

LÅNGSAM ÅTERHÄMTNING

Vi arbetar intensivt med att se över hur vi kan effektivisera verksamheten och sänka våra kostnader.

För flygbranschen har tiden sedan mars 2020 varit den tuffaste någonsin. Passagerarsiffrorna har rasat till nivåer som vi inte trodde var möjliga och antalet luftrumsrörelser var 57 procent färre under 2020 jämfört med normalåret 2019. Vid halvårsskiftet 2021 var trafikminskningen 69 procent jämfört med 2019.

Prognoserna för flygets återhämtning pekar på att det kommer att gå långsamt. Eurocontrols statistikorgan Statfor redovisade i sin senaste prognos tre scenarier: ett där flyget är tillbaka på 2019 års nivå år 2024, ett andra där det dröjer ytterligare ett år och ett tredje där flyget är tillbaka på 2019 års nivå först omkring år 2029. Vi har även tagit fram egna prognoser som är något mer pessimistiska än Statfors. Vi följer utvecklingen löpande men i dagsläget ser vi ingen grund för att ändra vår prognos.

Utvecklingen har fått stora ekonomiska konsekvenser för branschen och för LFV. Vi arbetar intensivt med att se över hur vi kan effektivisera verksamheten och sänka våra kostnader – vilket också är ett EU-krav. En stor utmaning är att spara inom den avgiftsfinansierade verksamheten och att samtidigt öka takten i de anslagsfinansierade delarna som avser robust flygtrafiktjänst och civilt försvar. Vi försöker fördela resurser för att bygga upp och utveckla dessa områden där LFV har anslag och krav på utveckling.

För perioden januari–juni 2021 redovisar LFV ett resultat på 51 mkr. Det är lägre än första halvåret 2020 men bättre än budget, tack vare olika åtgärder och besparingar. Prognostiserat resultat för 2021 är också bättre än budget och uppgår till 7 mkr. Det råder dock en stor osäkerhet i prognosen för året, i synnerhet i luftfartsintäkterna via avgiftssystemet men även i vilken utsträckning pandemin fortsatt kommer att påverka flygtrafiken och LFVs verksamhet.

Den 1 juni invigdes RTC Stockholm. I och med det är kontrollcentralen i drift och flygtrafiken vid Kiruna Airport den första Swedaviaflygplatsen att flygtrafikledas på distans. Nu kan vi erbjuda flygtrafikledning på distans i LFVs egen regi, något som är viktigt både för Swedavia och för att säkra den regionala tillgängligheten. Närmast på tur med flygtrafikledning på distans står Åre Östersund Airport.

Med flygsäkerhet som grundfundament kommer vi med den digitalisering som flygtrafikledning på distans innebär att kunna erbjuda våra kunder smarta lösningar för morgondagens flyg.

I nära samarbete med Swedavia driver vi projektet SWEA – Sweden Airspace Project. Projektet genomförs i två etapper, den första med implementering vid slutet av 2023 och den andra vid slutet av 2025. Kortfattat innebär det en modernisering av den delen av svenskt luftrum som omfattar flygtrafik till och från Stockholmsområdet. Målet är att minska komplexiteten i luftrummet vilket ska



leda till förbättringar inom kostnadseffektivitet, kapacitet, miljö, förutsägbarhet och flexibilitet.

Klimatet blir en allt viktigare fråga som berör oss alla, och det är givetvis en angelägen fråga för flygbranschen och för LFV. FN:s klimatpanel IPCC som presenterade en ny rapport i början av augusti, som behandlar klimatförändringarna och vad som kan göras för att bromsa dem, visar att klimatförändringarna är omfattande och att de sker oerhört snabbt och i vissa fall helt saknar motstycke.

Det samarbete som bedrivs inom alliansen Borealis har varit framgångsrikt och Boralis' FRA program (Free Route Airspace) är ett exempel på arbete med frågor som rör miljö. Nio flygtrafiktjänstleverantörer i norra Europa, däribland LFV, samarbetar för att skapa bästa möjliga förutsättningar för flyget här. Det är ett stort område från Grönland och Storbritannien i väster till Baltikum i öster med 4 miljoner flygplansrörelser per år. Med raka flygvägar i detta väldiga område blir kostnadsbesparingarna och minskningen av koldioxidutsläppen stora när det är fullt genomfört.

Ann Persson Grivas
Generaldirektör LFV

FINANSIELL SUMMERING JANUARI - JUNI 2021

Processen pågår för nya kostnadsbaser för RP3, som ska godkännas av Transportstyrelsen och slutligen beslutas av EU. Beslut på EU-nivå väntas i början av 2022. Det innebär en osäkerhet i luftfartsintäkterna för 2020-2021.

PERIODENS RESULTAT

Resultatet efter finansiella poster per 30 juni 2021 är 51 mkr (631), vilket är lägre än första halvåret 2020, men bättre än budget. Vid jämförelse av totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden 2020 (-163 mkr) är resultatet för perioden dock bättre än föregående år.

Några faktorer påverkar särskilt resultatet och jämförelsen mellan åren. Det stora positiva resultatet efter finansiella poster 2020 berodde på att den negativa förändring av pensionsskulden (-794 mkr) på grund av ändrade beräkningsgrunder redovisades som en tillkommande post till resultaträkningen samt direkt mot eget kapital enligt nya redovisningsprinciper från och med 2020. Redovisat anslag för att täcka intäktsbortfall uppgick i halvårsbokslutet 2020 till 363 mkr. Motsvarande poster finns inte 2021.

Därtill har det nya dotterbolaget som förvärvades 30 april 2020, Aviseq Critical Communications AB (AVISEQ) konsoliderats i LfV koncernens resultaträkning för hela sexmånadersperioden 2021, och bara två månader 2020. Det finns en positiv engångspost 2021 om 57 mkr som uppkommit då tidigare reservering för osäkra kundfordringar från 2019 lösts upp under första halvåret 2021 när överenskommelse skett och betalning erhållits från kund. Att resultatet är 109 mkr bättre än budget förklaras i huvudsak dels av denna effekt, dels av besparingar och lägre kostnadsutfall till följd av restriktioner och andra konsekvenser av pandemin, samt viss förskjutning av rekryteringar, aktiviteter och projekt.

PROGNOS 2021

Prognostiserat resultat för 2021 uppgår till 7 mkr. Det råder dock en osäkerhet i prognosen för året, i synnerhet i luftfartsintäkterna men även i vilken utsträckning coronapandemin fortsatt kommer att påverka flygtrafiken, LfVs verksamhet och kostnadsutfallet. Osäkerheten kring luftfartsintäkterna rör undervägs- och terminalavgifterna och beror på att prestationsplan för RP3 (år 2020–2024) ännu inte är beslutad. Hela processen med RP3 har förskjutits som en konsekvens av coronapandemin. Slutliga beslut om ersättningsnivåerna väntas första kvartalet 2022. Undervägs- och terminalavgifterna är i nuläget baserade på senaste underlaget för RP3 och överväganden från Transportstyrelsen angående ersättningsnivåer. Det finns också en osäkerhet i hur stor uppärbetningen kommer att bli inom den anslagsfinansierade verksamheten. En del projekt och aktiviteter har försenats på grund av coronapandemin men även av att det råder resursbrist inom vissa specialistkompetenser.

FLYGTRAFIKEN

Nivåerna under det första halvåret har varit fortsatt låga, men en svag återhämtning har kunnat ses under slutet av det andra kvartalet då flygtrafiken har kommit upp till en nivå om cirka 40 procent av volymen 2019. Jämfört med föregående år syns en positiv utveckling från april men ackumulerat för första halvåret har luftströmsrörelserna minskat med 38,6 procent jämfört med 2020 (-69,0 procent jämfört med 2019). Samtliga trafikslag har minskat; överflygningarna -36,5 procent (-65,8 procent jfr 2019), utrikes- och inrikestrafiken -46,5 respektive -30,6 procent (-76,2 respektive -62,5 procent jämfört 2019).

LfVs fakturering till flygbolagen baseras på antal service units. De har minskat med 37,2 procent under januari–juni 2021 (-66,9 procent jämfört 2019). Prognosen för helåret är att trafiken och antalet service units kommer att falla ut i nivå med eller något under nivåerna 2020 och motsvara 40 procent av flygtrafiken 2019.

RÖRELSEINTÄKTER

Luftfartsintäkter

Rörelseintäkterna uppgår till 1 259 mkr (1 987), varav luftfartsintäkterna till 1 031 mkr (1 416). Då RP3 ännu inte är fastlagt har preliminära avgifter beslutats för den löpande faktureringen. De preliminära undervägsavgifterna har för 2021 höjts med 8,0 procent och den preliminära terminalavgiften har höjts med 13,0 procent jämfört med föregående år. Avgiftsförändringarna innebär i sig högre fakturerade intäkter per service unit. Den slutliga avgiften för 2020–2021 kommer dock inte beslutas förrän tidigast första kvartalet 2022.

EU har i oktober 2020 fattat beslut om regelverk för särskild hantering av åren 2020–2021, de två första åren i RP3. Detta är en direkt konsekvens av coronapandemin och den exceptionella situation som uppkommit för flygbranschens aktörer. Processen pågår fortfarande kring kostnadsunderlagen för RP3, där de senaste underlagen lämnats in till Transportstyrelsen under våren, som ska godkännas på EU-nivå. Beslut om slutliga mål på nationell nivå och avgifter väntas således komma retroaktivt 2022 för de inledande åren i RP3.

Som RP3-regelverket i grunden utformades och beslutades om 2019 finns, precis som i RP2, en inbyggd riskdelningsmekanism, som kopplar till trafikutfallet jämfört med prestationsplanen och som påverkar storleken på avgiftsintäkterna. Denna kommer nu inte att tillämpas för inledningen av RP3, utan fokus hamnar istället på nya prestationsplaner som utgår från faktiska kostnader och med en jämförelse mot utfall 2019. Eftersom processen alltjämt pågår har inte någon effekt av riskdelning beaktats i beräkningen av periodens avgiftsintäkter per 30 juni 2021, och inte heller i helårsprognosen. Utgångspunkten för beräkning av undervägs- och terminalavgifter har varit de kostnadsunderlag som lämnats till Transportstyrelsen, verkligt kostnadsutfall samt med beaktande av det övervägande om ersättning för 2020–2024 som lämnats från Transportstyrelsen till LfV i månadsskiftet juni/juli i år.

Skillnaden mellan fakturerade intäkter, som baseras på faktisk trafik, och den ersättningsnivå för 2020–2021 som slutligen kommer att beslutas om, ska LfV få ersättning från flygbolagen för genomhöjda undervägsavgifter under en period om 5–7 år från och med 2023. Fordringar avseende denna ersättning ingår i posten Finansiella anläggningstillgångar.

Ersättning för lokal flygtrafikfjänt på statliga, militära samt övriga flygplatser är 59 mkr lägre jämfört med samma period föregående år främst beroende på förra årets högre ersättning som en följd av ökade pensionskostnader. Utfallet 2021 är i nivå med budget.

Kommersiella och övriga rörelseintäkter

Kommersiella intäkter, 78 mkr (72), är i nivå med samma period föregående år och budget. Förändringen mellan åren består främst av en ökning för AVISEQ som tillkommit och samtidigt en minskning genom att produkten Flygmätning avvecklats under 2020. Övriga intäkter, 51 mkr (48) utgörs huvudsakligen av bidrag för finansiering av forskning- och innovation samt investeringsprojekt.

Anslag

Anslag uppgår till 61 mkr (405). Anslag för Robust flygtrafikfjänt (RF) och Civilt försvar är högre än 2020. Den största skillnaden jämfört samma period föregående år förklaras av det anslag som LfV fick i juni 2020 att disponera för intäktsbortfall på grund av effekter av

FINANSIELL SUMMERING JANUARI - JUNI 2021

RESULTATRÄKNING

Mkr	Not	KONCERNEN				AFFÄRSVERKET	
		2021 jan-juni	2020 jan-juni	2021 Prognos jan-dec	2020 Utfall jan-dec	2021 jan-juni	2020 jan-juni
RÖRELSENS INTÄKTER							
Luftfartsintäkter		1 031	1 416	2 064	2 859	1 031	1 416
Kommersiella intäkter		78	72	163	155	35	53
Aktiverat arbete för egen räkning		39	45	77	97	25	35
Anslag		61	405	193	102	61	405
Övriga rörelseintäkter		51	48	108	97	50	48
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		1 259	1 987	2 606	3 310	1 201	1 958
RÖRELSENS KOSTNADER							
Personalkostnader		-950	-914	-1 860	-1 864	-873	-891
Diverse externa kostnader		-199	-351	-595	-564	-214	-344
Avskrivningar		-93	-84	-206	-171	-83	-80
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		- 1 241	-1 349	-2 661	-2 599	-1 169	-1 315
Resultat från andelar i koncern- och intresseföretag		1	-1	-1	-7	-	-
RÖRELSERESULTAT		19	638	-57	704	32	643
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR							
Ränteintäkter och liknande resultatposter		35	4	67	11	35	4
Räntekostnader och liknande resultatposter		-3	-11	-3	-15	-3	-11
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER		51	631	7	700	64	636
Skatt/skattemotsvarighet på periodens resultat		0	0	0	-28	-	-
PERIODENS RESULTAT		51	631	7	672	64	636
Tillkommer:							
Försäkringsteknisk omvärdering av pensionskulden		-	-794	-	-794	-	-794
TOTALRESULTAT EFTER OMVÄRDERING AV PENSIONSSKULDEN		51	-163	7	-122	64	-158

Pandemin har inneburit fortsatt låga trafikvolymer och påverkat verksamheten, men tack vare kostnadsbesparingar och vissa engångsfaktorer så är resultatet positivt.

coronapandemin. 363 mkr redovisades som anslagsintäkt per 30 juni 2020. Det motsvarade ett vid den tidpunkten preliminärt beräknat intäktsbortfall rörande undervägs- och terminalavgifter från avgiftssystemet. Det rådde en stor osäkerhet kring RP3-regelverket och hur avgiftsintäkter skulle beräknas. Även om det i viss mån kvarstår osäkerheter kom förutsättningarna och nivåerna för RP3 att klarna allt mer under hösten 2020. Anslaget kom sedermera ej att kunna nyttjas i någon större omfattning förra året och återfördes därför innan årsbokslutet 2020.

RÖRELSEKOSTNADER

Rörelsekostnaderna uppgår till 1 241 mkr (1 349), varav övriga externa kostnader är 199 mkr (351). En minskning av externa kostnader om 57 mkr förklaras med effekten av återföringen av reserven för osäkra kundfordringar från 2019 i samband med reglering våren 2021. Därtill har besparingar gjorts både jämfört med föregående år och budget gällande bland annat minskat resande, lägre kostnader för utbildning och konsulter med mera, och olika förvaltningsaktiviteter som skjutits i tid. Med anledning av stor osäkerhet kring kunders betalningsförmåga i pandemins inledande skede förra året reserverades

för befarade kundförluster med 47 mkr, som successivt till större delen kunde lösas upp under slutet av året. Motsvarande större reserveringar finns inte i periodens resultat 2021.

Personalkostnaderna uppgår till 950 mkr (914). En ökning med 54 mkr beror på att AVISEQ tillkommit. För affärsverket är personalkostnaderna, främst pensionskostnaderna lägre om förra årets omvärdering av pensionsskulden exkluderas. Jämfört budget är personalkostnaderna lägre tack vare tjänstledigheter, att rekryteringar inte skett i motsvarande takt som budgetrats och att tidpunkten för lönerrevision flyttades fram till den 1 april 2021.

FINANSIELLA POSTER

Finansiellt netto uppgår till 32 mkr (-7). Det låga ränteläget ger en mycket låg avkastning på likvida medel. Skillnaden mellan åren hänförs huvudsakligen till indexering och ränta på pensionsskulden.

FINANSIELL SUMMERING JANUARI - JUNI 2021

BALANSRÄKNING

Mkr	Not	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2021 30 juni	2020 30 juni	2021 30 juni	2020 30 juni
TILLGÅNGAR					
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR					
Immateriella anläggningstillgångar		779	719	612	529
Materiella anläggningstillgångar		1 497	1 264	1 503	1 265
Finansiella anläggningstillgångar		3 281	2 142	3 518	2 395
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		5 556	4 124	5 634	4 189
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR					
Kortfristiga fordringar		537	965	517	935
Kortfristiga placeringar		1 935	2 326	1 935	2 326
Kassa och Bank		2 670	2 815	2 550	2 675
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		5 141	6 105	5 002	5 935
SUMMA TILLGÅNGAR		10 697	10 229	10 635	10 124
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
EGET KAPITAL					
Bundet kapital					
Statskapital		202	202	202	202
Bundna reserver		289	274	252	252
SUMMA BUNDET KAPITAL		491	475	453	453
Fritt kapital					
Balanserad vinst/förlust	1	147	-509	134	-563
Årets resultat		51	630	64	636
SUMMA FRITT KAPITAL		198	121	198	72
SUMMA EGET KAPITAL		689	597	651	526
AVSÄTTNINGAR					
Avsättningar för pensioner	1	8 910	8 501	8 910	8 500
Övriga avsättningar		45	34	42	32
SUMMA AVSÄTTNINGAR		8 955	8 535	8 962	8 532
LÅNGFRISTIGA SKULDER					
Skulder till leasingföretag		1	2	1	2
Övriga icke räntebärande skulder		66	258	66	258
SUMMA LÅNGFRISTIGA SKULDER		67	260	67	260
KORTFRISTIGA SKULDER					
Icke räntebärande skulder		695	576	693	562
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		293	261	272	245
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER		987	837	965	807
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		10 697	10 229	10 635	10 124

Låga trafikvolymer innebär att en mindre andel av luftfartsintäkterna faktureras löpande och en högre andel redovisas som långfristiga fordringar inom ramen för avgiftssystemet.

EKONOMISK STÄLLNING, SOLIDITET OCH RÄNTABILITET

Soliditeten uppgick vid periodens slut till 7 procent (9). Den låga soliditeten beror på en hög pensionsskuld. Utgående eget kapital per 30 juni 2021 uppgår till 689 (597). Eget kapital påverkades första halvåret 2020 negativt av pensionsskuldökning om 794 mkr på grund av ändrade beräkningsgrunder för 2020.

Räntabiliteten för perioden uppgår till 5 procent (neg.), beroende på ett svagt resultat för perioden.

INVESTERINGAR

Investeringsutfallet per 30 juni 2021 uppgår till 169 mkr (244). Ackumulerat utfall för projekt för nyinvesteringar respektive vidmakthållande uppgår till 64 mkr respektive 28 mkr. Utfall för investeringar i Robust Flygtrafiktjänst (RF) uppgår till 77 mkr. Även investeringsprojekten påverkas av coronapandemin i form av förseningar till följd av restriktioner för resor och besök, men ligger hittills för året i linje med plan. Årets investeringsplan uppgår till 521 mkr varav 301 mkr avser investeringar inom Robust Flygtrafiktjänst (RF). Prognosen för helåret är i nivå med planen för året.

FINANSIELL SUMMERING JANUARI - JUNI 2021

FINANSIERINGSANALYSER

Mkr	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2021 30 juni	2020 30 juni	2021 30 juni	2020 30 juni
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	299	934	316	948
Förändringar i rörelsekapital	-73	-370	-77	-383
Investeringsverksamheten	-182	-431	-169	-467
Finansieringsverksamheten	-544	-740	-544	-745
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL	-500	-608	-475	-647
Likvida medel vid årets början	5 104	5 748	4 960	5 647
LIKVIDA MEDEL VID PERIODENS SLUT	4 604	5 140	4 485	5 000

ANSLAGSREDOVISNING

Anslag (tkr)	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
UTGIFTSOMRÅDE 22 KOMMUNIKATIONER							
22 01 001 002 Civilt försvar – till Luftfartsverket	965	31 438		-688	31 715	-6 786	24 929
22 01 017 001 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	73 243	231 000			304 243	--54 011	250 232
22 01 020 001 Tillskott till Luftfartsverket	892 056				892 056		892 056
	966 264	262 438	0	-688	1 228 014	-60 797	1 167 217

FINANSIERINGSANALYS

Periodens kassaflöde uppgår till -500 mkr (-608). Kassaflödet från den löpande verksamheten och efter förändringar i rörelsekapital uppgår till 226 mkr (564).

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgår till -182 mkr (431) och avser investeringar i immateriella och materiella anläggningstillgångar i och med de investeringsprojekt som bedrivs. I kassaflödet första halvåret 2020 hänfördes en del till förvärv av dotterbolag.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgår till -544 mkr (-740) utgörs av nettoförändringen av fordringar och övriga icke räntebärande skulder hänförligt till avgiftssystemet för undervägsavgifter. På grund av den låga flygtrafiken faktureras en mindre andel av periodens undervägs- och terminalavgifter, en större andel redovisas som långfristiga fordringar (finansiella anläggningstillgångar) och ska faktureras och regleras under en 5–7 års period. Detta ger en negativ effekt på kassaflödet för perioden.

ANSLAGSREDOVISNING

LFV har tre ramanslag inom utgiftsområde 22. De tidigare Civilt försvar samt Infrastruktur för flygtrafiktjänst, med ett tilldelat belopp om totalt 262 mkr (168) för året. LFV disponerar medel för dels utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet, dels utgifter avseende investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst. Bedömningen är att anslaget för Infrastruktur för flygtrafiktjänst inte kommer att nyttjas i sin helhet för året. Prognosen uppgår till 165 mkr. Vissa investeringar och projekt inom RF-programmet har senarelagts. Viss förskjutning beror på coronapandemin samt brist på resurser.

I juni 2020 erhöles ett anslag i form av tillskott med ett disponibelt belopp om 900 mkr att nyttja för intäktsbortfall med anledning av det nya coronaviruset. LFV har erhållit anslagssparande och ett belopp har överfört till 2021. Villkoren för vad anslaget kan användas för är oförändrat. Prognosen för eventuellt anslagsutnyttjandet är osäker för anslag 1:20.

OPERATIV VERKSAMHET

LFV har fortsatt levererat en stabil och säker flygtrafiktjänst med få händelser eller störningar under perioden.

FLYGTRAFIKLEDNING OCH OPERATIV DRIFT

Flygtrafiken i det övre luftrummet har under perioden successivt ökat upp mot 50 procent av nivån före coronapandemin. En route-verksamheten vid kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö har haft en stabil produktion som uppfyller det preliminära målet för kapacitet inom ramen för avgiftssystemet för perioden. Enligt de senaste prognoserna förväntas trafikvolymen nå omkring 70 procent av 2019 års nivåer.

Under våren har även arbete påbörjats för att på bästa sätt anpassa verksamhet och organisation till nuvarande krav i RP3 och framtida krav i avgiftssystemet. Översyn sker exempelvis av luftrum, utbildning och bemanningsplanering. LFV har fortsatt fokus på att förvalta och utveckla system och infrastruktur för att öka robustheten och säkerställa effektivitet och skalbarhet i driften för en effektiv, säker och stabil flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen.

Den lokala flygtrafiktjänsten vid flygplatserna har också påverkats av pandemin med den relativt sett låga in- och utrikestrafiken men där tillgänglighet och beredskap ändå måste finnas och upprätthållas. Leveransen till Försvarsmakten har inte påverkats av pandemin med undantag för några övningar som skjutits fram.

Den 1 juni invigdes kontrollcentralen RTC Stockholm och flygtrafikledning på distans vid Kiruna Airport driftsattes. Arbete pågår inför driftsättning av flygtrafikledning på distans vid Äre Östersund Airport. Intensivt arbete pågår även inför höstens driftsättning av ADQ/L-CAPS, ett system för en effektiv produktion av flyginformation.

FLYGSÄKERHET

LFV flygsäkerhet är hög och inom måltal. Andelen händelser där flygtrafikledningen bidragit är fortsatt låg.

Inga separationsunderskridanden eller rullbaneintrång har inträffat som genererat allvarlighetsklassning A, B eller C. Inom En Route-verksamheten pågår analys av problematiken kring aktivering och avaktivering vid R/D områden. Flygsäkerhetsarbetet är ett ständigt kontinuerligt arbete och som även sker proaktivt och för att bibehålla en hög flygsäkerhet. Det råder en god rapporteringsvilja, vilket är en viktig del i säkerhetskulturen.

MILJÖ OCH HÅLLBARHET

LFV har påbörjat projektet Sweden Airspace Project (SWEA). Projektet är indelat i två etapper som omfattar luftrummet för trafik till och från Stockholmsområdet. Bakgrunden är att luftrumstrukturen i Stockholmsområdet är omodern och behöver anpassas för dagens och morgondagens förutsättningar. Genom SWEA ska komplexiteten minska och leda till positiva effekter inom flera områden såsom kostnadseffektivitet och miljö. Den första etappen ska implementeras i slutet av 2023 och den andra i slutet av 2025. Projektet sker i nära samarbete med Swedavia.

BEREDSKAP OCH SÄKERHET

Arbetet med förstärkt totalförsvärsförmåga och säkerhetskydd har fortsatt under första halvåret. Detta sker i en nära samverkan med framför allt övriga transportmyndigheter och Försvarsmakten, samt genom att nyttja de erfarenheter som erhållits från hanteringen av coronapandemin.

MEDARBETARE

Det råder fortsatt obalans när det gäller arbetskraftstillgång. Under det första halvåret 2021 har ett arbete initierats med att omfördela personal från flygtrafikledning till verksamheter med personalunderskott som fortsätter under hösten.

Vid halvårsskiftet hade LFV 1093 anställda motsvarande 961 årsarbetare. Personalomsättningen var 2,9 procent för första halvåret 2021.

För att kunna möta de framtida behoven av flygledare med hänsyn till stora pensionsavgångar har arbetet med rekryteringar fortsatt. Under första kvartalet startade två nya klasser om totalt 24 elever. En rekryteringskampanj pågick under våren och resulterade i 540 ansökningar, varav 191 kvinnliga sökande.

LFVS STYRELSE

Vi intygar att delårsrapporten ger en rättvisande bild av verksamhetens kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Norrköping den 26 augusti 2021

Jan Olson, ordförande

Christian Axelsson-Domfors

Ann-Marie Bredberg

Johan Davidson

Carl-Johan Edström

Ann-Christine Hvittfeldt

Cecilia Loostrom

Per Nilsson

Ann Persson Grivas, GD

Robin Teigland



LFV, Hospitalsgatan 30, 601 79 Norrköping. Tel: 011-19 20 00. www.lfv.se. lfv@lfv.se. org.nr: 202100-0795
LFV-koncernen består av affärsverket, det helägda holdingbolaget LFV Holding AB, de av holdingbolaget helägda dotterföretagen LFV Aviation Consulting AB, Aviseq Critical Communication AB och LFV Norway AS samt intresseföretagen Saab Digital Air Traffic Solutions AB till 41 procent och Entry Point North AB till 33 procent.