 1 052 MSEK (1 362), hybridobli-gationer 5 149 MSEK (4 500) och årets resultat om 239 MSEK (-47). Balanserade vinstmedel inkluderar erhållet aktieägartillskott från ägaren under 2020 om 2 500 MSEK. 2022 återbetalades 879 MSEK jämte ränta om 19 MSEK av det tidigare erhållna aktieägar-tillskottet och 2024 reserverades för återbetalning av aktieägartillskott om 204 MSEK jämte ränta 20 MSEK som återbetalats 2025.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Till årsstämmans förfogande finns följande fritt eget kapital, SEK:	
Överkursfond	2 161 354 539
Hybridobligation	5 148 750 000
Balanserade vinstmedel	1 052 292 376
Årets resultat	239 353 137
Summa	8 601 750 052

NOT 34 Avsättningar

Avsättningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Avsättningar för pensioner	679	736	854	887
Övriga avsättningar	2 029	2 127	2 029	2 127
Summa	2 708	2 863	2 883	3 014

Övriga avsättningar avser främst återställningsreserv, se not 36.

Styrelsen föreslår att tillgängliga medel disponeras på följande sätt:

I ny räkning överförs	8 601 750 052
Varav till överkursfond	2 161 354 539
Varav till hybridobligation	5 148 750 000
Varav till balanserade vinstmedel	1 291 645 513

RESULTAT PER AKTIE

Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare inklusive kostnader för hybridobligation	2025-12-31	2024-12-31
Årets resultat hänförligt till moderbolagets ägare (MSEK)	-6	-226
Transaktions- och räntekostnader hänförligt till hybridobligation (MSEK)	-255	-270
Summa årets resultat hänförligt till moderbolaget ägare, inklusive kostnader för hybridobligation	-261	-496
Genomsnittligt antal utestående aktier, före och efter utspädning	1 441 403 026	1 441 403 026
Resultat per utestående aktie (SEK), före och efter utspädning	-0,18	-0,34

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Förvaltningsberättelse
→ Räakenskaper
Övrig information
Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

NOT 35 Avsättningar för pensioner

Koncernen har både premie- och förmånsbestämda pensionsåtaganden.

AVGIFTSBESTÄMDA PENSIONSÅTAGANDEN

Den avgiftsbestämda planen, ITP 1, tillämpas från och med bildandet av koncernen och tryggas genom inbetalning till försäkringsbolag eller förvaltningsfonder. En avgiftsbestämd pensionsplan är en pensionsplan enligt vilken ett företag betalar fasta avgifter till en separat juridisk enhet. Företaget har därefter inga rättsliga eller informella förpliktelser att betala ytterligare avgifter relaterat till den anställdes intjänade pensioner.

FÖRMÅNSBESTÄMDA PENSIONSÅTAGANDEN

Merparten av de förmånsbestämda pensionsåtaganden avser de statliga pensionsavtalen PA91 och PA03 som är övertagna från LFV i samband med delningen av verket. För dessa åtaganden sker inte något nyintjänande utan utfästelserna är lagda som fribrev. De försäkringstekniska grunderna för beräkning av kapitalvärdet är de av Finansinspektionen fastställda grunderna FFFS 2007:24 som bland annat innehåller förräntningsantaganden. De kvarstående förmånsbestämda planerna består huvudsakligen av kollektivavtalade pensionsåtaganden, samt pensionsåtaganden enligt de övergångsbestämmelser som fastställdes i samband med bolagiseringen av verksamhet som tidigare bedrevs av LFV. Företagets åtagande beräknas minst årligen av oberoende aktuarier. Åtagandet utgörs av nuvärdet av de förväntade framtida utbetalningarna. Koncernen bär risken för att de utfästa ersättningar utbetalas. Särskild löneskatt redovisas som en fordran eller skuld beroende om pensionskostnaden är lägre respektive högre än den pensionskostnad som fastställs i juridisk person och

nuvärdesberäknas ej. Antastbara pensionsåtaganden skuldförs till 100 procent både i moderbolaget och i koncernen. Det antastbara åtagandet avser ett mindre antal medarbetare med möjlighet att gå i förtida pension vid 63 års ålder.

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

Aktuariella antaganden

Vid fastställande av den diskonteringsränta som används i koncernen används en diskonteringsräntekurva. Diskonteringsräntekurvan är framtagen genom en analys av bostadsobligationer med olika duration där en interpolering gjorts för att kunna anpassa till en ränta för den duration som motsvarar åtagandets längd. Durationen uppgick till 11 år (11). Räntenivåantagandet för 2025 uppgår till 3,6 procent (3,4), en ökning hänförlig till rådande ränteläge.

Inflationen antas uppgå till 1,7 procent (1,8), där ökningen baseras på faktisk utveckling och marknadens förväntningar.

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

Aktuariella antaganden	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Följande väsentliga aktuariella antaganden har tillämpats vid beräkning av förpliktelserna: (vägda genomsnittsvärden)				
Diskonteringsränta	3,6	3,4	0,8	0,8
Framtida förändringar av prisbasbelopp (inflation)	1,7	1,8	1,7	1,8

Förändringar av nuvärdet av förmånsbestämda förpliktelser	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Förpliktelse per 1 januari	765	739	887	892
Årets utbetalningar	-49	-48	-49	-48
Kostnad för tjänstgöring innevarande period	0	0	0	0
Räntekostnad	23	25	—	—
Aktuariella vinster (-)/förluster (+)	-23	49	16	43
Förpliktelser per 31 december	713	765	854	887
Avgår löneskattfordran	-34	-29	—	—
Avsättningar för pensioner	679	736	854	887

Kostnad redovisad i årets resultat	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Förmånsbestämda planer				
Kostnad för pensioner intjänade under året	0	0	0	0
Kostnad förmånsbestämda planer	-6	-4	9	37
Särskild löneskatt	-1	-2	-1	5
Räntekostnad	30	30	7	4
Kostnad förmånsbestämda planer	23	24	15	46

Avgiftsbestämda planer	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Kostnad avgiftsbestämda planer	138	130	138	130
Särskild löneskatt	34	32	34	32
Kostnad avgiftsbestämda planer	172	162	172	162

Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Total kostnad för ersättningar efter avslutad anställning i årets resultat	195	186	187	208

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Förvaltningsberättelse
→ Räkenskaper
Övrig information
Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Kostnad redovisad i övrigt totalresultat

Förmånsbestämda planer	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Omvärdering inklusive särskild löneskatt		
Aktuariella vinster(-)/förluster(+) på ändrade erfarenhetsbaserade justeringar	5	1
Aktuariella vinster (-)/ förluster (+) på ändrade finansiella antaganden	27	-60
Aktuariella vinster(-)/förluster(+) på ändrade demografiska antaganden	—	—
Skatt	-7	13
Redovisat i övrigt totalresultat	26	-49

Känslighetsanalys	Koncernen			
	2025		2024	
	Ökning	Minskning	Ökning	Minskning
Förändring av diskonteringsränta	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	-35	38	-42	46
Förändring av inflation	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet	0,5 %-enhet
Effekt på förpliktelsen	37	-34	49	-45

Förpliktelsen fördelat på planernas medlemmar enligt följande	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Aktiva medlemmar	1	2
Fribrevsinnehavare	1 757	1 890
Pensionärer	1 190	1 148
Totalt antal förpliktelser	2 948	3 040

Durationen för pensionsskulden uppgick till 11 år (11).

Utbetalningar från pensionsskulden påverkar koncernens kassaflöde med:	2025-12-31	2024-12-31
Inom ett år	50	48
Mellan ett och fem år	141	139
Senare än fem år	880	921
Diskonteringseffekt	-358	-344
Summa	713	765

Eftersom nyintjänande av de förmånsbestämda planerna i huvudsak har upphört och utfästelserna är lagda som fribrev görs inga inbetalningar till de

planerna. Till de kvarstående planer som fortfarande är öppna sker inga inbetalningar då tryggande sker i egen balansräkning.

NOT 36 Övriga avsättningar

Återställningsreserv	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Återställningsreserv vid årets början	2 072	481	2 072	481
Återförd avsättning från årets början	-104	-38	-104	-38
Årets avsättning	51	1 668	51	1 668
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-26	-39	-26	-39
Diskonteringseffekt netto	-25	—	-25	—
Återställningsreserv vid årets slut	1 968	2 072	1 968	2 072
varav kortfristig del	85	129	85	129

Omstruktureringsreserv	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Omstruktureringsreserv vid årets början	6	5	6	5
Årets avsättning	22	12	22	12
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-19	-11	-19	-11
Omstruktureringsreserv vid årets slut	9	6	9	6
varav kortfristig del	9	5	9	5

Övriga avsättningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Övriga avsättningar vid årets början	50	46	50	46
Årets avsättning	3	4	3	4
Avsättningar som tagit i anspråk under året	-1	0	-1	0
Övriga avsättningar vid årets slut	52	50	52	50
varav kortfristig del	—	—	—	—

Summa avsättningar	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Summa avsättningar	2 029	2 127	2 029	2 127
varav totalt kortfristig del	93	134	93	134

Av avsättningarna bedöms 93 MSEK (134) som kortfristiga. Den kortfristiga delen utgörs av återställningsreserv 85 MSEK (129) och omstruktureringsreserv 9 MSEK (5). Återställningsreserv avser bedömda framtida utgifter för att åtgärda identifierade historiska miljöskador. Bedömningen av framtida utgifter baseras på utredningar och teknisk analys som sammanställs och rapporteras in till Trafikverket två gånger per år. Återställningsreserven ökade väsentligt under föregående år till följd av identifierade åtgärder avseende PFAS. Fordran motsvarande

återställningsreserv bokas upp mot Trafikverket, som enligt avtal ska ersätta utgifterna till Swedavia, se not 25. Omstruktureringsreserv motsvarar framtida utgifter kopplade till uppsägningslöner för perioder då uppsagd personal är arbetsbefriad. Övriga avsättningar avser framtida utgifter för att finansiera miljörelaterade investeringar kopplade till angöringsprodukt Taxi samt utgifter som efter godkännande från arbetstagarrepresentanter kan komma att finansiera utbildningsinsatser för kollektivanställd personal.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

NOT 37 Uppskjuten skatt

Förändring av uppskjuten skatt i temporära skillnader och underskottsavdrag	Koncernen					
	Ingående balans per 1 jan 2025		Redovisat i årets resultat	Redovisat i övrigt totalresultat	Utgående balans per 31 dec 2025	
	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld			Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Immateriella tillgångar	—	-31	-5	—	—	-36
Materiella anläggningstillgångar	91	—	-1	—	90	—
Nyttjanderättstillgångar	—	-203	21	—	—	-182
Biologiska tillgångar	—	-17	—	—	—	-18
Kundfordringar	3	—	-1	—	2	—
Finansiella instrument	—	-37	—	9	—	-29
Obeskattade reserver	—	-142	70	—	—	-72
Pensioner	—	-28	2	-7	—	-33
Negativa räntenetton	—	—	2	—	2	—
Leasingskulder	225	—	-21	—	204	—
Kortfristiga skulder	106	—	-104	—	3	—
Underskottsavdrag	497	—	12	—	508	—
Nettoredovisning	-458	458	—	—	-368	368
Summa	463	—	-25	2	440	—

Förändring av uppskjuten skatt i temporära skillnader och underskottsavdrag	Koncernen					
	Ingående balans per 1 jan 2024		Redovisat i årets resultat	Redovisat i övrigt totalresultat	Utgående balans per 31 dec 2024	
	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld			Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Immateriella tillgångar	—	-25	-5	—	—	-31
Materiella anläggningstillgångar	92	—	-1	—	91	—
Nyttjanderättstillgångar	—	-213	10	—	—	-203
Biologiska tillgångar	—	-14	-3	—	—	-17
Kundfordringar	5	—	-2	—	3	—
Finansiella instrument	—	-48	—	11	—	-37
Obeskattade reserver	—	-179	37	—	—	-142
Pensioner	—	-36	-4	13	—	-28
Leasingskulder	233	—	-9	—	225	—
Kortfristiga skulder	96	—	10	—	106	—
Underskottsavdrag	497	—	0	—	497	—
Nettoredovisning	-516	516	—	—	-458	458
Summa	408	—	32	24	463	—

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Förvaltningsberättelse

Förändring av uppskjuten skatt i temporära skillnader och underskottsavdrag	Moderbolaget					
	Ingående balans per 1 jan 2025		Redovisat i årets resultat	Redovisat i övrigt totalresultat	Utgående balans per 31 dec 2025	
	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld			Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Underskottsavdrag	497	—	12	—	508	—
Materiella anläggningstillgångar	152	—	14	—	166	—
Kortfristiga skulder	106	—	-104	—	3	—
Övrigt	6	—	1	—	8	—
Summa	761	—	-77	—	684	—

→ Räkenskaper

Förändring av uppskjuten skatt i temporära skillnader och underskottsavdrag	Moderbolaget					
	Ingående balans per 1 jan 2024		Redovisat i årets resultat	Redovisat i övrigt totalresultat	Utgående balans per 31 dec 2024	
	Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld			Uppskjuten skattefordran	Uppskjuten skatteskuld
Underskottsavdrag	497	—	0	—	497	—
Materiella anläggningstillgångar	141	—	11	—	152	—
Kortfristiga skulder	96	—	10	—	106	—
Övrigt	8	—	-2	—	6	—
Summa	742	—	19	—	761	—

NOT 38 Räntebärande skulder

Långfristiga räntebärande skulder	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Skulder till kreditinstitut	4 800	4 800	4 800	4 800
Obligationslån	6 345	4 449	6 345	4 449
Leasingskulder	822	919	—	—
Summa	11 967	10 168	11 145	9 249

Kortfristiga räntebärande skulder	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Skulder till kreditinstitut	4	4	4	4
Obligationslån	799	2 148	799	2 148
Företagscertifikat	199	498	199	498
Leasingskulder	133	138	—	—
Övriga räntebärande skulder	—	224	—	224
Summa	1 136	3 012	1 003	2 874

Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	Moderbolaget		
	2024-12-31	Kassa-flöden	2025-12-31
Skulder till kreditinstitut	4 804	0	4 804
Obligationslån	6 598	546	7 144
Företagscertifikat	498	-299	199
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten	11 900	248	12 148

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

Förändringar i skulder hänförliga till finansieringsverksamheten	Koncernen				
	2024-12-31	Icke kassaflödes-påverkande förändringar			2025-12-31
		Kassa-flöden	Nya leasingavtal	Räntor	
Skulder till kreditinstitut	4 804	—	—	—	4 804
Obligationslån	6 598	546	—	—	7 144
Företagscertifikat	498	-299	—	—	199
Leasingskulder	1 057	-114	11	2	956
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten	12 956	133	11	2	13 103

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

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räenskaper
- Övrig information

Villkor och återbetalningstider för skulder härrörande från finansieringsverksamheten

Lån	2025-12-31				2024-12-31		
	Förfalloperiod	Nominell ränta	Nominellt belopp, SEK	Redovisat värde	Nominell ränta	Nominellt belopp, SEK	Redovisat värde
Medium Term Note program (MTN)							
MTN	2025	—	—	—	0,64%	200	200
MTN	2025	—	—	—	rörlig	700	700
MTN	2026-2030	4,28%	1 700	1 699	5,18%	1 000	999
MTN	2026-2030	rörlig	2 400	2 399	rörlig	2 400	2 400
MTN	2031-2035	rörlig	450	450	rörlig	450	449
MTN Grön	2025	—	—	—	1,00%	1 250	1 250
MTN Grön	2026-2030	3,25%	1 499	1 497	3,15%	500	499
MTN Grön	2026-2030	rörlig	1 000	999	—	—	—
MTN Grön	2031-2035	5,15%	100	100	5,15%	100	100
Företagscertifikat							
Certifikat	2025	—	—	—	2,95%	500	498
Certifikat	2026	2,05%	200	199	—	—	—
Banklån							
Banklån (utnyttjad del av checkräkningskredit med limit 315 MSEK)	2025	rörlig	4	4	rörlig	4	4
Banklån	2026-2030	rörlig	3 700	3 700	rörlig	3 700	3 700
Banklån	2031-2035	5,13%	600	600	5,13%	600	600
Banklån	2031-2035	rörlig	500	500	rörlig	500	500
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten exklusive leasing skulder				12 148	11 900		
Leasingskulder				956	1 057		
Summa skulder härrörande från finansieringsverksamheten				13 103	12 956		

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information

NOT 39 Låneskulder

Låneskulder	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Skulder till kreditinstitut	4 804	4 804	4 804	4 804
Obligationslån	7 144	6 598	7 144	6 598
Företagscertifikat	199	498	199	498
Summa	12 148	11 900	12 148	11 900

KAPITALMARKNADSPROGRAM

Swedavia har ett MTN-program, denominerat i SEK för långfristig upplåning på den inhemska kapitalmarknaden. Storleken på programmet uppgår till 15 000 MSEK (15 000) och total upplåning inom programmet uppgår till 5 645 MSEK (5 099). Utöver detta har Swedavia företagsobligationer uppgående till 1 499 MSEK (1 499) 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 199 MSEK (498). Skulder till kreditinstitut uppgår per balansdagen till 4 804 MSEK (4 804). Vid årsskifte 2025 och 2024 fanns inga utnyttjade låneramar.

NOT 40 Checkräkningskredit

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Beviljad kreditlimit	315	315	315	315
Outnyttjad del	-311	-311	-311	-311
Utnyttjat kreditbelopp	4	4	4	4

Swedavia har per den 31 december 2025 två checkräkningskrediter på totalt 315 MSEK (315) varav 4 MSEK (4) var utnyttjade på balansdagen.

NOT 41 Övriga skulder

	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Reservering, återbetalning omställningsstöd, jämte ränta	—	483
Övriga skulder	228	150
Summa	228	633

NOT 42 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Förutbetalda intäkter	299	276	305	283
Upplupna personalrelaterade kostnader	193	180	193	180
Upplupna bygg- och fastighetskostnader	61	19	56	17
Upplupna kostnader byggprojekt	16	11	16	11
Upplupna räntor	106	68	106	68
Övriga upplupna kostnader	24	122	22	114
Summa	700	677	698	674

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

NOT 43 Finansiella risker

Koncernen är i sin verksamhet exponerad för ett antal olika finansiella risker som kan ha en påverkan på företagets resultat, kassaflöde och värde. Swedavias finanspolicy identifierar och definierar dessa risker och reglerar riskmandat samt principer för beräkning, rapportering, uppföljning och kontroll. Finanspolicyn präglas av en låg risknivå och efterlevnaden säkerställs genom kvartalsvis rapportering till styrelsen. Styrelsen fastställer policyn årligen och utvärdering sker löpande.

Koncernens finansverksamhet och finansiella riskhantering är centraliserad till koncernfunktionen Ekonomi och Finans och är en del av den övergripande riskmetodik inom Swedavia. 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 valuta-kurser, råvarupriser, räntenivåer eller när rådande marknadsförhållanden och kapitalstruktur ger upphov till refinansierings- och kreditrisker. För att minska koncernens exponering mot fluktuationer i räntor, el-pris 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 dotter-bolag är svenska med SEK som valuta finns ingen omräkningsexponering. Swedavias finansiering sker även i SEK vilket inte medför någon finansiell valutaexponering.

TRANSAKTIONSEXPONERING

Huvuddelen av försäljningsintäkterna berörs inte av valutafluktuation, eftersom fakturering huvudsakligen sker i SEK. När fakturering sker i utländsk valuta sker intern matchning mot leverantörsfakturer i motsvarande utländsk valuta. För övriga betalningar i utländsk valuta sker terminssäkringar, där spotpriser säkras, som matchar det utländska flödet. Terminssäkringar sker i samband med kontraktstecknande alternativt i samband med erhållande av faktura. Enligt finanspolicyn ska nettopositioner över motvärdet av fem miljoner SEK per valuta säkras om minst 75 procent och max 100 procent för vilka är inom två år till betalning. Per 31 december 2025 var 79 procent (81) av de prognostiserade betalningarna i utländsk valuta säkrade. En förstärkning/försvagning av den svenska kronan om 10 procent skulle ge en

minskad/ökad kostnad om 3,8 MSEK (4,0) givet exponeringen per 31 december 2025. Nominellt belopp på utestående valutasäkringar per 31 december 2025 var 118 MSEK (156).

RÄNTERISKER

Med ränterisk avses risken att förändringar i marknadsräntan påverkar koncernens räntenetto samt verkliga värden på finansiella instrument negativt.

Swedavia har per den 31 december 2025 en extern finansiering på 12 148 MSEK (11 900). För att minska känsligheten för ränteförändringar arbetar Swedavia aktivt med räntesäkringar genom ränteswappar samt upplåning till fast ränta. Per den 31 december 2025 är 92 procent (92) av den externa finansieringen räntesäkrad och 8 procent (8) är inte räntesäkrad. På balansdagen uppgår ränteswapparna till ett nominellt belopp om 7 300 MSEK (7 300) med ett verkligt värde om 152 MSEK (204). Beaktat dessa säkringar skulle en ökning av räntenivån med en procentenhet öka Swedavias räntekostnader med 9,5 MSEK (9,5), vilket innebär att resultatet minskar med motsvarande belopp. En minskning av räntenivån med en procentenhet skulle minska Swedavias räntekostnader med -9,5 MSEK (-9,5) och därigenom förbättra resultatet med motsvarande belopp. Vid beräkning av känslighetsanalysen har nuvarande bindningstider och finansiella instrument beaktats. Enligt finanspolicyn ska räntebindningstiden inte understiga ett år och inte heller överstiga fem år. Per balansdagen är räntebindningstiden 3,4 år (3,6).

RÅVARUPRISRISKER

Swedavias råvaruprisrisk är koncentrerad till inköp av el och dess hantering regleras i finanspolicyn. För el sker kontinuerlig säkring av priser i enlighet med finanspolicyn. Säkringen sker genom el-terminer, där spotpriser säkras, samt även genom bilaterala avtal med producenter. Säkringsgraden korrelerar med tidhorisonten och säkringsperioden får ej överstiga 10 år. Per balansdagen 31 december 2025 uppgår säkringsgraden till 88 procent (88) av prognostiserad förbrukning för 2026. En ökning/ minskning av elpriset med 10 procent för den ej säkrade volymen skulle ge en ökad/minskad påverkan av resultatet, om 1,0 MSEK (0,2), givet nuvarande säkringsnivå.

SÄKRINGSREDOVISNING

Koncernen tillämpar kassaflödessäkring av ränterisk, valutarisk och elprisrisk, säkringsförhållanden gäller under hela löptiden och startas ej om. För att tillämpa säkringsredovisning krävs det att säkringsrelationerna uppfyller samtliga kriterier för säkringsredovisning.

Koncernen fastställer ett ekonomiskt samband mellan säkrad post och säkringsinstrumentet för att bedöma om säkringens effektivitet. Detta sker genom att utvärdera de kritiska villkoren mellan säkrad post och säkringsinstrumentet, där bland annat nominellt belopp, valuta och kassaflödesdatum bedöms. Är de kritiska villkoren lika mellan säkrad post och

säkringsinstrument anses säkringsrelationen vara effektiv. Koncernen använder ett till ett ratio i säkringsrelationen för samtliga pågående säkringar som uppfyller kriterierna för säkringsredovisning. Den effektiva delen av förändringar i verkligt värde som har redovisats i övrigt totalresultat under året uppgår till -42 MSEK (-53).

Nominella belopp per riskkategori för säkringsinstrument – Förfallostruktur	Koncernen, 2025-12-31						
	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
Valutarisk (EUR)	-58	-30	0	0	0	0	-88
Valutarisk (USD)	-29	0	0	0	0	0	-29
Valutarisk (NOK)	-1	0	0	0	0	0	-1
Ränterisk, MSEK (räntederivat)	750	1 000	1 250	1 250	1 000	2 050	7 300
Råvaruprisrisk (EI – MWh)	100 728	83 208	43 920	17 520	0	0	245 376

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

Swedavia har per 31 december 2025 en säkringsreserv som uppgår till 115 MSEK (149). Säkringsreserven består enbart av pågående kassaflödessäkringar. Förändringen av säkringsreserv i eget kapital som avser valutarisk är främst relaterad till en försvagning av SEK. Förändring som avser ränterisk är främst kopplad till att räntederivat har fått ett positivt

värde eftersom marknadsräntorna har gått upp och förändringen som avser råvaruprisrisk (el) är relaterad till att elterminer har ett större positivt värde eftersom elpriset har stigit. Förändringen i uppskjuten skatt är en residual relaterad till samtliga ovan nämnde kassaflödessäkringar och finansiella risker. Inga återföringar har skett under perioden.

Avstämning av riskkomponenter i eget kapital	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Säkringsreserver vid årets ingång	149	191
Valutarisk	-3	5
Ränterisk	-53	-36
Råvaruprisrisk (EI)	13	-22
Uppskjuten skatt	9	11
Utgående säkringsreserver	115	149

Ineffektivitetskällor i säkringrelationerna för samtliga kassaflödessäkringar och finansiella risker hänförs till kassaflödesdatum, förfalldatum, kreditrisk och räntedagskonventioner. Ineffektivitet per 31 december 2025, redovisat via resultaträkningen uppgår till 0 MSEK (0).

Omklassificering från säkringsreserv via övrigt totalresultat till resultaträkningen uppgår till -11 MSEK (8), varav -2 MSEK avser valuta och -9 MSEK avser el. Säkringsinstrument och säkrad risk för Swedavias kassaflödessäkringar och dess effekt på finansiella ställning och resultat enligt nedan.

Effekterna av säkringsredovisning för kassaflödessäkringar på företagets finansiella ställning och resultat	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Valutarisk hänförlig till inköp		
Säkringsinstrument		
Nominellt belopp ¹⁾	-118	156
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	0	0
Finansiella skulder	-4	-1
Redovisat värde, netto	-4	-1
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument ¹⁾	-3	5
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	-2	-4
Säkrad risk		
Förändring i verkligt värde för säkrad post ²⁾	-3	5
Reserv kassaflödessäkringar	-4	-1
Säkringsresultat i övrigt totalresultat	-3	5

Ränterisk hänförlig till lån med rörlig ränta	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Säkringsinstrument		
Nominellt belopp	7 300	7 300
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	177	236
Finansiella skulder	-25	-32
Redovisat värde, netto	152	204
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument ¹⁾	-53	-36
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	—	—
Säkrad risk		
Förändring i verkligt värde för säkrad post ²⁾	-53	-36
Reserv kassaflödessäkringar	152	204
Säkringsresultat i övrigt totalresultat	-53	-36

Råvaruprisrisk hänförlig till inköp av el	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Säkringsinstrument		
Nominellt belopp (MWh)	245 376	232 176
Redovisat värde		
Finansiella tillgångar	2	6
Finansiella skulder	-5	-22
Redovisat värde, netto	-4	-16
Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument ¹⁾	13	-22
Omklassificering från säkringsreserv till resultatet	-9	12
Säkrad risk		
Förändring i verkligt värde för säkrad post ²⁾	13	-22
Reserv kassaflödessäkringar	-4	-16
Säkringsresultat i övrigt totalresultat	13	-22

1) Förändring i verkligt värde för säkringsinstrument som används för redovisning av säkringsineffektivitet för perioden.
2) Förändring i verkligt värde för säkrad post som används för redovisning av säkringsineffektivitet för perioden.

LIKVIDITETS- OCH REFINANSIERINGSRISK

Med likviditets- och refinansieringsrisk avses risken att finansieringsmöjligheterna begränsas och att kostnaden blir högre när lån ska omsättas. Dessutom inbegrips risken för att betalningsförpliktelser inte kan uppfyllas till följd av otillräcklig likviditet. Koncernens mål avseende kapitalstrukturen är att koncernens anläggningstillgångar ska vara finansierade med eget kapital, samt av en upplåning där maximalt 40 procent av låneportföljen får förfalla inom samma tolv månaders-period. Låneportföljen ska enligt finanspolicy ha en kapitalbindningstid som inte understiger två år och inte heller överstiger fem år, samt att högst 40 procent av låneportföljen får förfalla inom 12 månader. Den genomsnittliga räntebindningstid på lånen uppgår per den 31 december 2025 till 3,4 år (3,6) med en genomsnittlig ränta som uppgår till 3,0 procent (2,8). För att garantera den kortfristiga betalningsförmågan ska bekräftade kreditfaciliteter och/eller likvida medel samt kortfristiga finansiella placeringar finnas som minst motsvarar samtliga låneförfall kortare än 12 månader. Per balansdagen finns kassa om 326 MSEK, outnyttjade kreditfaciliteter om 3 500 MSEK samt checkräkningskredit om 311 MSEK. Koncernen bedömer att det inte finns några risker förknippat med möjlighet till refinansiering.

Nyckeltal, finansiella risker	Koncernen	
	2025-12-31	2024-12-31
Genomsnittlig ränta, %	3,0	2,8
Räntebindningstid, år	3,4	3,6
Kapitalbindningstid, år	3,1	3,2

Nedanstående tabeller visar odiskonterade kassaflöden avseende de finansiella skulderna samt netto-reglerade derivat till bokslutsdagens kurser. Rörlig ränta på lån och ränteswappar som är gällande per bokslutsdagen antas gälla för respektive instruments återstående löptid.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räakenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Förvaltningsberättelse
→ Räenskaper
Övrig information

Finansiella skulder (inklusive framtida räntekostnader och derivatinstrument) – Förfallostruktur	Koncernen, 2025-12-31						
	< 1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	> 5 år	Totalt
Obligationslån	807	1 571	49	870	722	639	4 657
Banklån	0	519	2 339	1 093	0	1 413	5 365
Företagscertifikat	200	0	0	0	0	0	200
Leasingskulder	133	134	129	129	119	312	956
Leverantörsskulder	618	0	0	0	0	0	506
Övriga skulder	—	—	—	—	—	—	—
Derivatskulder:							
Räntederivat (IRS)	0	16	-13	48	-14	-20	18
Valutaderivat (FX-terminer och FX-swappar)	104	33	0	0	0	0	137
Elderivat	133	93	43	23	—	—	291
Summa	1 994	2 366	2 547	2 163	826	2 344	12 130

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

KREDITRISKER OCH MOTPARTSRISKER

Koncernens kommersiella- och finansiella transaktioner ger upphov till kreditrisker. Med kreditrisk avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina ingångna förpliktelser. Kreditrisken som Swedavia är exponerad för utgörs av finansiell kreditrisk och kreditrisk i kundfordringar.

FINANSIELL KREDITRISK

Kreditrisken för finansiella transaktioner uppstår när koncernen placerar likvida medel samt när koncernen ingår avtal avseende finansiella instrument med banker. Vidare uppstår kreditrisk när överskottslikviditet placeras i finansiella tillgångar. Tillåten exponering för finansiella placeringar baseras på finanspolicyns limiter vilka är kopplade till rating, ägande samt

instrumentets återstående löptid. Den maximala kreditrisken utgörs av det redovisade värdet på de finansiella tillgångarna inklusive derivat med positiva marknadsvärden. Koncernens policy är att arbeta med banker med god kreditrating och Swedavia har ingått ISDA-avtal med sina motpartsbanker.

KREDITRISK I KUNDFORDRINGAR

Kreditrisken för kommersiella transaktioner uppstår då det finns en risk att kunder inte kommer att fullgöra sina betalningsåtaganden till koncernen. Beträffande kundfordringar så bedrivs verksamheten enligt en kreditföreskrift som reglerar kreditvillkor och arbets-sätt. Betalningsvillkoren uppgår i de flesta fall till 30 dagar. Swedavias geografiska marknad är Sverige och per den 31 december 2025 uppgick kreditexpo-neringen för kundfordringar till 520 MSEK (462). Den 31 december 2025 uppgick det redovisade värdet för koncernens största kund till 152 MSEK (74).

RESERV FÖR FÖRVÄNTADE KUNDFÖRLUSTER

Reservering för förväntade kundförluster sker vid första redovisningstillfället. För kundfordringar som inte innehåller en väsentlig finansieringskomponent, tillämpas en förenklad metod och reserv för befarade kundförluster beräknas och redovisas utifrån förvän-tade kreditförluster för hela den återstående löptiden oavsett om kreditrisken ökat eller inte. Swedavia har valt att använda segmentering enligt kundkategori på framåtriktad information samt historiska data. Metoden baseras på utveckling av landets prog-nosticerade BNP och dess effekt på kreditförluster i relation till historiska kreditförluster inom respek-tive kundkategori och intervall. Utöver detta har en bedömning gjorts av kundernas framtida ekonomiska betalningsfråga, baserat på marknadsdata, kredit-rating och övrig finansiell information.

Vid första redovisningstillfället och därefter vid varje balansdag utvärderar bolaget om det finns objektiva indikationer för nedskrivning. Objektiva indikationer kan vara avtalsbrott, som uteblivna eller försenade betalningar av räntor eller kapitalbelopp, betydande finansiella svårigheter för gäldenären eller försämring av kreditvärdighet samt kreditriskexponering. Reserv för befarade kundförluster uppgick per den sista de-cember 2025 till 24 MSEK att jämföra med 31 MSEK föregående år. Minskad reserv för befarade kund-förluster beror främst på att en större kund erhållit förbättrad kreditrating under året.

Vid bedömningen av reserv för kundförluster har Swedavia använt sig av en kreditrating från Bloomberg baserat på en default risk, som indikerar sannolikheten för att ett bolag inte längre kan betala sina skulder. Kreditratingen delar in bolagen i tre huvudkategorier, "Investment grade" (låg risk), "High yield" (stabil risk) samt Distressed (över normal risk till förlust). I tabellen till höger sammanfattas kredi-triskexponering och befarade kundförluster per 31 december 2025 utifrån dessa kategorier.

Kreditbetyg	Koncernen, 2025-12-31		Moderbolaget, 2025-12-31	
	Redovisat värde	Förväntade kreditförluster	Redovisat värde	Förväntade kreditförluster
Investment grade	203	0	202	0
High Yield	287	14	286	14
Distressed	30	10	30	10
Summa	520	24	518	24

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

Åldersanalys	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Ej förfallna kundfordringar	511	437	509	435
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	7	14	7	14
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	0	3	0	3
Förfallna kundfordringar >90 dgr	2	8	2	7
Summa	520	462	518	459

Förväntade kreditförluster	Koncernen		Moderbolaget	
	2025	2024	2025	2024
Förväntade kreditförluster vid årets början	31	42	31	42
Återförda förväntade kreditförluster	-23	-26	-23	-26
Konstaterade kreditförluster	-5	-14	-5	-14
Reservering för befarade förluster	21	30	21	30
Förväntade kreditförluster vid årets slut	24	31	24	31

Reservering för förväntade kreditförluster	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2023-12-31
Ej förfallna kundfordringar	16	21	16	21
Förfallna kundfordringar 1–30 dagar	1	6	1	6
Förfallna kundfordringar 31–90 dagar	2	3	2	3
Förfallna kundfordringar >90 dagar	5	1	5	1
Summa	24	31	24	31

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räakenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

NOT 44 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Ställda säkerheter	13	11	13	11

Swedavias ställda säkerheter består av pensionsåtaganden i företagsägda kapitalförsäkringar.

EVENTALFÖRPLIKTELSE

Swedavia har även åtaganden kopplat till miljökrav. Swedavia hanterar i sin verksamhet kemiska ämnen och produkter, och ansvarar för avfall, utsläpp, förorening eller annan omgivningspåverkan på Swedavias flygplatser. Swedavias förpliktelser gäller händelser efter det att bolaget bildades.

NOT 45 Kassaflöde

Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet (MSEK)

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Resultat från andelar i intresseföretag/koncernföretag	-66	-51	—	—
Avskrivningar och nedskrivningar	1 584	1 470	1 584	1 471
Förändring pensionsavsättningar	-57	34	-33	-5
Förändring övriga avsättningar	6	3	6	3
Övrigt	-194	-119	-146	20
Summa	1 273	1 337	1 411	1 489

Betalda räntor och erhållen utdelning

	Koncernen		Moderbolaget	
	2025-12-31	2024-12-31	2025-12-31	2024-12-31
Erhållen utdelning	56	85	—	60
Erhållen ränta	19	40	50	69
Erlagd ränta	-450	-410	-427	-384

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

NOT 46 Kompletterande information till finansiella nyckeltal

För definitioner och motivering, se sidorna 194-195 Nyckeltal samt sidorna 196-197 Definitioner.

FUNDS FROM OPERATIONS (FFO)/DEBT

Nyckeltalet FFO/Debt påverkas av pensionsskuldens utveckling. Pensionsskuden uppgick per 31 december 2025 till 679 MSEK och per 31 december 2024 till 736 MSEK.

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

Vid beräkning av nyckeltalet per 31 december 2025 har rörelseresultatet för rullande 12-månader justerats för realisationsvinst om 146 MSEK, omstrukturingskostnader om 22 MSEK samt nedskrivningar och utrangeringar om 57 MSEK. Rörelseresultatet per 31 december 2024 för rullande 12-månader justerades avseende omstrukturingskostnader om 12 MSEK, nedskrivningar och utrangeringar om 36 MSEK.

NOT 47 Händelser efter balansdagen

JONAS ABRAHAMSSON LÄMNAR SITT UPPDRAG PÅ SWEDAVIA AB

Den 16 januari lämnade Jonas Abrahamsson uppdraget som vd och koncernchef för Swedavia AB. Susanne Norman tillträdde som vd och koncernchef den 17 januari och kommer att vara det fram till dess att Mats Johannesson tillträder senast i maj 2026.

SWEDAVIA LANSERAR NYTT RAMVERK FÖR GRÖN FINANSIERING

Den 26 januari lanserade Swedavia ett nytt ramverk för att emittera gröna obligationer. Syftet är att finansiera projekt inom klimat-omställning och hållbarhet. Ramverket bygger vidare på det tidigare, men har anpassats ytterligare till EU-taxonomin och omfattar fler kategorier. Ramverket har granskats av Sustainalytics, som i sin utvärdering (eng. second-party opinion) har bekräftat att det överensstämmer med marknadsstandard för gröna obligationer och lån samt har bedömt ramverkets hållbarhetsbidrag som "Betydande" (Significant).

I korthet	
Strategisk inriktning	
Verksamhet	
Förvaltningsberättelse	
→ Räkenskaper	
Övrig information	

Årsredovisningens undertecknande

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed i Sverige och att koncernredovisningen har upprättats i enlighet med IFRS redovisningsstandarder antagna av EU samt att årsredovisningen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med antagna standarder (ESRS) för hållbarhetsrapportering och de specifikationer som har antagits med stöd av taxonomiförordningen (EU)

2020/852. Årsredovisningen respektive koncernredovisningen ger en rättvisande bild av moderbolagets och koncernens ställning och resultat. Förvaltningsberättelsen för moderbolaget respektive koncernen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av moderbolagets och koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som moderbolaget och de företag som ingår i koncernen står inför.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har, som framgår ovan, beslutats och godkänts för utfärdande av styrelsen och verkställande direktören den 20 mars 2026.

Stockholm-Arlanda 20 mars 2026

Ulrika Francke
Styrelseordförande

Tor Clausen
Styrelseledamot

Nina Linander
Styrelseledamot

Lars Mydland
Styrelseledamot

Eva Nygren
Styrelseledamot

Josefin Karlsson
Styrelseledamot

Per Sjödel
Styrelseledamot

Annica Ånäs
Styrelseledamot

Karl Sandlund
Styrelseledamot

Agne Lindbom
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Robert Olsson
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Susanne Norman
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse över årsredovisningen och koncernredovisningen samt vår granskningsberättelse över hållbarhetsrapporten har lämnats den 20 mars 2026.

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

Koncernens resultat- och balansräkning samt moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman 29 april 2026.

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 2025 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 53-61 och hållbarhetsrapporten på sidorna 62-135. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 42-183 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 2025 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 2025 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt IFRS Redovisningsstandarder som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 53-61 och hållbarhetsrapporten på sidorna 62-135. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets revisionsutskott i enlighet med revisorsförordningens (537/2014) artikel 11.

GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat

på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i revisorsförordningens (537/2014) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

SÄRSKILT BETYDELSEFULLA OMRÅDEN

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

ANNAN INFORMATION ÄN ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 2-41, 62-135 samt 189-197. Den andra informationen består också av ersättningsrapporten som vi inhämtade före datumet för denna revisionsberättelse. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

INVESTERINGAR I PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR

Se not 15, 19, 9 och 2 samt redovisningsprinciper på sidan 147 i årsredovisningen och koncernredovisningen för detaljerade upplysningar och beskrivning av området.

Beskrivning av området

Pågående nyanläggningar avseende materiella anläggnings-tillgångar uppgick i koncernen till 3 712 MSEK och i moderbolaget till 3 548 MSEK per 31 december 2025. Koncernen och moderbolaget driver stora investeringsprojekt på sina tio flygplatser, främst avseende Stockholm Arlanda Airport.

Redovisningen av pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar omfattar ett flertal bedömningar, bland annat om nedlagda kostnader såsom egen tid och lånekostnader är aktiverbara, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperioder och framtida nyttjandevärden, vilket gör att ändrade bedömningar kan resultera i betydande effekter på koncernens och moderföretagets resultat och finansiella ställning.

Hur området har beaktats i revisionen

I vår revision har vi bedömt riskerna i processer och interna kontroller för redovisning av pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar.

Vi har även utvärderat de principer för redovisning som tillämpas samt genom stickprov detaljgranskat utgifter för investeringar för att bedöma aktiverbarhet, färdigställandetidpunkt, nyttjandeperiod och framtida nyttjandevärde.

Vi har också bedömt innehållet i de upplysningar om pågående nyanläggningar avseende materiella anläggningstillgångar som lämnas i årsredovisningen och koncernredovisningen.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS Redovisningsstandarder som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

REVISORNS ANSVAR

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- planerar och utför vi koncernrevisionen för att inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för företag eller affärsenheter inom koncernen som grund för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och genomgång av det revisionsarbete som utförts för koncernrevisionens syfte. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall åtgärder som har vidtagits för att eliminera hoten eller motåtgärder som har vidtagits.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

UTTALANDEN

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Swedavia AB (publ) för år 2025 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

GRUND FÖR UTTALANDEN

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

STYRELSENS OCH VERKSTÄLLANDE DIREKTÖRENS ANSVAR

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett tryggsamt sätt.

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett tryggsamt sätt.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

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 ersättnings-skyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

REVISORNS GRANSKNING AV BOLAGS-STYRNINGSRAPPORTEN

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 53-61 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2-6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

KPMG AB, Box 382, 101 27, Stockholm, utsågs till Swedavia AB (publ)s revisor av bolagsstämman den 25 april 2025. KPMG AB eller revisorer verksamma vid KPMG AB har varit bolagets revisor sedan 2019.

Stockholm den 20 mars 2026

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ **Räkenskaper**

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Revisorns granskningsberättelse över Swedavia AB (publ):s hållbarhetsrapport

Till bolagsstämman i Swedavia AB (publ), org.nr 556797-0818

SLUTSATS

Vi har utfört en översiktlig granskning av hållbarhetsrapporten för Swedavia AB (publ) (företaget) för räkenskapsåret 2025. Hållbarhetsrapporten ingår på sidorna 62-135 i detta dokument.

Grundat på vår översiktliga granskning som beskrivs i avsnittet Revisorns ansvar har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen vilket inbegriper

- om hållbarhetsrapporten uppfyller kraven i ESRS,
- om den process som företaget har genomfört för att identifiera rapporterad hållbarhetsinformation har utförts såsom den beskrivs i hållbarhetsrapporten, och
- efterlevnaden av rapporteringskraven i EU:s gröna taxonomiförordning artikel 8.

GRUND FÖR SLUTSATS

Vi har utfört granskningen enligt FAR:s rekommendation RevR 19 *Revisorns översiktliga granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten*. Vårt ansvar enligt denna rekommendation beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar.

Vi anser att de bevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vår slutsats.

ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

Hållbarhetsinformationen för föregående räkenskapsår har inte varit föremål för en översiktlig granskning i enlighet med RevR 19 Revisorns översiktliga granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten och granskning av jämförelsetalen i hållbarhetsrapporten för räkenskapsåret 2025 har därmed inte utförts i enlighet med denna rekommendation.

ANNAN INFORMATION ÄN HÅLLBARHETSRAPPORTEN

Detta dokument innehåller även annan information än hållbarhetsrapporten och återfinns på sidorna 2-41, 42-61, 136-183 och 189-197. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vår slutsats avseende hållbarhetsrapporten omfattar inte denna information och vi uttalar ingen slutsats med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår översiktliga granskning av hållbarhetsrapporten är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med hållbarhetsrapporten. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under den översiktliga granskningen 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 hållbarhetsrapporten har upprättats i enlighet med 6 kap. 12–12 f §§ årsredovisningslagen, och för att det finns en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer nödvändig för att upprätta hållbarhetsrapporten utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.



REVISORNS ANSVAR

Vårt ansvar är att uttala en slutsats med begränsad säkerhet om hållbarhetsrapporten är upprättad enligt 6 kap. 12–12 f §§ årsredovisningslagen på grundval av vår granskning. Granskningen har utförts enligt FAR:s rekommendation RevR 19 Revisorns översiktliga granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Denna rekommendation kräver att vi planerar och utför våra granskningsåtgärder för att uppnå begränsad säkerhet att hållbarhetsrapporten är upprättad i enlighet med dessa krav.

De granskningsåtgärder som har utförts för att inhämta bevis är mer begränsade än för ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet och den säkerhet som har uppnåtts är därför lägre än för ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet. Det innebär att det inte är möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet utförts.

Revisionsföretaget tillämpar ISQM 1 (International Standard on Quality Management), som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

Vi är oberoende i förhållande till Swedavia AB (publ) enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Granskningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta underlag till hållbarhetsrapporten. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i hållbarhetsrapporten vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur styrelsen och verkställande direktören upprättar hållbarhetsrapporten i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att uttala en slutsats om effektiviteten i den interna kontrollen. Granskningen består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsrapporten, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder.

Vid genomförande av vår översiktliga granskning avseende den process som genomförts för att identifiera hållbarhetsinformation att rapportera har vi:

- Erhållit en förståelse för processen genom att:
 - genomföra förfrågningar för att förstå källorna till den information som används av företagsledningen; och
 - granska företagets interna dokumentation av sin process; och
- Utvärderat om den information som erhållits från våra åtgärder om den process som implementerats av företaget överensstämmer med beskrivningen av processen i hållbarhetsrapporten.

Våra granskningsåtgärder avseende hållbarhetsrapporten inkluderade, men var inte begränsade, till följande:

- Genom förfrågningar, erhållit en allmän förståelse för företagets rapporterings- och konsolideringsprocesser, inklusive företagets interna kontrollmiljö och informationssystem, som är relevanta för upprättandet av information i hållbarhetsrapporten.
- Utvärderat om information som identifierats som väsentlig genom den process som bolaget genomfört för att identifiera innehållet i hållbarhetsrapporten också ingår.
- Utvärderat om strukturen och presentationen av hållbarhetsrapporten är förenlig med kraven i ESRS.
- Genomfört förfrågningar till relevant personal och analytiska granskningsåtgärder avseende utvalda upplysningar i hållbarhetsrapporten.
- Utfört substansgranskningsåtgärder genom stickprovstestning på utvalda upplysningar i hållbarhetsrapporten.
- Genom förfrågningar erhållit en förståelse för metoderna för att ta fram väsentliga uppskattningar och hur dessa metoder tillämpats.
- Genom förfrågningar, erhållit en allmän förståelse för processen för att identifiera ekonomiska verksamheter som omfattas av EU:s gröna taxonomi och de motsvarande upplysningarna i hållbarhetsrapporten.
- Utfört substansgranskningsåtgärder genom stickprovstestning på utvalda upplysningar i hållbarhetsrapporten avseende EU:s gröna taxonomi.

INNEBOENDE BEGRÄNSNINGAR I UPPRÄTTANDET AV HÅLLBARHETSRAPPORTEN

Vid rapportering av framåtblickande information i enlighet med ESRS måste styrelsen och verkställande direktören för Swedavia AB (publ) förbereda framåtblickande information utifrån angivna antaganden om händelser som kan inträffa i framtiden och möjliga framtida aktiviteter av Swedavia AB (publ). Faktiska utfall kommer sannolikt att bli annorlunda eftersom förväntade händelser ofta inte inträffar som förväntat.

Stockholm den 20 mars 2026

KPMG AB

Tomas Gerhardsson
Auktoriserad revisor

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

→ Räkenskaper

Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

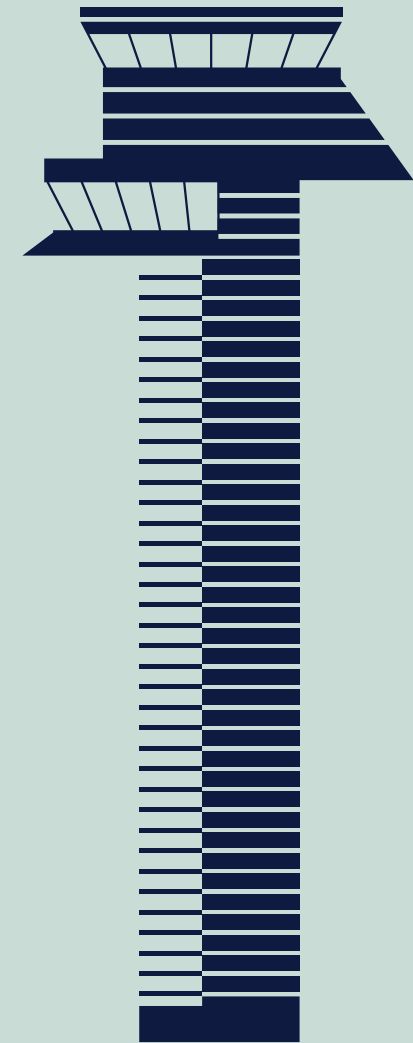
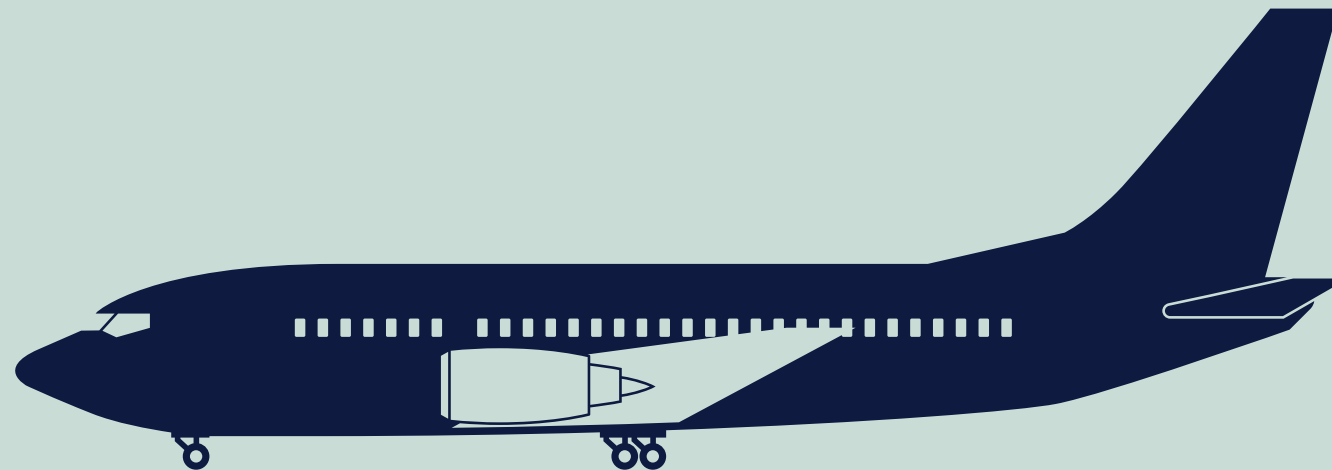
Räkenskaper

→ **Övrig information**

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

↓ [Ladda ner PDF för utskrift](#)

Övrig information



I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

Fem år i sammandrag och alternativa nyckeltal (APM)

Utöver de finansiella nyckeltal som upprättats i enlighet med IFRS, presenterar Swedavia finansiella nyckeltal som inte definieras enligt IFRS. Dessa alternativa nyckeltal anses vara viktiga resultat- och prestationsindikationer för investerare och andra användare av årsredovisningen. De alternativa nyckeltalen ska ses som ett komplement till, men inte en ersättning för, den

finansiella information som upprättats i enlighet med IFRS. Swedavias definitioner av dessa mått som inte definieras enligt IFRS beskrivs här och i Definitionerna. Dessa termer kan definieras på annat sätt av andra företag och är därför inte alltid jämförbara med liknande mått som används av andra företag.

→ Övrig information

Resultaträkning i sammandrag (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning	6 801	6 393	5 931	4 846	2 717
Övriga rörelseintäkter	189	32	45	-349	325
Aktiverat arbete för egen räkning	161	136	133	121	161
Externa kostnader	-2 889	-2 843	-2 943	-2 370	-1 707
Personalkostnader	-2 241	-2 097	-1 903	-1 664	-1 484
Av- och nedskrivningar av anläggningstillgångar	-1 687	-1 571	-1 458	-1 363	-1 382
Övriga rörelsekostnader	-10	-23	-122	-5	-14
Rörelseresultat (EBIT)	324	26	-318	-783	-1 385
Rörelsemarginal %	4,8	0,4	-5,4	-16,2	-51,0
Finansnetto	-304	-279	-191	-86	-56
Resultat före skatt	20	-253	-509	-870	-1 441
Skatt	-26	27	156	161	258
Årets resultat	-6	-227	-353	-709	-1 182

Kassaflöde från den löpande verksamheten (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Resultat före skatt	20	-253	-509	-870	-1 441
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	1 273	1 337	1 510	1 524	993
Betald skatt	—	-16	2	-57	-16
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital	-210	3	-237	-56	170
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 083	1 071	766	541	-293
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Avskrivningar och nedskrivningar	1 584	1 470	1 462	1 250	1 292
Pensioner och andra avsättningar	-51	37	135	-302	-23
Resultat från andelar i intresseföretag/ koncernföretag	-66	-51	-52	-72	-71
Övrigt	-194	-119	-35	647	-204
Summa av justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	1 273	1 337	1 510	1 524	993

- I korthet
- Strategisk inriktning
- Verksamhet
- Förvaltningsberättelse
- Räkenskaper
- Övrig information

ALTERNATIVA NYCKELTAL

Rörelseresultat (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Justerat rörelseresultat	257	74	-182	-799	-1 420
Marginaler (%)	2025	2024	2023	2022	2021
Rörelsemarginal	4,8	0,4	-5,4	-16,2	-51,0
Justerad rörelsemarginal	3,8	1,2	-3,1	-16,5	-52,3
Avkastning (rullande 12 månader, %)	2025	2024	2023	2022	2021
Avkastning på operativt kapital	1,6	0,3	-1,2	-3,3	-6,3
Justerad avkastning på operativt kapital	1,4	0,5	-0,6	-3,3	-6,3
Kapitalstrukturmål (%)	2025	2024	2023	2022	2021
Funds from operations (FFO)/Debt	7,3	5,8	5,7	3,8	3,4
Kassaflöde (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Funds from operations (FFO)	1 190	932	868	557	454
Övriga alternativa nyckeltal	2025	2024	2023	2022	2021
Investeringar i immateriella och materiella anläggningstillgångar, MSEK	2 231	1 790	2 010	1 814	1 831
Driftskostnader per avresande passagerare, SEK	304,3	301,4	299,8	291,4	526,2
Kommersiella intäkter per avresande passagerare, SEK	106,7	101,1	95,2	88,1	86,9

BERÄKNING ALTERNATIVA NYCKELTAL

Jämförelsestörande poster (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Realisationsvinster	146	—	—	43	90
Nedskrivningar och utrangeringar	-57	-36	-130	-22	-36
Omstruktureringskostnader	-22	-12	-6	-6	-18
Jämförelsestörande poster	67	-48	-136	15	36
Rörelsemarginal	2025	2024	2023	2022	2021
Rörelseresultat, MSEK	324	26	-318	-783	-1 385
Nettoomsättning, MSEK	6 801	6 393	5 931	4 846	2 717
Rörelsemarginal, %	4,8	0,4	-5,4	-16,2	-51,0
Justerat rörelseresultat (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Rörelseresultat	324	26	-318	-783	-1 385
Exkluderat: jämförelsestörande poster	-67	48	136	-15	-36
Justerat rörelseresultat	257	74	-182	-799	-1 420
Justerad rörelsemarginal	2025	2024	2023	2022	2021
Justerat rörelsresultat, MSEK	257	74	-182	-799	-1 420
Nettoomsättning, MSEK	6 801	6 393	5 931	4 846	2 717
Justerad rörelsemarginal, %	3,8	1,2	-3,1	-16,5	-52,3
Rörelseresultat inklusive resultatandel från intressebolag (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Rörelseresultat	324	26	-318	-783	-1 385
Resultatandel från intressebolag	66	51	52	72	71
Rörelseresultat inklusive resultatandel från intressebolag	390	77	-266	-711	-1 314
Avkastning på operativt kapital	2025	2024	2023	2022	2021
Rörelseresultat inklusive resultatandel från intressebolag, MSEK	390	77	-266	-711	-1 314
Genomsnittligt operativt kapital, 12 månader, MSEK	23 677	23 045	22 542	21 762	21 024
Avkastning på operativt kapital, %	1,6	0,3	-1,2	-3,3	-6,3

BERÄKNING ALTERNATIVA NYCKELTAL, FORTS

Justerat rörelseresultat inklusive resultatandel från intressebolag (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Justerat rörelseresultat	257	74	-182	-799	-1 421
Resultatandel från intressebolag	66	51	52	72	71
Justerat rörelseresultat inklusive resultatandel från intressebolag	323	125	-130	-727	-1 349
Justerad avkastning på operativt kapital	2025	2024	2023	2022	2021
Justerat rörelseresultat inklusive resultatandel från intressebolag, MSEK	323	125	-130	-727	-1 349
Genomsnittligt operativt kapital, 12 månader, MSEK	23 677	23 045	22 542	21 762	21 024
Justerad avkastning på operativt kapital, %	1,4	0,5	-0,6	-3,3	-6,3
Funds from operations (FFO) (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 083	1 071	766	541	293
Exkluderat: Kassaflöde från förändringar av rörelsekapital	211	-3	237	56	170
Ränta hybridobligationer (50%)	-104	-136	-135	-40	-9
FFO	1 190	932	868	557	454
Debt (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Räntebärande skulder	13 103	13 180	12 243	12 237	10 816
Avsättningar för pensioner	679	736	702	572	874
Hybridobligationer (50%)	2 574	2 250	2 304	1 750	1 750
Debt	16 356	16 166	15 249	14 559	13 440
Funds from operations (FFO)/Debt	2025	2024	2023	2022	2021
FFO, MSEK	1 190	932	868	557	454
Debt, MSEK	16 356	16 166	15 249	14 559	13 440
FFO/Debt, %	7,3	5,8	5,7	3,8	3,4

Driftskostnader, flygplatssegmentet (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Aktiverat arbete för egen räkning	161	136	133	121	161
Externa kostnader	-3 007	-2 948	-3 047	-2 486	-1 843
Personalkostnader	-2 242	-2 097	-1 904	-1 664	-1 484
Driftskostnader, flygplatssegmentet	-5 089	-4 910	-4 817	-4 028	-3 163
Driftskostnader, exklusive omstruktureringskostnader (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Driftskostnader	-5 089	-4 910	-4 817	-4 028	-3 163
Exkluderat: Omstruktureringskostnader	22	12	6	6	19
Driftskostnader, exklusive omstruktureringskostnader	-5 066	-4 898	-4 811	-4 022	-3 145
Driftkostnader per avresande passagerare (SEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Driftkostnader exklusive omstruktureringskostnader MSEK	-5 066	-4 898	-4 811	-4 022	-3 145
Avresande passagerare, miljoner	16,6	16,2	16,0	13,8	6,0
Driftkostnader (exklusive omstruktureringskostnader) per avresande passagerare, SEK	-304,3	-301,5	-299,8	-291,4	-526,2
Kommersiella intäkter (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Retail, Food and Beverage	855	747	674	500	181
Bilparkering och Angöring	922	895	854	716	339
Kommersiella intäkter	1 777	1 642	1 527	1 216	520
Kommersiella intäkter per avresande passagerare (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Kommersiella intäkter, MSEK	1 777	1 642	1 527	1 216	520
Avresande passagerare, miljoner	16,6	16,2	16,0	13,8	6,0
Kommersiella intäkter per avresande passagerare, SEK	106,7	101,1	95,2	88,1	86,9

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

→ Övrig information

KOMPLETTERANDE INFORMATION

Kapitalstruktur mål (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Operativt kapital	24 108	23 247	22 842	22 241	21 283
Räntebärande skulder	13 103	13 180	12 243	12 237	10 816
Debt	16 356	16 166	15 249	14 559	13 440
Eget kapital, moderbolagets ägare	10 651	10 282	11 212	11 084	11 990
Hybridobligationer	5 149	4 500	4 608	3 500	3 500

Operativt kapital, 31 december (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Eget kapital	10 651	10 282	11 212	11 084	11 990
Räntebärande skulder	13 103	13 180	12 243	12 237	10 816
Avsättningar för pensioner	679	736	702	572	874
Likvida medel	-326	-852	-1 018	-1 260	-2 100
Kortfristiga placeringar	—	-99	-297	-392	-297
Operativt kapital	24 108	23 247	22 842	22 241	21 283

Räntebärande skulder, 31 december (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Skulder till kreditinstitut	4 804	4 804	4 800	4 200	3 700
Obligationslån	7 144	6 598	5 999	6 050	5 872
Företagscertifikat	199	498	344	893	100
Leasingskulder	956	1 057	1 101	1 094	1 144
Övriga räntebärande skulder	—	224	—	—	—
Räntebärande skulder	13 103	13 180	12 243	12 237	10 816

Resultat före och efter utspädning (SEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Resultat hänförligt till moderbolagets aktieägare,	-5 633 004	-226 685 658	-352 932 469	-708 966 251	-1 182 474 494
Kostnader för hybridobligationer	-254 900 229	-270 020 707	-184 974 319	-81 475 558	-17 093 225
Resultat före och efter utspädning	-260 533 233	-496 706 365	-537 906 788	-790 441 809	-1 199 567 719

Resultat per aktie före och efter utspädning (SEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Resultat före och efter utspädning	-260 533 233	-496 706 365	-537 906 788	-790 441 809	-1 199 567 719
Antal aktier	1 441 403 026	1 441 403 026	1 441 403 026	1 441 403 026	1 441 403 026
Resultat per aktie före och efter utspädning	-0,18	-0,34	-0,37	-0,55	-0,83

Investeringar på Swedavias flygplatser (MSEK)	Utfall 2025	Affärsplan 2026–2027
International Airports		
Stockholm Arlanda Airport	1 458	3 143
Göteborg Landvetter Airport	110	455
Bromma Stockholm Airport	12	19
Malmö Airport	99	154
Gemensamt	362	1 014
Regional Airports	190	549
Totalt	2 231	5 334

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

→ Övrig information

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

→ Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Nyckeltal

Nyckeltal (1/2)

Finansiella nyckeltal

AVKASTNING OPERATIVT KAPITAL¹

Rörelseresultat plus resultat från andelar i intresseföretag för rullande tolvmånadersperiod delat med genomsnittligt operativt kapital. Nyckeltalet är Swedavias lönsamhetsmått och ett av koncernens hållbarhetsmål. Måttet speglar koncernens kostnad för kapital.

AVKASTNING PÅ OPERATIVT KAPITAL EXKLUSIVE OMSTRUKTURERINGSKOSTNADER REALISATIONSVINST, NEDSKRIVNINGAR OCH UTRANGERINGAR¹

Rörelseresultat plus resultat från andelar i intresseföretag för rullande tolvmånadersperiod delat med genomsnittligt operativt kapital. Nyckeltalet är Swedavias lönsamhetsmått och ett av koncernens hållbarhetsmål. Måttet speglar koncernens kostnad för kapital.

DRIFTKOSTNADER PER AVRESANDE PASSAGERARE¹

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

FUNDS FROM OPERATIONS (FFO)/DEBT¹

FFO delat med Debt. Nyckeltalet är det kassaflödesbaserade nyckeltal som används som kapitalstruktur-mål för koncernen. Måttet visar företagets intjäningsförmåga från den egna verksamheten i förhållande till skuld och indikerar företagets förmåga att betala av sina skulder. För definitioner av FFO och Debt se avsnittet Definitioner på sid 196-197.

INVESTERINGAR¹

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

KAPITALBINDNINGSTID

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

KOMMERSIELLA INTÄKTER PER AVRESANDE PASSAGERARE¹

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

MEDELANTAL ANSTÄLLDA

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

NETTOOMSÄTTNING

Swedavias nettoomsättning avser intäkter från Aviation Business och Commercial Services.

PASSAGERARE

Passagerare räknas när en person flyger från eller ankommer till en Swedavia-flygplats. Avresande passagerare är när någon avrest med flyg från en sådan flygplats. Avresande passagerare approximeras utifrån antalet passagerare dividerat med två. Se även Resenär.

RESULTAT PER AKTIE

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

RÄNTEBINDNINGSTID

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

RÖRELSEMARGINAL¹

Rörelseresultat i procent av nettoomsättning. Rörelsemarginal exklusive realisationsresultat se beräkning av rörelseresultat exklusive realisationsvinst.

RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST¹

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

RÖRELSERESULTAT EXKLUSIVE REALISATIONSVINST, OMSTRUKTERINGSKOSTNADER, NEDSKRIVNINGAR OCH UTRANGERINGAR¹

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

ÅRETS RESULTAT

Resultat efter skatt.

UTDELNINGSANDEL

Ordinarie utdelning ska uppgå till mellan 10 och 50 procent av resultatet efter skatt. De årliga besluten om utdelning ska beakta bolagets verksamhet, genomförandet av bolagets strategi samt den finansiella ställningen. Vid utvärdering ska särskilt beaktas bolagets bedömda förmåga att framgent uppnå kapitalstrukturmålet (FFO/Debt om minst 10 procent).

Övriga Nyckeltal

ARBETSMILJÖHÄNDELSE

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

DESTINATION/UTRIKESDESTINATIONER

Destination är en stad som trafikeras av ett eller flera bolag där det totala antalet avgångar från respektive Swedavia-flygplats åtminstone uppgår till valda gränsvärden under en tolvmånadersperiod. Antalet utrikesdestinationer utgörs av summan av de utländska städer som kan nås med direkta flygningar i linjefart från Swedavias flygplatser. Beräkningen exkluderar charterflygningar utan biljettförsäljning till allmänheten, genom användning av tröskelvärden.

1) Alternativa nyckeltal enligt riktlinjer från European Securities and Markets Authority (ESMA) är markerade med 1).

Nyckeltal (2/2)

EGNA UTSLÄPP AV KOLDIOXIDEKVIVALENTER (CO₂E)

Egna utsläpp av koldioxidekvivalenter beräknas enligt Greenhouse Gas Protocol. Swedavia har sedan 2006 arbetat strategiskt med klimat- och energifrågor inom verksamheten. Scope 1 omfattar fordonsdrivmedel, reservkraft, egenproducerad värme, brandövningar, halkbekämpning, avisning utförd av Swedavia samt egna utsläpp av köldmedia. Scope 2 omfattar inköpt egenanvänd el och värme. Inom Scope 3 (TtW) särredovisas flygtrafikens utsläpp i nom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken) samt resenärernas marktransporter till och från flygplatserna. Redovisningen omfattar Swedavia AB och Swedavias tio flygplatser. Swedavias byggverksamhet är exkluderat. Data för minoritetsägda dotterbolag eller intressebolag samt kontor i Norrköping är exkluderade. Inköpt energi till kontoret i Norrköping mäts ej av Swedavias hyresvärd då energin inkluderas i hyran.

Koldioxidavtrycket inom uppdragsmålet för Swedavias flygplatser omfattar även flygtrafikens utsläpp inom LTO-cykeln (Landing and Take-Off Cycle, flygning under 3 000 fot inklusive taxning på marken) samt resenärernas marktransporter till och från flygplatserna. Redovisningen omfattar Swedavia AB och Swedavias tio flygplatser. Swedavias byggverksamhet är exkluderat i Swedavias nollmål. Utsläppen av fossil koldioxid inom scope 1, 2 och 3 avseende nollmålet beräknas från data i Swedavias miljörapporteringssystem SMIL. Data för minoritetsägda dotterbolag eller intressebolag och kontor i Norrköping är exkluderade. Inköpt energi till kontoret i Norrköping mäts ej av Swedavias hyresvärd då denna inkluderas i hyran. Utsläppen räknas därmed till scope 3 enligt avgränsningsprinciper i Airport Carbon Accreditation Guidance, som är den flygplatsspecifika tillämpningen av GHG-protokollet för koldioxidcertifiering.

ENERGIANVÄNDNING

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

ENGAGERADE LEDARE OCH MEDARBETARE

Engagerade ledare och medarbetare (ELM) är ett samlingsindex för samtliga frågeområden som ingår i Swedavias stora medarbetarundersökning. Indexet är beräknat som ett medelvärde av samtliga svar på frågorna. Medelvärdet har indexerats till en skala 0–100.

FÖRNYBART FLYGBRÄNSLE

Swedavia har ändrat metod för att samla in data om förnybart flygbränsle. Från 2020 till 2022 samlades data in direkt från flygbranschens aktörer, men från 2023 använder Swedavia Statistiska Centralbyrån (SCB) för mer tillförlitliga uppgifter om levererade bränslevolymer. Därför kan data från 2020 till 2022 inte jämföras med siffror från 2023 och framåt, då den tidigare metoden inte exakt återspeglar de totala levererade volymerna. Tidigare siffror bör ses som en miniminivå av levererat förnybart flygbränsle i Sverige för de åren.

HAVERIER OCH ALLVARLIGA TILLBUD

Enligt EU-förordning nr 996/2010 definieras ett haveri som en händelse där (i) en person dör eller skadas allvarligt (förutom av naturliga orsaker) i samband med luftfartyg under resa, (ii) ett luftfartyg skadas så att dess prestanda allvarligt påverkas, eller (iii) är helt onåbart. Ett allvarligt tillbud är en situation där det fanns en hög risk för att en olycka med ett luftfartyg under resa skulle kunna inträffa.

KUNDUPPLEVELSE

2021 infördes en ny mätmetod, Swedavia CX (SCX), för att mäta Swedavias mål kundupplevelse. Målet innefattar resenär, flygbolag och hyresgäster. Mätningar genomförs löpande. För kundgruppen resenär sammanställs utfallet månatligen och presenteras som ett index. Tidigare presenterades utfallet i procent.

NETTONOLLUTSLÄPP FRÅN BYGGVERKSAMHETEN 2040

Swedavias mål att nå nettonoll utsläpp från byggverksamheten 2040 omfattar såväl byggmaterial som transporter och drivmedel. Stegvisa reduktioner inleddes med ett mål om en minskning på tio procent för 2023 (jämfört med traditionellt byggande 2015) för att gå mot noll 2040.

PUNKTLIGHET

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

UTBUD AV FLYGLINJER OCH DESTINATIONER

Swedavia mäter passagerarvolymer, flyglinjer och destinationer, användandes tröskelvärden över tolv månader för att utesluta ad hoc-flygningar utan biljettförsäljning till allmänheten

VILLKORSÖVERTRÄDELSE

Swedavias flygplatser följer miljölagstiftningen med miljötillstånd som definierar driftsvillkor. Dessa villkor täcker främst flygvägar, buller, utsläpp till vatten, samt halkbekämpning och avisning. Villkorens efterlevnad övervakas kontinuerligt och utvärderas årligen, där antalet överträdelser visar hur väl Swedavia uppfyller kraven.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

→ Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

Definitioner (1/2)

ACI (AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL)

Flygplatsernas internationella branschorganisation.

AIRPORT CARBON ACCREDITATION

ACA är ett program för att mäta och gradera hur flygplatser arbetar med att minska sin klimatpåverkan.

AIRSIDE

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

ANLÄGGNINGAR OCH SYSTEM

Affärsenhet inom Swedavia med uppdraget att på ett långsiktigt hållbart sätt förvalta och utveckla bolagets anläggnings- och systemtillgångar.

AVIATION BUSINESS

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

COMMERCIAL SERVICES

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

CSRD

Corporate Sustainability Reporting Directive är ett EU-direktiv som syftar till att genom rapporterings-transparens skapa bästa förutsättningar för att EU skall klara målsättningen om att nå nettonollutsläpp till 2050. Genom standardiserade mått möjliggör CSRD en mer konkret och jämförbar rapportering av företagens hållbarhetsresultat och förhindrar greenwashing.

ESRS

European Sustainability Reporting Standards är EU:s detaljerade standard för hållbarhetsrapportering enligt CSRD.

FLYGLINJER

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

FLYGPLATSVERKSAMHET

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

FN:S GLOBAL COMPACT

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

GENOMSNIITTLIGT OPERATIVT KAPITAL

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

GLOBAL REPORTING INITIATIVE

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

HÄLSA OCH SÄKERHET FÖR KUNDER

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

ISO 14001

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

INTERNATIONAL AIRPORTS

Swedavias internationella flygplatser omfattar Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport.

KLIMATKALKYL

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

LANDSIDE

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

NATIONELLA BASUTBUDET

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

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.

REGIONAL AIRPORTS

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

RESENÄR

Begreppet resenär är en generell beskrivning av en person som befinner sig på resa. Resenären är en av Swedavias tre kundgrupper, tillsammans med hyresgäster och flygbolag. Jämför Passagerare.

SWEDAVIA CX

2021 infördes en ny mätmetod Swedavia CX för att mäta Swedavias mål kundupplevelse. Målet innefattar resenär, flygbolag och hyresgäster. Mätningar genomförs löpande. För kundgruppen resenär sammanställs utfallet månatligen och presenteras som ett index.

TSFS

Transportstyrelsens författningssamling.

I korthet

Strategisk inriktning

Verksamhet

Förvaltningsberättelse

Räkenskaper

→ Övrig information

Swedavia
Års- och hållbarhetsredovisning 2025

I korthet
Strategisk inriktning
Verksamhet
Förvaltningsberättelse
Räkenskaper
→ Övrig information

Definitioner (2/2)

UPPDRAGSMÅL

Enligt ägaranvisningen ska Swedavia bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Bolaget ska, inom ramen för transportpolitikens funktions- och hänsynsmål, mäta och redovisa utfall för fem indikatorer inom områdena tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet och miljö.

BALANSOMSLUTNING

Totala tillgångar.

DEBT

Räntebärande skulder plus pensionsskuld plus 50 procent av utgående bokfört värde på hybridobligationer per balansdagen.

EBITDA

Rörelseresultat exklusive avskrivningar avseende materiella och immateriella anläggningstillgångar.

JUSTERAD EBITDA

Rörelseresultat exklusive avskrivningar samt nedskrivningar och utrangeringar avseende materiella och immateriella anläggningstillgångar.

FUNDS FROM OPERATIONS (FFO)

Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital minus 50 procent av räntekostnader för hybridobligationer för rullande 12 månaders period.

KASSAFLÖDE FRÅN DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN FÖRE FÖRÄNDRINGAR AV RÖRELSEKAPITAL

Kassaflöde från den löpande verksamheten minus kassaflöde från förändringar av rörelsekapital

NETTOSKULD

Räntebärande skulder plus pensionsskuld minskat med likvida medel.

OPERATIVT KAPITAL

Eget kapital plus nettoskuld.

PASSAGERARE

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

RÄNTEBÄRANDE SKULDER

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

Swedavia AB

190 45 Stockholm-Arlanda

Besöksadress: Flygvägen 1

Tel: +46 10 109 00 00

Fax: +46 10 109 05 00

E-post: info@swedavia.se

Koordinater: 59°39'14.06"N 17°56'21.51"O

www.swedavia.se

Projektledare:

Maj Wedenberg, kommunikationsspecialist

Tel. +46 (0) 10 109 00 00

maj.wedenberg@swedavia.se

Produktion:

Swedavia i samarbete med Narva Communications AB

Foto: Johan Westerlind, Kalle Sanner, Daniel Asplund,

Stellan Stephenson, Orlando Boström, CM, Tim Meier