

*LFV är en viktig samhällsaktör. Dygnet runt, året runt trafikleder vi flyget i svenskt luftrum och vid svenska flygplatser.*

## 75 ÅR I FLYGETS TJÄNST

I år fyller LFV 75 år. Flygtrafikledning i Sverige är äldre än så, men sedan 1947 har vi som affärsverk levererat säker flygtrafiktjänst i svenskt luftrum. Det firade vi särskilt under en vecka i början av oktober.

Till följd av vår spetskompetens inom bland annat flygsäkerhet, flygvägar och luftrum har vi också de senaste åren fått flera regeringsuppdrag för att utveckla luftfarten. Just nu handlar två av uppdragen om att utveckla det undre luftrummet och att etablera system och tjänster för obemannad luftfart.

### OMVÄRLDSLÄGET

Omvärldsläget är allvarligt, ett spänt säkerhetspolitiskt läge och det fortsatta kriget i Ukraina skapar stor oro. Vi följer utvecklingen noggrant för att ytterligare anpassa oss och arbeta med totalförvarsrelaterade frågor. Sedan det blev aktuellt med en ansökan om svenskt medlemskap i NATO tittar vi ur olika perspektiv på vad ett svenskt Natomedlemskap innebär för svenskt luftrum, svensk flygtrafiktjänst och svenskt flyg.

### TRAFIKUTVECKLINGEN OCH TRAFIKMÖNSTER

Vi ser en försiktig återhämtning för flygtrafiken efter pandemiåren, men den är svagare i Sverige än i övriga Europa. Efter nio månader ligger trafikvolymen 31 procent lägre än 2019 års volymer, men samtidigt 75 procent bättre än samma period förra året.

Nuvarande begränsningar av trafikflöden över Ryssland och Ukraina påverkar trafikflödena i svenskt luftrum i form av mindre trafik och ändrade trafikmönster. Vi ser även att antal service units, som styr faktureringen, har minskat mer än trafikrörelserna vilket ger oss lägre intäkter. Hur länge begränsningarna kommer att bestå är osäkert och hur snabbt flygtrafiken kommer återgå till tidigare flygmönster, om och när begränsningarna upphör. Världsekonomin utveckling med höga bränslepriser och minskad efterfrågan på flygresor tillsammans med miljöaspekter är andra osäkerhetsfaktorer.

### RESULTAT OCH HELÅRSPROGNOS

För perioden redovisar vi ett resultat efter finansiella poster på 47 miljoner kronor. Prognostiserat resultat för helåret 2022 uppgår till 65 miljoner kronor. Det råder en fortsatt osäkerhet i luftfartsintäkterna som grundar sig på avgiftssystemet där delkomponenterna trafik och inflation får stor betydelse. Helårsresultatet ser ut att kunna falla ut bättre än budget givet hur förutsättningar och olika faktorer inom ramen för avgiftssystemet har utvecklats innevarande år. Beslut av EU-kommissionen om undervägs- och terminalavgifterna för RP3 (åren 2020–2024) väntas mot slutet av året. Inför nästa år och på längre sikt ser vi fortsatta ekonomiska utmaningar och vi behöver därför ha ett stort fokus på kostnadseffektivitet och samtidigt säkerställa en god leveransförmåga.



### FORTSATT ARBETE MED ATT STÄRKA DET SVENSKA TOTALFÖRSVARET

LFV identifierar arbetet med uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret. Som ett led i att säkra vår förmåga att leverera flygtrafiktjänst oberoende av beredskapsnivå bedriver vi programmet Robust flygtrafiktjänst, med syftet att balansera vårt övergripande uppdrag att leverera en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst med de totalförvarsrelaterade kraven som ställs på oss.

Den förste oktober blev LFV beredskapsmyndighet inom transportsektorn efter att tidigare ha varit bevakningsansvarig myndighet. Vi har ett viktigt samhällsuppdrag i totalförsvaret. Tillsammans med de totalt 60 myndigheter och länsstyrelser som nu blir beredskapsmyndigheter ska vi ha god förmåga att motstå hot och risker, förebygga sårbarheter, hantera krisituationer i fredstid och genomföra uppgifter vid höjd beredskap.

Vi firar 75 år som affärsverk och vi kommer att fortsätta vårt arbete i flygets tjänst och fullfölja vårt uppdrag – att leverera en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst.

Ann Persson Grivas  
Generaldirektör LFV

# FINANSIELL SUMMERING JANUARI – SEPTEMBER 2022

## PERIODENS RESULTAT

Resultatet efter finansiella poster per 30 september 2022 uppgår till 47 mkr (60). Det är lägre än motsvarande period föregående år, men bättre än budget.

Vid resultatjämförelsen mellan åren ligger den största skillnaden i luftfartsintäkterna. På kostnadssidan förklaras skillnaden framförallt av att restriktioner förra året på grund av coronapandemin som ledde till mer tillfälliga besparingar samt engångsposter som medförde lägre kostnader. Innevarande år har verksamheten i allt väsentligt kunnat löpa på under mer normala omständigheter, även om året inleddes med restriktioner och trafikvolymerna fortsatt ligger en bit under de för 2019.

Undervägs- och terminalavgifterna för RP3 (år 2020–2024) är ännu inte beslutade av EU. Processen har blivit utdragen på grund av coronapandemin, och förskjutits ytterligare i med att den svenska prestationsplanen underkändes av EU i april i år. En uppdaterad, ny svensk kostnadsbas lämnades i juli in till EU av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har fattat beslut avseende fastställda kostnader för LfV för RP3 i linje med det i juli inlämnade underlaget. Beslutet är villkorat av att EU godkänner den svenska planen. Den svenska prestationsplanen ligger för granskning av EU och beslut väntas mot slutet av året. Undervägs- och terminalavgifterna i periodbokslutet och helårsprognosen är baserade på de senaste underlagen för RP3.

## PROGNOS 2022

Prognostiserat resultat uppgår till 65 mkr. Det är 106 mkr bättre än budget, som var -41 mkr, tack vare högre luftfartsintäkter utifrån senaste förutsättningar för RP3 som innebär att läget förbättrats för innevarande år. De utmanande kraven på kostnadseffektivitet i prestationsplanen de närmaste åren kvarstår alltså och innebär utmaningar kommande år. I avvaktan på beslut från EU om avgifterna för RP3 tillsammans med faktorer som utveckling av inflation och trafik är prognosen för luftfartsintäkter fortsatt osäker.

Personalvolymen och rekryteringstakten ligger efter plan. Resurstillgången inom vissa områden är en utmanande faktor inom delar av LfVs verksamhet, som framförallt påverkar och drar ned prognosen för anslagsverksamheten och investeringar. LfV märker också av vissa resursutmaningar inom den lokala flygtrafikföretagen.

## FLYGTRAFIKEN

Flygtrafikerörelserna under perioden har varit fortsatt lägre än 2019. Trafiken ligger i september på knappt 75 procent av volymen 2019. Jämfört med föregående år syns en positiv utveckling och ackumulerat för perioden 2022 har luftrörelserna ökat med 74,7 procent jämfört med samma period 2021 (-31,2 procent jämfört 2019). Samtliga trafikslag har ökat; överflygningarna 60,8 procent (-31,8 procent jfr 2019), utrikes- och inrikestrafiken 112,0 respektive 52,5 procent (-30,3 resp. -31,1 procent jämfört 2019). Utvecklingen är dock sämre än förväntat då restriktioner mot Ryssland påverkat framförallt den överflygande trafiken i det svenska luftrummet.

LfVs fakturering till flygbolagen baseras på antal service units. De har ökat med 60,4 procent under perioden jämfört med 2021 (-36,2 procent jämfört 2019). Service units påverkas i högre grad än antalet rörelser av att flygningar i ryskt luftrum begränsats, vilket i sin tur påverkat flödena i svenskt luftrum. Det är flöden med tunga flygplan som framförallt berörs. LfVs prognos för året är att trafiken och antalet service units kommer att

öka med 52 respektive 42 procent jämfört med 2021 och motsvara 72 respektive 67 procent av flygtrafiken 2019.

## RÖRELSEINTÄKTER

### Luftfartsintäkter

Rörelseintäkterna uppgår till 2 045 mkr (1 852). Av dessa står luftfartsintäkterna för 1 663 mkr (1 523), 81 procent (82), varav undervägs- och terminalavgifterna uppgår till 1 338 mkr (1 215).

Eftersom RP3 ännu inte är fastlagd för Sverige har preliminära avgifter som tidigare beslutats om fortsatt gälla för den löpande faktureringen. Den preliminära undervägsavgiften höjdes 2022 med 28,2 procent, och den preliminära terminalavgiften med 5,9 procent, jämfört med 2021. Avgiftsförändringarna innebär högre fakturerade intäkter per service unit. Den slutliga avgiften för 2022 kommer dock inte beslutas förrän tidigast fjärde kvartalet 2022. Beslut om slutliga mål på nationell nivå och avgifter för RP3 kommer således bli retroaktiva för de inledande åren i RP3 (2020–2022).

Utgångspunkten för beräkning av undervägs- och terminalavgifter har varit det preliminära beslut från Transportstyrelsen som LfV erhöll i oktober 2022 baserat på den senast inskickade svenska prestationsplanen samt de prognoser för flygtrafik och inflation som det nya förslaget till svensk prestationsplan baseras på.

Som RP3-regelverket i grunden utformades och beslutades om 2019 finns en inbyggd riskdelningsmekanism. Den kopplar till det verkliga trafikutfallet jämfört med prognosen som ligger till grund för prestationsplanen, och påverkar storleken på avgiftsintäkterna. För 2022 har effekten av riskdelningsmekanismen beräknats utifrån skillnaden i utfall jämfört med Eurocontrols prognos från juni 2022, som används i den reviderade prestationsplanen. Under perioden möts till viss del intäktsbortfall på grund av trafikriskdelning av inflationskomponenten som ger en betydande effekt på luftfartsintäkterna jämfört budget. Inflationen ligger betydligt högre än inflationsantagandet för den svenska, reviderade prestationsplanen. För beräkning av intäktskorrigerad för inflation i helårsprognosen har LfV använt inflationsprognosen från Konjunkturinstitutet per september 2022.

Skillnaden mellan fakturerade intäkter, som baseras på faktiska flygningar, och den ersättningsnivå som slutligen kommer att beslutas om, ska LfV få ersättning för från flygbolagen genom justerade (höjda) undervägsavgifter under en period om 5–7 år från och med 2023 under förutsättning att den reviderade planen godkänns av EU. Fordringar avseende denna ersättning ingår i posten Finansiella anläggningstillgångar.

Ersättning för lokal flygtrafikföretag på statliga, militära samt övriga flygplatser uppgår till 325 mkr (308). Det är något högre jämfört samma period förra året och jämfört med budget, vilket främst förklaras av ökat öppet-hållande på flygplatserna.

## Anslag

Anslagsintäkterna uppgår till 135 mkr (88). Anslag för infrastruktur för flygtrafikföretag och civilt försvar är båda högre än motsvarande period 2021, men ligger 57 mkr lägre än budget. Av detta förklaras 4 mkr av att investeringar inom civilt försvar redovisas direkt mot balansräkningen, så sammantaget är anslagsutnyttjandet 53 mkr lägre än budgeterat. En del projekt och aktiviteter inom programmet Robust flygtrafikföretag ligger sent jämfört med plan och det råder resursbrist inom vissa specialistområden. Anslagsutnyttjandet för civilt försvar är i nivå med årets plan.

*Det finns fortfarande en osäkerhet i luftfartsintäkterna för RP3-perioden som löper från 1 januari 2020 till 31 december 2024. Beslut av EU om den svenska prestationsplanen och kostnadsbasen för RP3 väntas i slutet av 2022.*

# FINANSIELL SUMMERING JANUARI – SEPTEMBER 2022

## RESULTATRÄKNING

Mkr	Not	KONCERNEN				AFFÄRSVERKET	
		2022 jan–sept	2021 jan–sept	2022 Prognos jan–dec	2021 Utfall jan–dec	2022 jan–sept	2021 jan–sept
<b>RÖRELSENS INTÄKTER</b>							
Luftfartsintäkter		1 663	1 523	2 261	2 035	1 663	1 523
Aktiverat arbete för egen räkning		49	54	70	72	23	33
Intäkter av anslag		135	88	222	164	135	88
Kommersiella intäkter		113	112	140	143	61	51
Övriga rörelseintäkter		85	76	116	110	85	74
<b>SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER</b>		<b>2 045</b>	<b>1 852</b>	<b>2 809</b>	<b>2 523</b>	<b>1 967</b>	<b>1 769</b>
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>							
Personalkostnader		-1 442	-1 374	-1 961	-1 825	-1 332	-1 265
Diverse externa kostnader		-388	-315	-546	-487	-404	-338
Avskrivningar		-186	-148	-262	-211	-172	-133
<b>SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER</b>		<b>-2 016</b>	<b>-1 837</b>	<b>-2 769</b>	<b>-2 523</b>	<b>-1 908</b>	<b>-1 736</b>
Resultat från andelar i intresseföretag		5	-3	6	39	–	–
<b>RÖRELSERESULTAT</b>		<b>33</b>	<b>12</b>	<b>47</b>	<b>39</b>	<b>59</b>	<b>33</b>
<b>RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR</b>							
Ränteintäkter och liknande resultatposter		15	52	20	69	15	52
Räntekostnader och liknande resultatposter		-1	-4	-1	-4	-1	-3
<b>RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER</b>		<b>47</b>	<b>60</b>	<b>65</b>	<b>104</b>	<b>73</b>	<b>81</b>
Skatt/skattemotsvarighet på periodens resultat		0	0	0	-1	–	–
<b>PERIODENS RESULTAT</b>		<b>47</b>	<b>60</b>	<b>65</b>	<b>103</b>	<b>73</b>	<b>81</b>
Tillkommer:							
Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden	1	10	–	10	–	–	–
<b>TOTALRESULTAT EFTER OMVÄRDERING AV PENSIONSSKULDEN</b>		<b>57</b>	<b>60</b>	<b>75</b>	<b>103</b>	<b>73</b>	<b>81</b>

Restriktioner för flygtrafiken till följd av kriget i Ukraina har inneburit fortsatt lägre trafikvolymer jämfört före pandemin i svenskt luftrum. Tack vare vissa komponenter på intäktssidan och återhållsamhet på kostnadssidan är resultat något bättre än plan.

Lägre anslagsintäkter följer av motsvarande lägre kostnadsutfall inom anslagsverksamheten jämfört med budget; lägre externa kostnader, mindre nedlagd egen tid samt lägre avskrivningar.

### Kommersiella intäkter, aktivering av egen tid samt övriga intäkter

Kommersiella intäkter, 113 mkr (112) är helt i nivå med samma period föregående år.

Aktiverat arbete för egen räkning avser upparbetad egen tid i investeringsprojekt och uppgår till 49 mkr (54).

Övriga intäkter, 85 mkr (76), utgörs huvudsakligen av bidrag för finansiering av forskning och innovation samt investeringsprojekt.

### RÖRELSEKOSTNADER

Rörelsekostnaderna uppgår till 2 016 mkr (1 837), varav övriga externa kostnader är 388 mkr (315).

Vid jämförelsen mellan åren finns faktorer som särskilt kan noteras. Det finns en positiv engångspost i externa kostnader 2021 om 57 mkr som uppkom då tidigare reservering för osäkra kundfordringar från 2019 löstes upp efter att överenskommelse skett och betalning erhållits från kund. En annan faktor är att de restriktioner som rådde förra året på grund av coronapandemin

ledde till möjliga besparingar såsom bland annat lägre rese- och konsultkostnader, och personalkostnaderna var lägre på grund av förskjutning av rekryteringar, aktiviteter och projekt.

Personalkostnaderna uppgår till 1442 mkr (1374), vilket är något lägre än budget men högre än föregående år. Lönekostnader och sociala avgifter är högre i och med fler anställda, färre tjänstledigheter och årlig lönerrevision. Jämfört budget förklaras lägre personalkostnader av färre rekryteringar och fler vakanser jämfört med vad som budgeterats. Det slår igenom i form av lägre lönekostnader, men avvikelser motverkas delvis av högre pensionskostnader och mer övertidsersättning inom vissa delar av verksamheten än budgeterat.

Avskrivningar uppgår till 186 mkr (148). De är högre jämfört föregående år i och med de relativt stora investeringar som tagits i drift de senaste åren, som leder till högre årliga avskrivningar.

### FINANSIELLA POSTER

Finansiellt netto uppgår till 14 mkr (48). Skillnaden hänförs till ränta och indexering av pensionsskulden, som följer av prisbasbeloppförändringen mellan åren, och som netto ger en lägre ränteintäkt för perioden jämfört 2021.

# FINANSIELL SUMMERING JANUARI – SEPTEMBER 2022

## BALANSRÄKNING

Mkr	Not	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2022 30 sept	2021 30 sept	2022 30 sept	2021 30 sept
<b>TILLGÅNGAR</b>					
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>					
Immateriella anläggningstillgångar		776	762	637	601
Materiella anläggningstillgångar		1 647	1 504	1 658	1 512
Finansiella anläggningstillgångar		3 853	3 570	4 101	3 812
<b>SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>6 276</b>	<b>5 837</b>	<b>6 396</b>	<b>5 925</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>					
Kortfristiga fordringar		650	497	635	478
Kortfristiga placeringar		1 996	1 935	1 996	1 935
Kassa och Bank		2 195	2 562	2 039	2 446
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>4 841</b>	<b>4 993</b>	<b>4 670</b>	<b>4 859</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>11 117</b>	<b>10 830</b>	<b>11 066</b>	<b>10 783</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>					
<b>EGET KAPITAL</b>					
Bundet kapital					
Statskapital		202	202	202	202
Statskapital, utan avkastningskrav		5	–	5	–
Bundna reserver		304	285	252	252
<b>SUMMA BUNDET KAPITAL</b>		<b>510</b>	<b>487</b>	<b>458</b>	<b>453</b>
Fritt kapital					
Balanserad vinst/förlust	1	246	151	232	134
Årets resultat		47	60	73	81
<b>SUMMA FRITT KAPITAL</b>		<b>293</b>	<b>210</b>	<b>306</b>	<b>215</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL</b>		<b>802</b>	<b>697</b>	<b>763</b>	<b>668</b>
<b>AVSÄTTNINGAR</b>					
Avsättningar för pensioner	1	9 343	8 996	9 343	8 996
Övriga avsättningar		38	42	37	40
<b>SUMMA AVSÄTTNINGAR</b>		<b>9 381</b>	<b>9 038</b>	<b>9 380</b>	<b>9 036</b>
<b>LÅNGFRISTIGA SKULDER</b>					
Skulder till leasingföretag		1	1	1	1
Övriga icke räntebärande skulder		132	216	132	216
<b>SUMMA LÅNGFRISTIGA SKULDER</b>		<b>133</b>	<b>217</b>	<b>133</b>	<b>217</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>					
Icke räntebärande skulder		572	626	573	623
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		229	252	216	239
<b>SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER</b>		<b>801</b>	<b>878</b>	<b>790</b>	<b>862</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>11 117</b>	<b>10 830</b>	<b>11 066</b>	<b>10 783</b>
<b>NOT 1:</b>					
Årets förändring av pensionsskulden på grund av ändrade beräkningsgrunder		10	–	10	–

På grund av trafikutvecklingen de senaste åren har en stor andel av luftfartsintäkterna enligt avgiftssystemet kommit att redovisas som långfristiga fordringar att reglera kommande år.

## EKONOMISK STÄLLNING, SOLIDITET OCH RÄNTABILITET

Soliditeten uppgick vid periodens slut till 7 procent (6). Den låga soliditeten beror på en hög pensionsskuld. Pensionsskulden uppgår per 30 september 2022 till 9 343 mkr (8 996). Utgående eget kapital uppgår per 30 september till 802 (697 mkr). Eget kapital har under perioden påverkats positivt av en minskning av pensionsskulden om 10 mkr till följd av ändrade beräkningsgrunder för 2022. Räntabiliteten för perioden är 7 procent (12).

## INVESTERINGAR

Investeringsutfallet per 30 september 2022 uppgår till 276 mkr, vilket är 21 mkr lägre än budget. Ackumulerat utfall för projekt för nyinvesteringar respektive vidmakthållande uppgår till 74 mkr respektive 18 mkr. Utfall för investeringar inom programmet Robust flygtrafikfjänt (RF) och området civilt försvar uppgår till 185 mkr, där absoluta merparten är inom ramen för RF.

Årets investeringsplan enligt budget uppgår till 568 mkr varav 352 mkr avser investeringar inom RF. Prognosen för helåret är neddragen jämfört plan, till 457 mkr.

# FINANSIELL SUMMERING JANUARI – SEPTEMBER 2022

## FINANSIERINGSANALYS

Mkr	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2022 30 sept	2021 30 sept	2022 30 sept	2021 30 sept
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	514	440	546	467
Förändringar i rörelsekapital	-237	-138	-242	-138
Investeringsverksamheten	-264	-220	-277	-218
Finansieringsverksamheten	-259	-690	-259	-690
<b>FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>	<b>-246</b>	<b>-608</b>	<b>-232</b>	<b>-579</b>
Likvida medel vid årets början	4 437	5 104	4 267	4 960
<b>LIKVIDA MEDEL VID PERIODENS SLUT</b>	<b>4 191</b>	<b>4 496</b>	<b>4 035</b>	<b>4 381</b>

## ANSLAGSREDOVISNING

Anslag (tkr)	Ingående överföringsbelopp	Årets tilldelning enligt RB	Omdisponerade anslagsbelopp	Indragning	Totalt disponibelt belopp	Utgifter	Utgående överföringsbelopp
<b>UTGIFTSOMRÅDE 22 KOMMUNIKATIONER</b>							
22 01 001 002 Civilt försvar – till Luftfartsverket	10 091	39 714		-9 148	40 657	-23 547	17 111
22 01 017 001 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	182 163	299 000		-182 163	299 000	-114 129	184 871
22 01 020 001 Tillskott till Luftfartsverket	870 240	–		–	870 240	–	870 240
	<b>1 062 494</b>	<b>338 714</b>	<b>–</b>	<b>-191 311</b>	<b>1 209 897</b>	<b>-137 675</b>	<b>1 072 221</b>

### FINANSIERINGSANALYS

Periodens kassaflöde uppgår till -246 mkr (-608). Kassaflödet från den löpande verksamheten och efter förändringar i rörelsekapital uppgår till -237 mkr (-138).

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgår till -264 mkr (-220) och avser investeringar i immateriella och materiella anläggningstillgångar.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgår till -259 mkr (-690) och utgörs av nettoförändringen av fordringar och övriga icke räntebärande skulder hänförligt till avgiftssystemet för undervägsavgifter. Lägre flygtrafik än prognosen från Eurocontrol som legat till grund för årets preliminära avgifter, innebär att det faktureras en mindre andel av periodens luftfartsintäkter från avgiftssystemet och att en större andel redovisas som långfristiga fordringar (finansiella anläggningstillgångar) och ska faktureras och regleras under en sjuårsperiod. Ökningen av de långfristiga fordringarna inom ramen för avgiftssystemet ger en negativ effekt på periodens kassaflöde

### ANSLAGSREDOVISNING

För ramanslag inom utgiftsområde 22, Civilt försvar och Infrastruktur för flygtrafiktjänst, har LfV ett tilldelat belopp för året om totalt 339 mkr (262). 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. Under perioden har utgifter om 138 mkr (88) avräknats mot anslagen.

Arbetet inom civilt försvar pågår i stort enligt plan och de aktiviteter som inte kunnat genomföras under pandemin pågår nu och arbetet har intensifierats med hänsyn till det säkerhetspolitiska omvärldsläget. Bedömningen är att anslaget för civilt försvar kommer att nyttjas i sin helhet för 2022.

Inom programmet Robust flygtrafiktjänst (RF), finansierat över anslaget infrastruktur för flygtrafiktjänst, pågår ett 15-tal projekt där huvuddelen går enligt plan. Det är dock fortsatt arbete med att få framdrift i en del av projekten och några investeringar och projekt har senarelagts. Viss förskjutning orsakas av brist på resurser inom en del specialistområden samt att planering och samordning av aktiviteter som även involverar andra intressenter har tagit längre tid än beräknat. Inom it- och informationssäkerhet har en genomlysning av aktiviteter gjorts för att prioritera åtgärder utifrån det säkerhetspolitiska läget. Prognosen för helåret ligger sammantaget för de båda anslagen på 222 mkr.

Utöver ovan angivna anslag finns anslagssparande överfört från 2021 avseende anslag 1:20. Ett anslag som LfV erhöll i juni 2020 i form av tillskott att använda för intäktsbortfall med anledning av det nya coronaviruset. Anslaget ändamål och villkoret för vad det kan användas till är oförändrat sedan 2020. Det är därmed osäkert om det till någon del kommer att kunna utnyttjas 2022, varför prognosen satts till noll.

## OPERATIV VERKSAMHET

*LFV har levererat en stabil och säker flygtrafik-tjänst med få händelser eller störningar under perioden. Verksamheten har präglats av det förändrade säkerhetsläget och den ökade komplexiteten i luftrummet som detta har inneburit.*

### FLYGTRAFIKLEDNING OCH OPERATIV DRIFT

Flygtrafiktjänsten vid kontrollcentralerna (en route-verksamheten) har bedrivits med god måluppfyllnad under perioden. Inledningsvis märktes framförallt pandemi-effekterna på flygtrafiken och verksamheten. Under andra och tredje kvartalet har verksamheten därutöver påverkats av de förändrade trafikflödena på grund av begränsningar i luftrummet till följd av kriget i Ukraina. Trafiken har under perioden gradvis återhämtat sig mot en högre nivå jämfört pandemiåren 2020–2021, för att under tredje kvartalet stabilisera sig på drygt 70 procent i snitt av 2019 års trafik. Med anledning av luftrumsstängningarna har det skett förändringar i trafikflödena där exempelvis den överflygande trafiken nattetid har utelivit samtidigt som det varit högre toppar dagtid.

Luftrummet har blivit mer komplext att hantera med ökad militär aktivitet. Den ökade militära närvaron i Östersjöområdet ledde exempelvis till att en route-verksamheten under sommarperioden behövde sätta restriktioner i berörda sektorer för att kunna hantera aktuell trafiknivå med ökad komplexitet. Händelserna runt Nord Stream 1 och 2 ökade närvaron och därmed komplexiteten ytterligare i området.

Även verksamheten för den lokala flygtrafiktjänsten har präglats av Rysslands krig i Ukraina. Ledningen har involverats i krishantering på olika nivåer. Inga driftstörningar har förekommit som föranlett kapacitetsproblem. Resursfrågan är högsta prioritet med fokus på att säkra den operativa driften och samtidigt kunna genomföra prioriterade projekt, tillhandahålla instruktörer för utbildning av flygledare samt resursallokera på optimalt sätt. Drift och installationer fortsätter vid RTC Stockholm. Det pågår förberedelser för driftsättning av flygplatserna i Umeå och Malmö kommande år. Arbeta med regeringsuppdraget rörande obemannad luftfart pågår. I april gjordes en första delredovisning.

LFVs tekniska drift för den operativa verksamheten har haft god tillgänglighet under perioden. En omfattande teknisk utveckling sker när det gäller såväl vidmakthållande av befintliga och framtagande av nya tjänster, som i robustgörande åtgärder. Detta har lett till anpassningar av den tekniska organisationen och rekryteringar sker för att öka leveransförmågan. En del i detta är uppstart av ett traineeprogram.

### FLYGSÄKERHET

LFVs flygsäkerhet är hög och andelen händelser där flygtrafikledningen bidragit är fortsatt låg. LFV arbetar kontinuerligt och proaktivt för att bibehålla en hög flygsäkerhet. Det råder en god rapporteringsvilja inom LFV, vilket är en viktig del i flygsäkerhetskulturen. Antalet rapporter har under hela året legat på en stabil nivå. Under tredje kvartalet har två separationsunderskridanden och rullbaneintrång inträffat som genererat allvarlighetsklassning B respektive C, båda är preliminärt klassade och utredning av dessa pågår.

### BEREDSKAP OCH SÄKERHET

På grund av det säkerhetspolitiska läget har den centrala krisstaben fortsatt varit aktiv under perioden. Risker för att så kallad manuell fränkoppling av elen blir nödvändig på grund av elbrist i landet är identifierad. Aktiviteter är startade för att analysera eventuella konsekvenser. Arbetet inom civilt försvar pågår i stort enligt plan. LFV fortsätter arbetet med att förstärka organisationen och strukturen för beredskapsarbete. Analys av konsekvenser av Sveriges ansökan om NATO-medlemskap pågår.

### FORSKNING OCH INNOVATION

LFV bedriver internationell och nationell forskning, främst finansierad av SESAR 2020, Trafikverket och Vinnova. Inom SESAR 2020 har flera valideringar genomförts där LFV har haft nyckelroller. Inom de nationella projekten har flertalet av dessa presenterats på vetenskapliga konferenser och via nationella sammankomster. Inför nästa SESAR-program, SESAR 3, har anbudsarbete skett inklusive koordinering med COOPANS anbudsteam för ansökan om stöd för nya projekt.

### MEDARBETARE

Antalet anställda i affärsverket per 30 september 2022 är 1 119, en ökning med 25 jämfört vid ingången av året, och motsvarar 1 003 årsarbetare. Personalomsättningen för perioden är 4,7 procent. Rekryteringstakten har ökat, men arbetskrafts- och kompetensbrist råder fortfarande inom några områden. Fortsatta aktiviteter för att underlätta kompetensförsörjning och rekrytering är således viktig. Introduktionsutbildning för nyanställda har genomförts och ledarträning fortsätter enligt plan.

### LFVS STYRELSE

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

Norrköping den 15 november 2022

Catharina Elmsäter-Svärd,  
ordförande

Christian Axelsson-Domfors

Ann-Marie Bredberg

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. 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 intresseföretaget Entry Point North AB till 33 procent.