

VI SER BÖRJAN PÅ EN ÅTERHÄMTNING I SVERIGE

Vår bedömning är att det dröjer många år innan vi är tillbaka på samma volymer som före pandemin.

Efter ett och ett halvt år med pandemin, som har fått stora konsekvenser för hela flygbranschen, ser vi nu början på en återhämtning. Men vi är långt ifrån 2019 års trafikciffror och vår bedömning är att det dröjer många år innan vi är tillbaka på samma volymer som före pandemin.

I takt med att restriktionerna i många länder lyfts eller mildras börjar flygtrafiken komma igång i Europa. Enligt Eurocontrol är flygrörelserna nu i genomsnitt bara knappa 30 procent lägre än före pandemin. I vissa länder ser man en ännu starkare återhämtning, men även om trafiken återkommer ser man där att intäkterna (service units) inte ökar i samma utsträckning, då andelen trafik med större flygplan som genererar högre intäkter är lägre än före pandemin. Det beror på att den interkontinentala trafiken till exempelvis USA, inte har kommit igång i samma utsträckning på grund av stängda gränser i vissa länder och olika typer av inresetillstånd.

I Sverige har flygtrafiken inte återhämtat sig på samma sätt som i övriga Europa. Sverige är ett av tre länder som har störst minskning, minus 42 procent av 2019 års IFR-rörelser i september. Men till skillnad från övriga Europa följer våra rörelser och service units varandra, relationen mellan dem ser ut på ungefär samma sätt som före pandemin.

Resultat för niomånaders perioden januari-september är 60 mkr. Anpassningar och besparingar har gjorts till följd av coronapandemin. Osäkerheten på intäktsidan finns fortfarande kvar i och med att kostnadsbaser och avgifterna som styr luftfartsinäkterna ännu inte är beslutade av EU.

Hela flygbranschen står inför stora förändringar. Pandemin har lett till ännu högre krav på effektiviseringar. Det finns stora osäkerheter framöver när det gäller trafikutveckling, digitaliseringen ökar och klimatfrågan blir allt viktigare vilket gör att våra resmönster förändras.

Vi invigde den 1 juni kontrollcentralen för flygtrafikledning på distans RTC Stockholm och driftsatte distansledd flygtrafikledning på Kiruna Airport. Därmed blev Kiruna den första av fyra Swedaviaflygplatser med distansledd flygtrafikledning. På tur efter Kiruna står Åre Östersund Airport, Umeå Airport och Malmö Airport; målsättningen är att före utgången av 2022 ska alla fyra vara anslutna till RTC Stockholm. Flygtrafikledning på distans är en viktig del i flygtrafiktjänstens effektivisering och digitalisering.

Vi har fått ett nytt regeringsuppdrag – att föreslå hur luftrummet under 2 900 meters höjd ska utformas för att skapa bättre förutsättningar för miljövänligare flygningar till svenska flygplatser. I och med det här uppdraget har vi utsetts till den myndighet som ska föreslå hur det undre luftrummet kan utformas. Vi ser fram emot att ta fram moderna lösningar för alla som använder det svenska luftrummet och att bidra till bättre klimatförutsättningar. Arbetet kommer att ske i nära dialog och samverkan



med berörda intressenter. Det kommer att ta tid att genomföra en stor, strukturell förändring av luftrummet eftersom det krävs ett omfattande analysarbete, säkerhetsgranskningar, simulering och koordinering med intressenter och inte minst att implementeringen kommer att vara fördelad på en rad olika aktörer.

I europeiska sammanhang förbereds förändringar av såväl regelverk som tekniska system för flygtrafiktjänst som kommer att få stor inverkan på LfV, både ekonomiskt och för hur vi ska arbeta. Samtidigt ökar osäkerheten i samhället och försvaret rustar upp vilket ökar kraven på vårt bidrag till totalförsvaret.

Som alla organisationer och inte minst som myndighet behöver vi ständigt se över och utveckla vår verksamhet. För att möta omvärldens krav och utvecklingsbehov behöver vi pröva alla möjligheter till effektiviseringar. LfV har därför inlett en förstudie som ska undersöka hypotesen om vad det skulle innebära i effektiviseringar och ökad robusthet att konsolidera vår operativa verksamhet så mycket det går.

Ann Persson Grivas
Generaldirektör LfV

FINANSIELL SUMMERING JANUARI - SEPTEMBER 2021

PERIODENS RESULTAT

Resultat efter finansiella poster per 30 september 2021 uppgår till 60 mkr (720), vilket är lägre än samma period 2020, men bättre än budget. Vid jämförelse av totalresultat efter omvärdering av pensionskulden 2020 (-740 mkr) är resultatet för perioden bättre än föregående år.

Det positiva resultatet efter finansiella poster 2020 berodde på att den negativa förändringen av pensionskulden (-794 mkr) på grund av ändrade beräkningsgrunder redovisades som en tillkommande post till resultaträkningen samt direkt mot eget kapital enligt nya redovisningsprinciper fr.o.m. 2020. Redovisat anslag för att täcka intäktsbortfall per 30 september 2020 uppgick till 663 mkr. Motsvarande poster finns inte 2021.

Det finns en positiv engångspost 2021 om 57 mkr som uppkommit då tidigare reservering för osäkra kundfordringar från 2019 lösts upp i första kvartalet 2021 när överenskommelse skedde och betalning erhöles från kund. Att resultatet är 103 mkr bättre än budget förklaras till stor del av denna effekt, samt ett lägre kostnadsutfall till följd av besparingar, restriktioner och andra konsekvenser av pandemin, samt viss förskjutning av rekryteringar, aktiviteter och projekt.

En annan förklaring till skillnaden mellan åren hänförs till att det nya dotterbolaget som förvärvades 30 april 2020, Aviseq Critical Communications AB (AVISEQ), konsoliderats i LFV koncernens resultaträkning under hela 2021, medan bara från och med maj 2020.

PROGNOS 2021

Prognostiserat resultat för 2021 uppgår till 22 mkr. Osäkerheten i luftfartsintäkterna; undervägs- och terminalavgifterna, kvarstår och beror på att prestationsplanen för RP3 (2020–2024) ännu inte är beslutad. Undervägs- och terminalavgifterna är i nuläget baserade på senaste underlaget för RP3 och överväganden från Transportstyrelsen angående ersättningsnivåer.

Hela processen med RP3 har förskjutits som en konsekvens av coronapandemin. I och med att en ny trafikprognos från Statfor kommit i oktober som ska beaktas i processen, så förskjuts allt ytterligare något framåt. Slutliga beslut om ersättningsnivåerna väntas första kvartalet 2022.

Det finns också en osäkerhet i hur stor uppbyggnaden 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 året fram till och med september har varit fortsatt låga, men en återhämtning har kunnat ses under det tredje kvartalet då flygtrafiken har kommit upp till en nivå om cirka 60 procent av volymen 2019. Jämfört med föregående år syns en positiv utveckling från april men ackumulerat till och med tredje kvartalet i år har lufttrumsrörelserna minskat med 12,6 procent jämfört med 2020 (-60,6 procent jämfört med 2019). Samtliga trafikslag har minskat; överflygningarna -12,3 procent (-57,6 procent jfr 2019), utrikes- och inrikestrafiken -13,9 respektive -11,2 procent (-67,1 respektive -54,8 procent jämfört 2019).

LFVs fakturering till flygbolagen baseras på antal service units. De har minskat med 13,7 procent under januari–september 2021 (-60,2 procent jämfört 2019). Prognosen för helåret är att trafiken och antalet service units kommer att falla ut i nivå med eller något över nivåerna 2020 och motsvara 45 procent av flygtrafiken 2019.

RÖRELSEINTÄKTER

Luftfartsintäkter

Rörelseintäkterna uppgår till 1 852 mkr (2 654), varav luftfartsintäkterna till 1 523 mkr (1 674). Då RP3 ännu inte är fastlagt har preliminära avgifter beslutats för den löpande faktureringen. De preliminära undervägsavgifterna har för 2021 höjts med 8 procent och den preliminära terminalavgiften har höjts med 13 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 förän tidigast första kvartalet 2022.

EU fattade i oktober 2020 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. Ett kompletterande underlag lämnas i november. 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 alltså pågår har inte någon effekt av riskdelning beaktats i beräkningen av periodens avgiftsintäkter, och inte heller i helårsprognosen. Utgångspunkten för beräkning av undervägs- och terminalavgifter har varit de kostnadsunderlag som lämnats till Transportstyrelsen och det övervägande om ersättning för 2020–2024 som lämnats från Transportstyrelsen till LFV i juni/juli i år med viss komplettering från Transportstyrelsen i oktober.

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 genom höjda undervägsavgifter under en period om 5–7 år från och med 2023. Fordringar avseende denna ersättning ingår i posten Finansiella anläggningstillgångar.

Ersättning för lokal flygtrafiktjänst på statliga, militära samt övriga flygplatser uppgår till 308 mkr (380). Skillnaden jämfört samma period föregående år är 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, 112 mkr (110), är i nivå med samma period föregående år men något under budget, vilket beror på lägre nyförsäljning på grund av coronapandemin. Övriga intäkter, 76 mkr (70) utgörs huvudsakligen av bidrag för finansiering av forsknings- och innovation samt investeringsprojekt. Aktiverad egen tid, 54 mkr (72), är lägre än jämförelseperioden men mer än budget.

ANSLAG

Anslag uppgår till 88 mkr (728). Anslag som disponerats för året är för Infrastruktur för flygtrafiktjänst och Civilt försvar, och är högre för året än 2020. Den största skillnaden jämfört samma period föregående

Processen för RP3 fortsätter. Uppdaterade kostnadsbaser för 2020–2024 ska godkännas av Transportstyrelsen och slutligen beslutas av EU. Beslut på EU-nivå kommer tidigast första kvartalet 2022.

FINANSIELL SUMMERING JANUARI - SEPTEMBER 2021

RESULTATRÄKNING

Mkr	Not	KONCERNEN				AFFÄRSVERKET	
		2021 jan-sept	2020 jan-sept	2021 Prognos jan-dec	2020 Utfall jan-dec	2021 jan-sept	2020 jan-sept
RÖRELSENS INTÄKTER							
Luftfartsintäkter		1 523	1 674	2 069	2 859	1 523	1 674
Kommersiella intäkter		112	110	162	136	51	73
Aktiverat arbete för egen räkning		54	72	74	97	33	50
Anslag		88	728	158	102	88	728
Övriga rörelseintäkter		76	70	108	117	74	68
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER		1 852	2 654	2 572	3 310	1 769	2 593
RÖRELSENS KOSTNADER							
Personalkostnader		-1 374	-1 337	-1 871	-1 864	-1 265	-1 284
Diverse externa kostnader		-315	-463	-534	-564	-338	-454
Avskrivningar		-148	-125	-208	-171	-133	-117
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		-1 837	-1 925	-2 613	-2 599	-1 736	-1 855
Resultat från andelar i koncern- och intresseföretag		-3	-6	-1	-7	-	-
RÖRELSERESULTAT		12	723	-43	704	33	738
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR							
Ränteintäkter och liknande resultatposter		52	7	68	11	52	7
Räntekostnader och liknande resultatposter		-4	-10	-3	-15	-3	-10
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER		60	720	22	700	81	735
Skatt/skattemotsvarighet på periodens resultat		0	0	0	-28	-	-
PERIODENS RESULTAT		60	720	22	672	81	735
Tillkommer:							
Försäkringsteknisk omvärdering av pensions-skulden		-	-794	-	-794	-	-794
TOTALRESULTAT EFTER OMVÄRDERING AV PENSIONSSKULDEN		60	-794	22	-122	81	-794

Tack vare vissa engångs-effekter på periodens redovisade resultat tillsammans med kostnadsbesparingar i verksamheten är resultatet positivt och bättre än budget per 30 september.

år förklaras av det anslag som LfV fick i juni 2020 att disponera för intäktsbortfall på grund av effekter av coronapandemin. Preliminärt beräknat intäktsbortfall rörande undervägs- och terminalavgifter uppgick per 30 september 2020 till 663 mkr. 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 inte att kunna nyttjas i någon större omfattning förra året och återfördes därför i redovisningen innan årsbokslutet 2020.

RÖRELSEKOSTNADER

Rörelsekostnaderna uppgår till 1 837 mkr (1 925), varav övriga externa kostnader är 315 mkr (463).

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 gällande bland annat minskat resande, lägre kostnader för utbildning och konsulter med mera, och olika förvaltningsaktiviteter har skjutits i tid.

Bland övriga externa kostnader för motsvarande period

föregående år redovisades en reservering för befarande kundförluster (47 mkr) med anledning av den stora osäkerhet kring kunders betalningsförmåga i pandemins inledande skede. Reserven löstes till större delen successivt upp under sista kvartalet 2020. Motsvarande större reserveringar finns inte i periodens resultat för året.

Personalkostnaderna uppgår till 1 374 mkr (1 337). En ökning om 56 mkr härrör till AVISEQ, som till skillnad från 2020 är ett helägt dotterbolag under hela perioden i år. För affärsverket är personalkostnaderna, främst pensionskostnaderna, 19 mkr lägre jämfört samma period föregående år exklusive effekten av omvärdering av pensionskulden på grund av ändrade beräkningsgrunder 2020 (-794 mkr). Jämfört budget är personalkostnaderna lägre tack vare tjänstledigheter, att rekryteringar inte skett i motsvarande takt som budgeterats och mindre övertid etc. Prognosen för 2021 visar på ett lägre utfall än budget även för helåret.

FINANSIELLA POSTER

Finansiellt netto uppgår till 48 mkr (-3). Det låga, negativa ränteläget ger en mycket låg avkastning på likvida medel. Skillnaden mellan åren hänförs huvudsakligen till indexering och ränta på pensionskulden.

FINANSIELL SUMMERING JANUARI - SEPTEMBER 2021

BALANSRÄKNING

Mkr	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2021 30 sept	2020 30 sept	2021 30 sept	2020 30 sept
TILLGÅNGAR				
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR				
Immateriella anläggningstillgångar	762	659	601	475
Materiella anläggningstillgångar	1 504	1 390	1 512	1 392
Finansiella anläggningstillgångar	3 570	2 044	3 812	2 307
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR	5 837	4 094	5 925	4 174
OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR				
Kortfristiga fordringar	497	579	478	560
Kortfristiga placeringar	1 935	2 118	1 935	2 118
Kassa och Bank	2 562	3 402	2 446	3 259
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR	4 993	6 098	4 859	5 937
SUMMA TILLGÅNGAR	10 830	10 192	10 783	10 111
EGET KAPITAL OCH SKULDER				
EGET KAPITAL				
Bundet kapital				
Statskapital	202	202	202	202
Bundna reserver	285	265	252	252
SUMMA BUNDET KAPITAL	487	466	453	453
Fritt kapital				
Balanserad vinst/förlust	151	-500	134	-563
Årets resultat	60	719	81	735
SUMMA FRITT KAPITAL	210	219	215	172
SUMMA EGET KAPITAL	697	686	668	625
AVSÄTTNINGAR				
Avsättningar för pensioner	8 996	8 617	8 996	8 617
Övriga avsättningar	42	34	40	31
SUMMA AVSÄTTNINGAR	9 038	8 651	9 036	8 648
LÅNGFRISTIGA SKULDER				
Skulder till leasingföretag	1	2	1	2
Övriga icke räntebärande skulder	216	227	216	227
SUMMA LÅNGFRISTIGA SKULDER	217	229	217	229
KORTFRISTIGA SKULDER				
Icke räntebärande skulder	626	385	623	375
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	252	241	239	234
SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER	878	626	862	609
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	10 830	10 192	10 783	10 111

Långfristiga fordringar inom ramen för avgiftssystemet fortsätter öka. Låga trafikvolymerna innebär att en mindre andel av luftfartsintäkterna faktureras och betalas löpande av flygbolagen.

EKONOMISK STÄLLNING, SOLIDITET OCH RÄNTABILITET

Soliditeten uppgick vid periodens slut till 6 procent (7). Den låga soliditeten beror på en hög pensionsskuld. Utgående eget kapital per 30 september 2021 uppgår till 697 (686). Räntabiliteten för perioden uppgår till 4 procent (neg.).

INVESTERINGAR

Investeringsutfallet i immateriella och materiella anläggningstillgångar för perioden uppgår per 30 september 2021 till 218 mkr. Utfall samma period föregående år var 104 mkr, exklusive förvärvsgoodwill hänförligt till förvärvet av dotterbolaget AVISEQ den 30 april 2020.

Akkumulerat utfall för projekt för nyinvesteringar respektive vidmakthållande uppgår till 88 mkr respektive 37 mkr. Utfall för investeringar i Robust Flygtrafiktjänst uppgår till 93 mkr. Även investeringsprojekten och takten för genomförandet påverkas av coronapandemin i form av exempelvis förseningar till följd av restriktioner. Hittills har utfall i år legat i linje med plan, men nu är bedömningen att det kommer effekter av pandemin med viss eftersläpning. Tillsammans med resursbrist inom vissa områden utgör det de främsta förklaringarna till att den nya helårsprognosen är nedreviderad. Årets investeringsplan uppgår till 521 mkr varav 301 mkr avser investeringar inom Robust Flygtrafiktjänst. Uppdaterad prognos för helåret är 449 mkr.

FINANSIELL SUMMERING JANUARI - SEPTEMBER 2021

FINANSIERINGSANALYSER

Mkr	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2021 30 sept	2020 30 sept	2021 30 sept	2020 30 sept
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	440	1 182	467	1 200
Förändringar i rörelsekapital	-138	30	-138	26
Investeringsverksamheten	-220	-526	-218	-577
Finansieringsverksamheten	-690	-915	-690	-919
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL	-608	-229	-579	-271
Likvida medel vid årets början	5 104	5 748	4 960	5 647
LIKVIDA MEDEL VID PERIODENS SLUT	4 496	5 519	4 381	5 376

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	-9 805	21 911
22 01 017 001 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	73 243	231 000			304 243	-78 131	226 112
22 01 020 001 Tillskott till Luftfartsverket	892 056				892 056		892 056
	966 264	262 438	0	-688	1 228 014	-87 936	1 140 079

FINANSIERINGSANALYS

Periodens kassaflöde uppgår till -608 mkr (-229). Kassaflödet från den löpande verksamheten och efter förändringar i rörelsekapital uppgår till 302 mkr (1 212).

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgår till -220 mkr (-526) och avser investeringar i immateriella och materiella anläggningstillgångar i form av de investeringsprojekt som bedrivs. I kassaflödet första halvåret 2020 hänfördes en del till förvärv av dotterbolag.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgår till -690 mkr (-915) och 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, och en stor andel redovisas som långfristiga fordringar (finansiella anläggningstillgångar), vilka enligt avgiftssystemet ska faktureras och regleras under en 5–7 års period. Detta ger en negativ effekt på kassaflödet för perioden.

ANSLAGSREDOVISNING

LFV anslagsverksamhet finansieras genom två ramanslag inom utgiftsområde 22; Civilt försvar och Infrastruktur för flygtrafiktjänst, med ett tilldelat belopp om totalt 262 mkr (168) för 2021. 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 för året för anslagsintäkterna uppgår totalt till 158 mkr. En del investeringar och projekt inom programmet Robust Flygtrafiktjänst har senarelagts, vilket leder till lägre avskrivningar och lägre förvaltningsutgifter i och med senare idrifttagande. Det är även en lägre upparbetning jämfört budget av egen arbetad tid i olika projekt och aktiviteter av sådan karaktär att inte investeringar utan som kostnadsförs löpande. Det har blivit en förskjutning av vissa initiativ, som framförallt beror på coronapandemin och de restriktioner som rått, samt bristen på resurser i form av personal och vissa kompetenser på en del områden är kännbar.

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 under 2021 är osäker för anslag 1:20.

OPERATIV VERKSAMHET

Under perioden har vi kunnat se en succesiv ökning i flygtrafiken även om nivåerna ligger långt under 2019 års trafik.

FLYGTRAFIKLEDNING OCH OPERATIV DRIFT

Flygtrafiken i det övre lufterummet har under perioden successivt ökat från 50 procent och ligger nu på mellan 55 och 65 procent av nivåerna före pandemin. En route-verksamheten vid kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö har under kvartalet haft en stabil produktion som uppfyller det preliminära målet för kapacitet och miljö inom ramen för avgiftssystemet för perioden. Trafiken förväntas öka successivt under året för att på totalen ligga på runt 70 procent 2021 av 2019 års nivå.

Under tredje kvartalet har det även varit en uppgång i flygtrafiken för den lokala flygtrafiktjänsten. Flygrörelserna vid flygplatserna är dock inte i närheten av nivåerna för 2019, men uppgången är märkbar och prognoserna inför vinterhalvåret är positiva vid flera flygplatser. Mycket fokus läggs under hösten på verksamhetsplanering inför planeringsperioden 2022–2026, där resursallokeringen är en viktig faktor för att optimera resursutnyttjandet.

Stora arbetsinsatser pågår för införandet av flygtrafikledning på distans vid Åre Östersund Airport som planeras ske inom de närmaste månaderna. Den 1 juni i år invigdes kontrollcentralen RTC Stockholm och flygtrafikledning på distans vid Kiruna Airport sattes i drift. Intensivt arbete pågår även med ADQ/L-CAPS, vårt system för aeronautisk information, där driftsättning planeras till första delen av nästa år.

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. Analyser i verksamheten pågår för hur LFV på bästa sätt kan möta framtida kravbilder utifrån såväl avgiftssystemet som krav på robusthet. Översyn sker exempelvis av lufterum, utbildning och bemanningsplanering.

FLYGSÄKERHET

Flygsäkerheten i LFV ligger fortsatt på en hög nivå och inom måltal. Antalet rapporter har inte sjunkit lika mycket som trafiknivåerna, vilket vi ser som mycket positivt eftersom en hög rapporteringsvilja och en god rapporteringskultur är en viktig källa till att förstå hur verksamheten fungerar och för att kunna arbeta proaktivt med flygsäkerhetsfrågor. Parallellt med ana-

lyser av inrapporterade händelser sker även proaktiva flygsäkerhetsaktiviteter genom exempelvis att sprida lärande i hela organisationen. Inga allvarliga händelser med ATM-bidrag har inträffat under perioden. Analysen av problematiken kring aktivering och avaktivering av R/D områden (restriktionsområde/farligt område) pågår fortsatt och ytterligare en utredning har startats gällande en händelse. Inom Operations har en analys i samband med banljusarbete på Landvetter startats samt en utredning av en händelse på Malmen.

Arbetet med att införliva enheten Safety Department i avdelningen Gemensamma tjänster har skett efter godkännande av Transportstyrelsen. Övergången skedde 1 oktober.

BEREDSKAP OCH SÄKERHET

Efter sommaren har beredskaps- och säkerhetsskyddsarbetet gått in i en intensiv fas med bland annat omfattande rapportering till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt Försvarsmakten, övningsplanering och säkerhetsanalyser. Inom de delar som är anslagsfinansierade, Civilt Försvar och program Robust Flygtrafiktjänst, har aktiviteter identifierats och där deltagande av operativ personal bidrar till bättre framdrift i projekt och uppdrag. Beskedet om lättnader i restriktionerna sedan den 29 september gör att flera planerade aktiviteter som kräver fysiskt deltagande kan genomföras, som exempelvis grundutbildningen i totalförsvaret.

MEDARBETARE

Fortsatt arbete för att motverka obalans i arbetskraftstillgången pågår genom att omfördela personal från flygtrafikledning, under en period när trafikvolymerna är relativt låga, till verksamheter och projekt med personalunderskott.

Stora pensionsavgångar, inte minst bland flygledare, kommer att ske under 2020-talet, och LFV behöver därför utbilda nya flygledare fortlöpande. LFV har för närvarande ett 40-tal elever i grundutbildning. Rekryteringen och urval av flygledarelever pågår nu till en ny klass som planeras starta i början av 2022.

Per 30 september 2021 hade LFV 1 094 anställda, motsvarande 962 årsarbetare. Personalomsättningen var 4,5 procent för de tre första kvartalen 2021.

LFVS STYRELSE

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

Norrköping den 16 november 2021

Jan Olson, ordförande

Christian Axelsson-Domfors

Ann-Marie Bredberg

Johan Davidson

Carl-Johan Edström

Ann-Christine Hvittfeldt

Cecilia Looström

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.