

ÅRSREDOVISNING LUFTFARTSVERKET 2025

Innehåll

ÖVERSIKT

Kort om LFV 4
Generaldirektören har ordet 6

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

2025 i korthet 10
Fem år i sammandrag 13
Flygåret 14
Uppdrag och styrmodell 16
Transportpolitiska mål 17
Destination – ETT LFV 18
Operativa mål 25
Verksamhetsområden 26
- Flygtrafiktjänst – Prestationsstyrning 28
- Rapportering enligt prestationsplan 30
- Flygtrafiktjänst – Våra tjänster 32
- Flygtrafiktjänst – Flygsäkerhet 35
- Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst 36
- Övrig kommersiell verksamhet 38
- Forskning och innovation 40

Miljö och hållbarhet 42
Kultur och medarbetare 44
Investeringar 46
Intern styrning och kontroll 48

FINANSIELLA RAPPORTER

Resultaträkning 51
Kommentarer till resultaträkning 52
Balansräkning 54
Finansieringsanalys 56
Kommentarer till balansräkning, finansieringsanalys och anslagsredovisning 57
Redovisnings- och värderingsprinciper 58
Noter 61
Förslag till utdelning 69
Revisionsberättelse 70
Styrelse 72
Koncernledning 74
Förkortningar och förklaringar 76

LFV är ett statligt affärsverk som ska tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart.






sepura
submersible

LFV leder flyget i alla lägen



Luftfartsverket, LFV, är ett statligt affärsverk under Landsbygds- och infrastrukturdepartementet som ska tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart samt tjänster för obemannad luftfart. LFV ska även verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

LFV är Sveriges ledande aktör inom flygtrafikledning för civil luftfart med tillhörande tjänster och tillhandahåller flygtrafikledning för militär luftfart i alla beredskapslägen. LFV är en av de myndigheter som har ett särskilt ansvar för Sveriges totalförsvar.

Totalt hanterades i genomsnitt cirka 1 640 flygplan i svenskt luftrum per dag. LFV bedriver flygtrafiktjänst vid 16 flygplatser i Sverige och vid 4 kontrollcentraler.

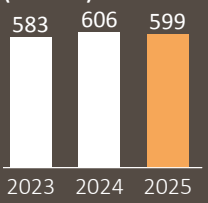
Flygsäkerhetsarbete bedrivs på alla nivåer inom LFV för att skapa förutsättningar för säkra flygningar.

3,0
... miljarder kronor i omsättning 2025 (inkl. jämförelsestörande intäktskorrigeringsposter -289 mkr)

1439
... medarbetare i koncernen

599
... tusen flygtrafikrörelser i svenskt luftrum som LFV hanterade

Flygrörelser (tusental)





KORT OM LFV

Verksamhet

LFV verkar nationellt och internationellt inom fyra verksamhetsområden:

- Flygtrafiktjänst
- Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst
- Övrig kommersiell verksamhet
- Forskning och innovation.

74 procent (80) av omsättningen kommer från flygtrafiktjänsten, som bland annat omfattar flygtrafikledning och teknisk infrastruktur. Flygtrafiktjänsten finansieras till stor del genom undervägs- och terminalavgifter. Dessa regleras genom fastställda prestationsplaner som EU beslutar om. Prestationsplanen innehåller också mål om flygsäkerhet, kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet.

LFV får anslag för att finansiera arbete och åtgärder inom civilit försvar och för investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst. Syftet är att tillhandahålla en robust flygtrafiktjänst enligt de krav som ställs på LFV i alla beredskapslägen. LFV får även anslag för att ta fram tjänster och system för obemannad luftfart. LFV bidrar genom sin verksamhet till att de transportpolitiska målen uppnås.

Affärsverkskoncernen

LFV-koncernen består av affärsverket Luftfartsverket, det helägda holdingbolaget LFV Holding AB, dotterföretagen LFV Aviation Consulting AB och Aviseq Critical Communication AB (AVISEQ) samt intresseföretaget Entry Point North AB (EPN).

Merparten av LFVs verksamhet bedrivs i affärsverket. En mindre del, framför allt den kommersiella verksamheten, bedrivs genom bolagen.

Certifieringar

LFV är certifierat av Transportstyrelsen enligt gällande EU-förordningar för att tillhandahålla flygtrafik- och flygledningstjänst och utbildning av flygledare. För att möta förordningskraven och olika intressenters krav har LFV ett verksamhetsledningssystem certifierat enligt ISO 9001.

Dotterbolaget AVISEQ är också certifierat enligt ISO 9001 och ISO 45001, och är ATSEP-certifierat (Air Traffic Safety Electronic Personnel) av Transportstyrelsen.

Miljö

LFV bedriver ett långsiktigt miljöarbete och arbetar med mål kopplade till både direkta och indirekta utsläpp. Till exempel bidrar LFV till att minska utsläppen från flygtrafiken genom utformningen av luftrum och genom att bidra till raka flygvägar för flygtrafiken.

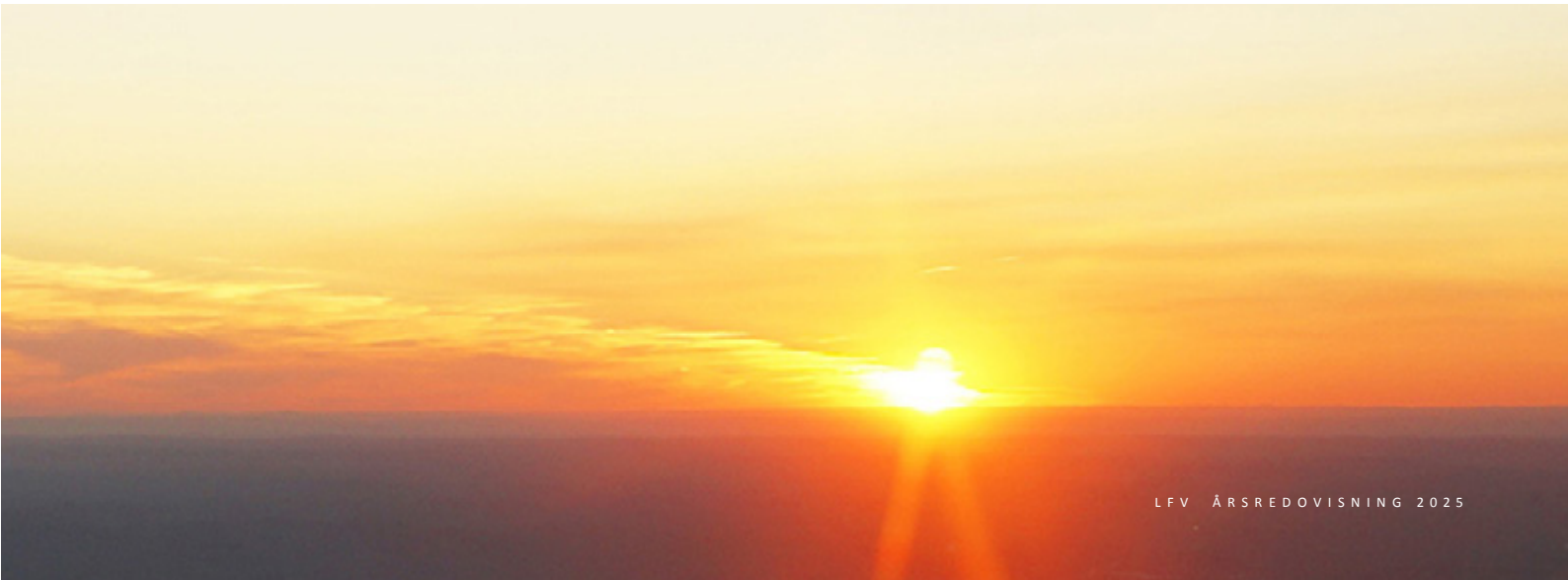
LFV och AVISEQ är certifierat enligt ISO 14001.

Innovation

LFVs forsknings- och innovationsverksamhet bedrivs utifrån ett antal strategiska utvecklingsområden: minskad miljöpåverkan, flygsäkerhet, flexibel och skalbar tjänsteleverans samt ökad produktivitet och kostnadseffektivitet genom ökad användning av AI och automation. Forskning och innovation sker i egen regi, men också inom ramen för samarbeten med universitet, andra myndigheter och organisationer. Finansieringen sker främst genom Trafikverket och SESAR (Single European Sky ATM Research).

Samarbeten

LFV är med och utvecklar det europeiska luftrummet genom samarbeten och partnerskap i olika organisationer och allianser, till exempel COOPANS, Borealis och SESAR. LFV verkar inom beredskapssektor Transporter, där Trafikverket är sektorsansvarig myndighet, och Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan (BT POS) tillsammans med övriga transportmyndigheter och företrädare från näringslivet inom transportsektorn.



Under 2025 har de stängda luftrummen över Ryssland och Ukraina fortsatt påverka flygtrafiken. Globalt fortsätter flygtrafiken att öka efter pandemin och i många länder i Europa når eller till och med överstiger trafiken 2019 års nivåer. I Sverige ser utvecklingen annorlunda ut, med framför allt minskad inrikestrafik.

LFV stärker förmågan för framtiden

När EU i maj godkände den svenska prestationsplanen för den europeiska referensperioden för flygtrafiktjänsten för åren 2025–2029 fick LFV viktiga förutsättningar inför de kommande åren. Planen utgår dock från en högre trafikmängd än den vi sett under 2025, men den ger samtidigt en tydlig riktning för vårt fortsatta utvecklingsarbete. De lägre trafikvolymerna påverkade våra intäkter och understryker behovet av fortsatt fokus på kostnadseffektivitet och tydliga prioriteringar i verksamheten.

Stärkt robusthet

Det säkerhetspolitiska läget i vårt närområde fortsätter att prägla luftfarten. Vi såg bland annat ökat antal GNSS-störningar, händelser i baltiskt luftrum och ett växande behov av samordning mellan civila och militära aktörer. Att bygga robusthet i vårt system är därför en av våra mest centrala uppgifter.

Under våren genomförde LFV sin största totalförsvarsövning hittills, Leoniderna 2025. Tillsammans med erfarenheterna från tidigare övningar är vi väl förberedda inför Sveriges omfattande totalförsvarsövning ÖTF.

Samarbetet med Försvarsmakten utvecklas fortlöpande, och LFV deltar i internationella forum och Natorelaterade grupper. Rapporteringar om drönare vid flygplatser och fler restriktionsområden ställer samtidigt högre krav i både vardagsdrift och beredskapsplanering.

Arbetet med att samla verksamheterna i dotterbolaget AVISEQ och LFV i affärsverket gick i december in i ett slutskede. Åtgärden kopplar till totalförsvar och säkerhetsskydd, liksom andra behov av att utveckla verksamheten. Sammanslagningen möjliggör myndighetssamverkan med Myndigheten för civilt försvar kring drift och underhåll av Rakel, Sveriges nationella kommunikationssystem för ledning och samverkan.

Framtidens luftrum

Innovation och utveckling är avgörande för vår långsiktiga förflyttning. Våra tre huvudmål inom inriktningen Destination – ETT LFV sätter fokus på hur vi utvecklar framtidens flygtrafiktjänst, ökar kostnadseffektiviteten och stärker totalförsvarsförmågan.

Tillsammans med fem andra europeiska leverantörer av flygtrafiktjänst inom COOPANS-samarbetet har vi nått en viktig milstolpe, då vi nu påbörjat utvecklingen av uppgraderingen av vårt flygtrafikledningssystem. Det är en av våra största investeringar på många år och ett avgörande steg för att stärka kapacitet, säkerhet och vår förmåga. Implementeringen sker successivt med planerad driftsättning för LFV i början av 2029.

Parallellt genomför LFV den största moderniseringen av svenskt luftrum sedan 1998. Tillsammans med Swedavia leder vi ett omfattande projekt för att skapa ett mer modernt och mindre komplext

”Arbetet med att samla verksamheterna i dotterbolaget AVISEQ och LFV i affärsverket är nu inne i ett slutskede”



Generaldirektör Ann Persson Grivas konstaterar att lägre trafikvolymer påverkar LFVs resultat.

luftrum, och därmed högre kapacitet, bättre förutsägbarhet och lägre kostnader. Sverige och Arlanda var under året först i Europa med att etablera ett nytt inflygningskoncept, vilket möjliggör kortare inflygningar och ger positiva miljöeffekter.

Utvecklingen av tjänster för obemannad luftfart spelar en central roll i arbetet med ett säkert och effektivt luftrum. Under året har vi upphandlat ett UAS Traffic Management-system (UTM). Under 2026 fortsätter arbetet med att driftsätta systemet, som kommer att ge stöd till drönaroperatörer, flygtrafiktjänsten och andra myndigheter.

Nytt innovationscenter

I oktober invigdes LFV Research and Development Centre i Malmö. Centret är ett av Europas mest avancerade nav för simulering och innovation inom flygtrafikledning. Här kan vi tillsammans med nationella och internationella partners pröva nya koncept och utveckla teknik som formar framtidens flygtrafiktjänst.

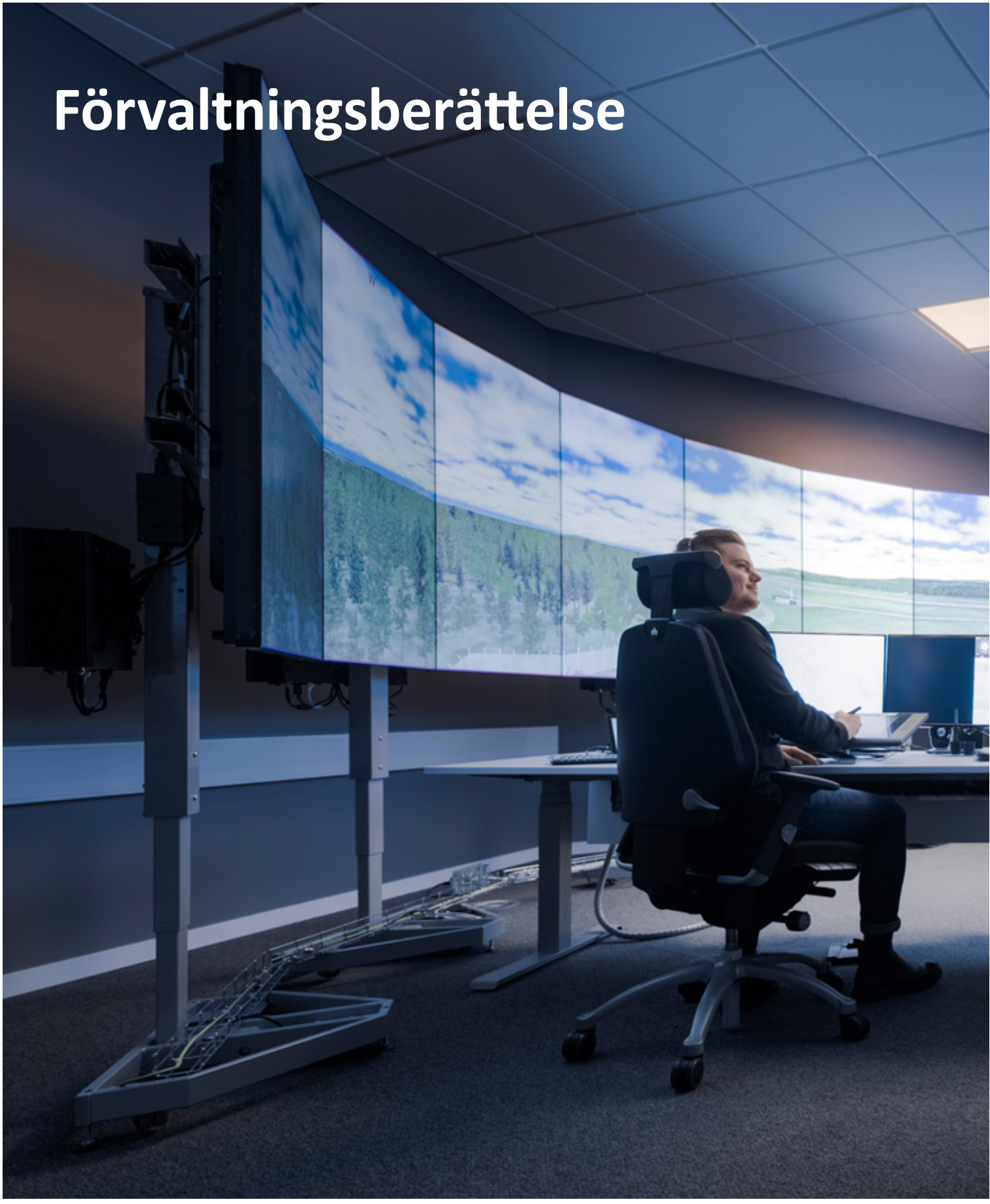
Kompetens och förtroende

Intresset för att arbeta på LFV fortsätter att öka. Förutom det växande intresset för flygledaryrket, där vi till utbildningsomgången våren 2026 fått in betydligt fler ansökningar än tidigare år, ser vi också fler sökande till våra tekniska och specialistinriktade tjänster. Den positiva trenden visar att våra satsningar på synlighet och arbetsgivarvarumärke ger resultat.

Avslutningsvis vill jag framhålla den ställning LFV har som arbetsgivare och i samhället. För andra året i rad tilldelades LFV certifikatet ”Excellent arbetsgivare” av Nyckeltalsinstitutet. Vi placerar oss även bland myndigheterna med högst anseende enligt en undersökning av Verian. Våra medarbetares kompetens, engagemang och förmåga att leverera även i tider av osäkerhet är grunden för vår roll i luftfarten och i samhället. Tillsammans står vi väl rustade inför framtidens krav, och inför de möjligheter som väntar.

Ann Persson Grivas
Generaldirektör

Förvaltningsberättelse





2025 i siffror

Investeringar

369

... miljoner kronor

Flygtrafikvolym

-1,2 %

... jämfört med 2024

Fördelning intäkter
(Koncernen, %)



- Intäkter avgiftssystemet, 57
- Intäkter för lokal flygtrafiktjänst, 18
- Övriga kommersiella intäkter, 5
- Övriga intäkter, 4
- Anslag, 16

Fördelning rörelsekostnader
(Koncernen, %)



- Lönekostnader, 35
- Sociala avgifter, 11
- Pensionskostnader, 18
- Övriga rörelsekostnader, 26
- Av- och nedskrivningar, 10

2025 i korthet

Minskning av flygtrafiken

Antalet flygrörelser i svenskt luftrum 2025 uppgick till 598 547, en minskning med 1,2 procent för 2025 jämfört med 2024. Antal rörelser för året uppgick till 77 procent av 2019 års nivå. Inrikestrafiken stod för den största minskningen procentuellt och låg på 60 procent av 2019 års flygrörelser, vilket var en minskning med 12 procent från 2024 och lägre än förväntat. Den överflygande trafiken tappade minst jämfört med 2019 och hade en liten positiv utveckling jämfört med 2024, en ökning med 1 procent.

Nytt inflygningskoncept på Arlanda

LFV driftsatte genom projektet Swea ett nytt inflygningskoncept, Established on RNP AR (EoR), på Arlanda. Inflygningskonceptet innebär att oberoende inflygningar kan tillämpas till Arlandas två parallella banor vilket på sikt ökar landningskapaciteten. Metoden resulterar i kortare flygväg, vilket sparar bränsle med lägre utsläpp som följd.

Sverige har nu Mode S-luftrum

Under året driftsattes Mode S-luftrum i Sverige, ett viktigt steg i utvecklingen mot en mer effektiv transponderhantering inom flygtrafiktjänsten. Förändringen omfattar för närvarande Sveriges övre luftrum samt Östgöta terminalområde.

Systemstöd för säkra drönarflygningar

För att drönare och bemannad luftfart ska kunna verka i luftrummet tillsammans på ett säkert och effektivt sätt behövs tjänster som underlättar planering och genomförande av drönarflygningar. Som ett steg på vägen för att etablera dessa tjänster har LFV nu upphandlat systemstöd, ett så kallat UAS Traffic Management (UTM)-system.

Fler tillfälliga restriktionsområden

De senaste åren har efterfrågan på tillfälliga restriktions- och farliga områden ökat från exempelvis Polisen och Försvarsmakten. Under året förbättrade LFV hanteringen av aktivering och avaktivering. En ny funktion i tjänsten för luftrumsplanering är under uppbyggnad för att ytterligare stärka flygsäkerheten.

Avtal med Halmstad City Airport

Halmstad City Airport valde att teckna ett nytt avtal med LFV för flygtrafiktjänst och tjänster för väderinformation 2026–2030. Flygplatsen ägs av Halmstads kommun.

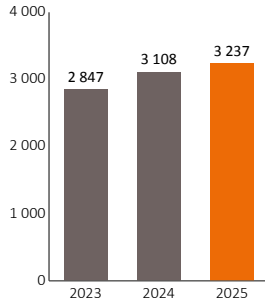
Nya regelkrav

En ny EU-förordning, EU 2023/203, ställer skärpta krav på informationssäkerhet för aktörer inom civilluftfart. LFV arbetar för att möta de nya kraven, bland annat genom att integrera informationssäkerhetsarbetet med flygsäkerhetsarbetet. LFV arbetar också för att efterleva den nya cybersäkerhetslagen, som ställer tydligare krav på att skydda informationssystem och infrastruktur mot cyberhot, attacker samt oplanerade driftstörningar eller driftsbortfall.

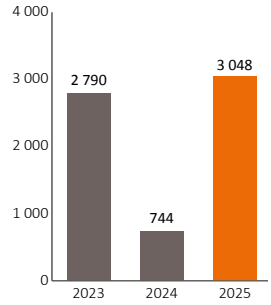
Automationsforskning är i mål

Efter fyra års forskning är Automationsprogrammet i mål. LFV och Linköpings universitet har forskat om hur automatisering kan användas som ett verktyg för att stärka den mänskliga förmågan – inte ersätta den.

Kostnader
(Koncernen, mkr)



Intäkter
(Koncernen, mkr)





Antalet drönarflygningar fortsätter att öka.

Klimat- och sårbarhetsanalys

LFV slutförde under året sin klimat- och sårbarhetsanalys för LFVs kärnverksamhet. Klimat- och sårbarhetsanalysen är en kartläggning som ska identifiera eventuella sårbarheter som LFV skulle kunna drabbas av vid extremväder till följd av klimatförändringar.

Stärkt reparationsberedskap

LFV har i uppdrag att vidta åtgärder i syfte att stärka det civila försvaret och därmed bidra till en högre samlad förmåga inom totalförsvaret. Arbetet ska inkludera åtgärder för att säkerställa en uthållig reparationsberedskap. Under hösten började LFV med att analysera verksamheten och sätta upp en plan för det fortsatta arbetet.

Myndighetssamverkan

Myndigheten för civilt försvar (tidigare MSB) och LFV har en samverkansöverenskommelse kring kommunikationssystemet Rakel. LFV ska ta över drift och underhåll, medan Myndigheten för civilt försvar fortsatt har det övergripande operativa ansvaret. Rekrytering för att utöka och förstärka organisationen påbörjades under hösten och förberedelser pågår inför övertagandet av driften som ska ske under 2026.

Årets resultat

Årets resultat efter finansiella poster enligt resultaträkningen uppgick till 265 mkr. Resultatet efter finansiella poster, exklusive jämförelsestörande intäktskorrigeringar om -289 mkr till följd av en försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden om 394 mkr, uppgick till 24 mkr

Investeringar

Årets investeringar uppgick till 369 mkr. Ny- och ersättningsinvesteringar sker för att möta ställda krav på funktionalitet, flygsäkerhet, kapacitet, regularitet och kostnadseffektivitet. Investeringar skedde fortsatt i infrastruktur för flygtrafiktjänst för att öka robustheten och i åtgärder för stärkt beredskap och civilt försvar.

Måluppfyllelse enligt prestationsplanens nya referensperiod, RP4

2025 var första året i RP4. LFV klarade både kapacitets- och miljömålen i den svenska prestationsplanen. Flygsäkerhetsmålen följs upp i inledningen av 2026, men bedöms vara uppfyllda. Kostnadseffektivitetsmålen har även de kunnat uppnås med okontrollerbara pensionskostnader inräknade.

Väsentliga händelser efter räkenskapsårets utgång

Tidpunkten för när den sedan tidigare beslutade verksamhetsövergången av personal och verksamhet från dotterbolaget AVISEQ till affärsverket LFV har satts till den 1 april 2026.

Inga väsentliga händelser i övrigt har inträffat efter räkenskapsårets utgång som får påverkan på resultat och ställning för räkenskapsåret eller annan information i årsredovisningen.

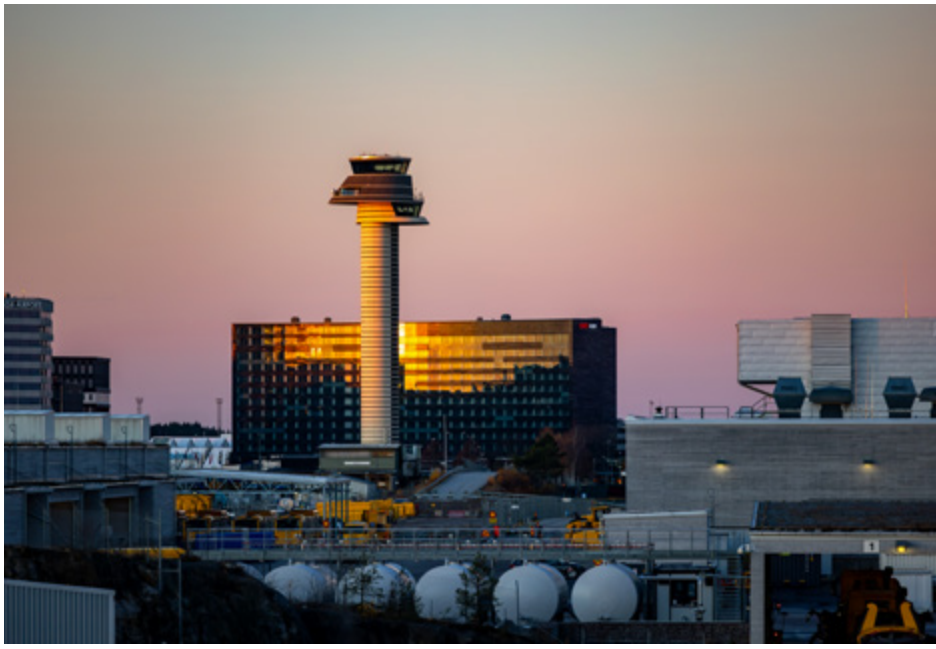


Fem år i sammandrag

	2025	2024	2023	2022	2021
FLYGTRAFIKEN (tusental)					
Antal rörelser i svenskt luftrum:					
Inrikes	76	86	94	91	65
Utrikes	222	223	219	198	110
Överflygningar	300	297	270	253	184
TOTALT	598	606	583	541	359
Antal service units (tusental)	2 876	2 874	2 666	2 472	1 795
EKONOMI (mkr)					
Rörelseintäkter	3 048	744	3 584	2 790	2 523
Resultat efter finansiella poster	-265	-2 734	52	-16	104
Totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden	129	508	-6	-6	103
Investeringar	369	483	452	385	386
Räntabilitet på eget kapital, %	(neg.)	(neg.)	7	(neg.)	15
Soliditet, %	12	10	6	7	7
Likvida medel	5 815	5 152	4 722	4 276	4 437
Eget kapital	1 438	1 277	741	742	742
Pensionsskuld	8 331	8 243	10 553	9 436	9 052
BALANSOMSLUTNING	12 432	12 626	12 306	11 214	10 996
PERSONAL					
Antal årsarbetare	1 278	1 296	1 239	1 202	1 153
varav operativa flygledare	590	609	594	577	505
varav övrig personal	688	687	645	625	648
Antal anställda	1 439	1 412	1 372	1 331	1 301
varav kvinnor	506	497	494	487	483
varav män	933	915	878	844	818
Sjukfrånvaro, % i affärsverket	2,52	2,66	2,96	3,38	2,50

Minskade trafikvolymer i norra Europa påverkar LFV

Det totala antalet flygrörelser minskade med 1,2 procent under 2025 till 77 procent av 2019 års nivå. Inrikestrafiken stod för den största minskningen i procent och uppgick till 60 procent av 2019 års flygrörelser, en minskning med 12 procent jämfört med 2024. Antalet flygrörelser i svenskt luftrum uppgick till 598 547.



2025 minskade utrikestrafiken med 0,2 procent jämfört med föregående år. Den överflygande trafiken, utan start eller landning i Sverige, utgör den största delen av den totala trafikvolymen. Ackumulerat under året uppgick den överflygande trafiken till 81 procent av 2019 års trafik. Jämfört med 2024 års trafik blev utfallet +1,1 procent. Under året skedde förändrade flöden i luftrummet, där flyg från Kina valde en mer sydlig rutt än tidigare. Det ger lägre trafikvolym i Finland, Sverige och Danmark. I Europa som helhet ligger trafikvolymerna nära 2019 års volym. Många länder i södra Europa har trafikvolymer som nu är betydligt högre än före pandemin, medan flera länder i norra Europa istället har 20-25 procent lägre trafik.

Utvecklingen i Sverige

Alltsedan pandemin har LFV haft en försiktig syn på den svenska flygmarknadens utveckling. Det gäller i synnerhet inrikesmarknaden där LFVs prognos har varit att trafiken varaktigt kommer att stabiliseras på en betydligt lägre nivå än före pandemin. LFVs prognos skrevs ner under året, från en förväntad tillväxt på drygt 4 procent till en minskning på drygt 1 procent. Även Eurocontrol sänkte sin trafikprognos för Sverige under hösten. Efterfrågan på flygresor har dämpats av ett minskat affärsresande, där bland annat digitala mötesformer ersatt resandet. Även miljöhänsyn påverkar valet av resesätt och andra transportslag som exempelvis tågresor har ökat. Hög inflation och utdragen lågkonjunktur har också dämpat särskilt den privata konsumtionen.

Inom flygbolagssektorn är lönsamhetsproblemen omfattande och flera skandinaviska flygbolag har genomgått rekonstruktioner de senaste åren. Till exempel gick BRA:s internationella del med bland annat charterflyg i konkurs under året.

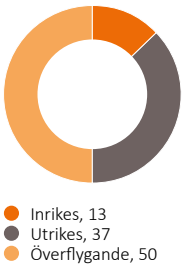
Såväl LFVs som Eurocontrols trafikprognoser för svenskt luftrum skrevs ner under året.

Förändringar i flygbranschen

Efterfrågan på inrikesmarknaden har inte varit tillräcklig vilket drivit fram strukturella förändringar som i sin tur kan försämra utbud och tillgänglighet. Vid årsskiftet 2024–2025 avslutade flygbolaget BRA sin verksamhet på Bromma flygplats för att istället bli underleverantör till SAS och fokusera på kontraktsflygningar från Arlanda. Bromma Airports framtid är osäker och trafikvolymerna är låga, medan trafikvolymen istället ökat på Arlanda.

Även när det gäller utrikestrafiken påverkades Sverige av de förändringar som sker inom SAS. Den starka koncentrationen till Köpenhamn som huvudflygplats förstärktes ytterligare under året, vilket innebär i första hand färre direkt- och långlinjer från svenska flygplatser, till förmån för matartrafik till Köpenhamn.

Fördelning flygtrafik
(%)

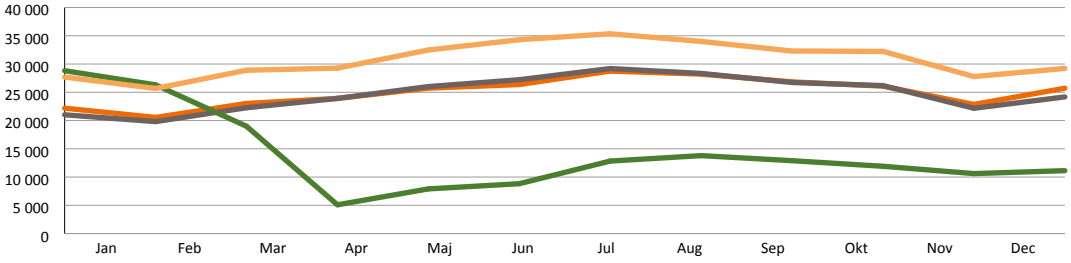


Långsiktig trend

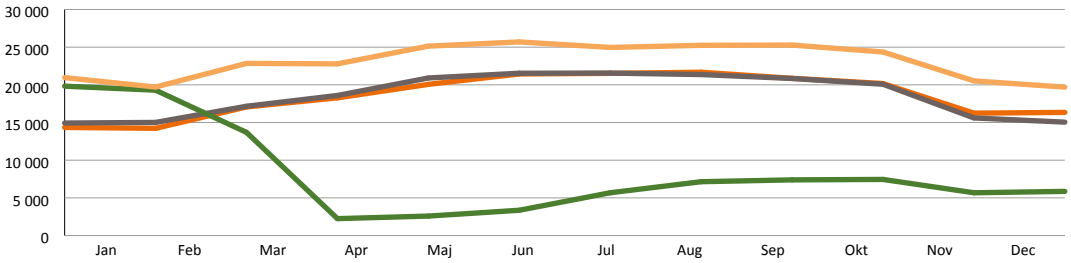
Geopolitiska spänningar som till exempel Rysslands invasion av Ukraina innebar ett fortsatt skärpt säkerhetsläge. LFVs trafikprognos pekar mot att det dröjer till efter år 2030 innan antalet luftrumsrörelser är tillbaka på samma nivåer som före pandemin. Om luftrumsrestriktionerna kopplade till Rysslands invasion av Ukraina hävs blir det istället en snabbare och starkare långsiktig tillväxt, i första hand driven av den överflygande trafiken. Andra faktorer som kan få stor påverkan på flygtrafiken är flygets förmåga att hantera klimatomställningen, den makroekonomiska utvecklingen och strukturella förändringar på flygmarknaden.

Under året skedde förändrade flöden i luftrummet

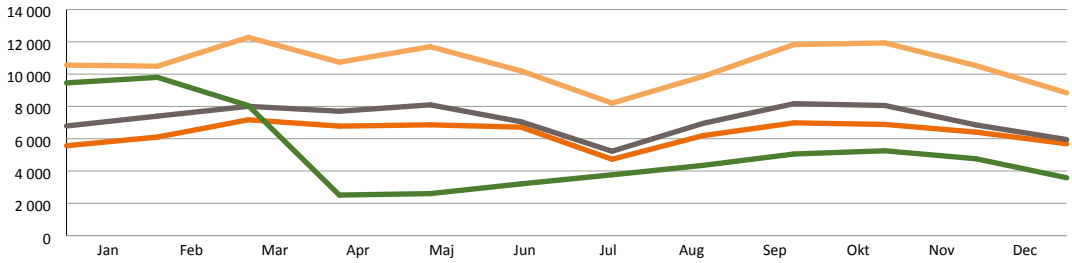
Antal överflygande IFR-rörelser



Antal utrikes IFR-rörelser



Antal inrikes IFR-rörelser



2019 2020 2024 2025

IFR = Instrument Flight Rules, det vill säga flygningar som utförs i enlighet med instrumentflygreglerna, vilket är majoriteten av alla flygningar.
Utöver siffrorna för 2025 redovisas åren 2019 som referensår innan pandemiåret, 2020 som det första pandemiåret och 2024 som referens för föregående år.



Verksamheten styrs av regler, lagar och förordningar

LFVs verksamhet styrs och regleras av ett stort antal komplexa regelverk, såväl nationella som internationella.

Ett statligt affärsverk

LFV är ett av tre statliga affärsverk. Affärsverken är förvaltningsmyndigheter som omfattas av vissa undantag från och tillägg till de regelverk som styr myndigheter, i syfte att kunna bedriva affärsverksamhet på ett mer självständigt sätt i förhållande till statsbudgeten. Detta innebär att LFV omfattas av den svenska konkurrenslagen och EU:s konkurrensregler. Affärsverken styrs av samma regelverk som gäller för andra förvaltningsmyndigheter, bland annat regelverk kring upphandling, offentlighetsprincipen, förvaltningsrätt, informationssäkerhet och dataskydd.

LFV bedriver också affärsverksamhet genom bolag. I koncernstrukturen finns ett holdingbolag, två dotterbolag och ett intressebolag, bolag som regleras av såväl bolagsrättsliga regelverk, statens ägarpolicy och ägardirektiv från LFV.

Regelverk för flygtrafiktjänst

LFVs arbete med flygtrafiktjänster styrs av globala riktlinjer, EU-regler och svenska lagar, förordningar och föreskrifter. Genom att delta i internationella samarbeten och forum såsom ICAO, CANSO, SESAR JU, A6 med flera, bevakar LFV pågående regelarbeten. Genom samarbetena deltar LFV även i utformningen av nya och ändrade regelverk på området. LFV bevakar ständigt förändringar i regelverken och förbereder sig för nya krav. En stor del av LFVs intäkter kommer från de som använder luftrummet, främst flygbolagen, genom ett prestations- och avgiftssystem som styrs genom en EU-förordning. Kostnadsunderlag och avgifter fastställs i nationella prestationsplaner, vilka anger ramarna för avgiftssystemet under varje referensperiod. Det pågår diskussioner i internationella forum kring hur finansieringssystemet ska se ut i kommande referensperioder.

Transportstyrelsen har ansvar för nationell regelgivning, tillståndsgivning och tillsyn för flygtrafiktjänster för civil och militär luftfart. För militär luftfart har Försvarsmakten föreskriftsrätt för flygbriefingtjänst, flygvädertjänst samt kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster. För civil luftfart har Transportstyrelsen föreskriftsrätt för samma områden. LFV ska följa båda dessa regelverk.

EU-förordningen EU 2023/203 ställer skärpta krav på informationssäkerhet för aktörer inom den civila luftfarten. Den nya cybersäkerhetslagen ställer skärpta krav på att skydda informationssystem och infrastruktur mot cyberhot, attacker, oplanerade driftsstörningar och driftsbortfall.

ATM Master Plan och Common Project 1

European ATM Master Plan är en övergripande plan som styr utvecklingen för den europeiska flygtrafiktjänsten på ett samordnat och harmoniserat sätt, i syfte att uppnå visionen Single European Sky. Kopplad till ATM Master Plan finns förordningen Common Project 1 (CP1), som definierar de europeiska kraven på flygledning. Målet med CP1 är att införa sex viktiga ATM-funktioner som ska vara i drift i det europeiska luftfartsnätverket senast den 31 december 2027.

Dialog har påbörjats i internationella samarbeten kring kraven i den kommande CP2-förordningen.

Beredskapsmyndighet

Som beredskapsmyndighet har LFV ett särskilt ansvar för att planera och förbereda verksamheten inför kriser och höjd beredskap i Sverige.

LFV levererar också flygtrafiktjänster till Försvarsmakten i alla beredskapslägen.

LFV bedriver, bland annat mot bakgrund av ovanstående, säkerhetskänslig verksamhet. LFV ska följa flera nationella lagar, förordningar och föreskrifter som reglerar säkerhetsskydd och kris- och beredskapsfrågor.

Remisser

Genom att svara på remisser kan LFV påverka utvecklingen av nya och ändrade regler samt bidra till arbetet inom olika områden. Under 2025 hanterade LFV ett 70-tal remisser. De berörde bland annat områden som beredskap, säkerhet, drönare, miljö, regler för flygtrafiktjänst och övergripande planering av Sveriges infrastruktur. I sina remissvar lämnar LFV synpunkter utifrån sitt uppdrag och de utgångspunkter som LFV, utifrån sitt uppdrag, främst har att beakta.

> LFV bevakar ständigt förändringar i regelverken och förbereder sig för nya krav

LFV har en viktig roll för luftfarten i Sverige

LFV verkar för att de transportpolitiska målen uppnås genom att arbeta för en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst som är tillgänglig och robust.

De transportpolitiska målen pekar ut de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken och är en utgångspunkt för statens åtgärder inom transportområdet. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också vara jämställt genom att likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa som är viktiga aspekter av ett hållbart transportsystem. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, och bidra till ökad hälsa.

Flyget viktigt för svenska transporter

Såväl nationellt som globalt har flyget stor betydelse för näringslivets och medborgarnas möjligheter att transportera passagerare och gods. Särskilt för mindre orter som ligger geografiskt avlägset bidrar flyget till att säkerställa snabba och effektiva kommunikationer. LFV fyller en avgörande roll i en väl fungerande flyginfrastruktur och spelar en aktiv roll i det arbete som pågår för att utveckla den europeiska flygtrafiktjänsten.

LFVs huvudmål i Destination – ETT LFV stödjer de övergripande transportpolitiska målen genom att

- utveckla flygtrafiktjänsten för såväl nya som gamla luftrumsbrukare
- effektivisera och öka produktiviteten
- sträva efter ökad robusthet i alla beredskapslägen och därmed bidra till ett funktionellt totalförsvar.

LFV arbetar utifrån flera mål för den operativa verksamheten och verkar på så sätt för att de transportpolitiska målen uppnås.

LFVs dagliga verksamhet bidrar

LFV bidrar till att målen uppnås. Vad gäller funktionsmålet bidrar LFV genom att de högt satta målen för kapacitet och systemtillgänglighet uppnås (sid 25 och 29). LFVs tjänsteleverans leder därmed till tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet för alla som har transportbehov inom luftfart. LFVs dagliga verksamhet, såväl genom flygledning som genom underhåll och drift av robust infrastruktur, är en förutsättning för att Sveriges transportsystem ska fungera och vara tillgängligt för alla. LFV gör löpande investeringar i verksamheten för att ständigt ha kapacitet och robusthet.

Under våren driftsattes Mode S-luftrum i Sverige, ett viktigt steg i utvecklingen mot en mer effektiv transponderhantering inom flygtrafiktjänsten, vilket bidrar till funktionsmålet. Sverige är nu en del av det europeiska Mode S-nätverket. Arbete fortsätter med att fullt implementera Mode S i svenskt luftrum.

Sweden Airspace Project (Swea) är en omfattande luftrumsmodernisering som ska leda till att minska komplexiteten i luftrummet, framför allt i Stockholm, Göteborg och Visby, vilket skapar ökad förutsägbarhet och tillgänglighet och bidrar till funktionsmålet. Inom ramen för Swea-projektet driftsattes inflygningskonceptet Established on RNP AR på Arlanda i oktober, som genom ökad kapacitet, kortare inflygningsvägar och minskad bränsleförbrukning stöttar såväl funktionsmålet som hänsynsmålet.

I ett EU-finansierat projekt utvecklar LFV digitala tjänster som gör det enklare för flygledare att identifiera risker som turbulens, isbildning, åska och vulkanisk aska. Detta visualiseras i en karta, kombinerat med text. Arbetet stöttar såväl funktionsmålet som hänsynsmålet.

LFVs drönarkarta är ett viktigt verktyg för Sveriges drönarpiloter. En ny funktion för de som vill flyga inom kontrollzonen för Göteborg-Landvetter flygplats togs fram under året. Funktionen visar om flygningen kräver tillstånd och ger stöd för att ansöka om detsamma, och stöttar funktionsmålet.

När det gäller hänsynsmålet bidrar LFVs flygsäkerhetsarbete till att flygningar kan genomföras säkert. De uppsatta flygsäkerhetsmålen mäts med viss fördröjning. LFV uppnådde samtliga flygsäkerhetsmål åren för 2020–2024, medan utfallet för 2025 ännu inte redovisats (sid 28). I fråga om miljömål uppnådde LFV prestationsplanens mål för raka flygvägar (sid 28–29).

Exemplen beskrivs mer i andra avsnitt av årsredovisningen, och måluppfyllnad beskrivs mer på kommande uppslag.

> LFV gör löpande investeringar i verksamheten för att ständigt ha kapacitet och robusthet

Vår vision och gemensamma strategiska inriktning stödjer LFVs huvuduppgifter

LFVs strategiska inriktning, Destination – ETT LFV, implementerades 2024. Den visar vägen, skapar förutsättningar för verksamhetens utveckling och ska se till att hela verksamheten rör sig i samma riktning mot de gemensamma målen. Inriktningen sätter fokus på kärn- och samhällsuppdraget och ger förutsättningar för att hantera omvärldens förändringar.

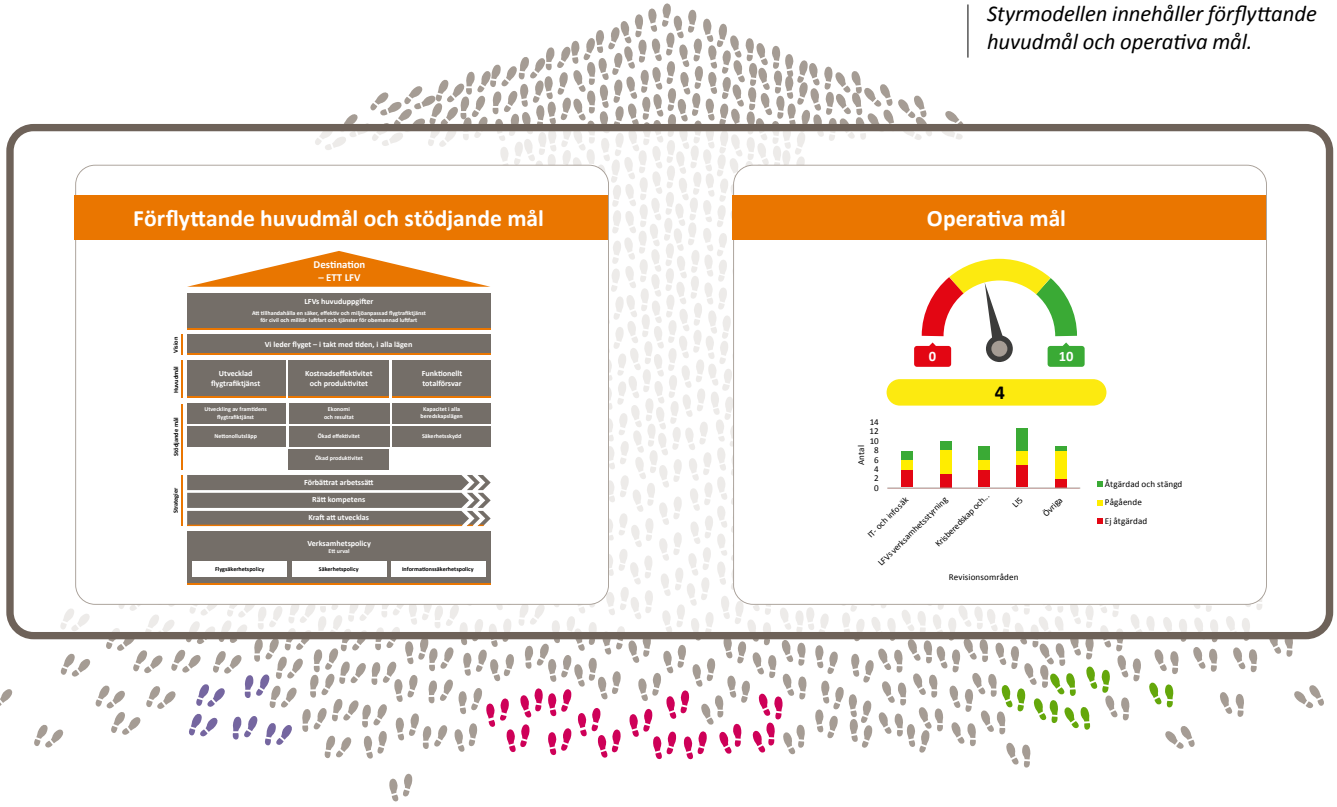
Världen förändras och LFV måste förändras med den, vilket avspeglas i LFVs vision, Vi leder flyget – i takt med tiden, i alla lägen. De senaste åren har inneburit stora förändringar i omvärlden och LFV har fått större krav på förmågan att ställa om och att bidra till samhällsutvecklingen:

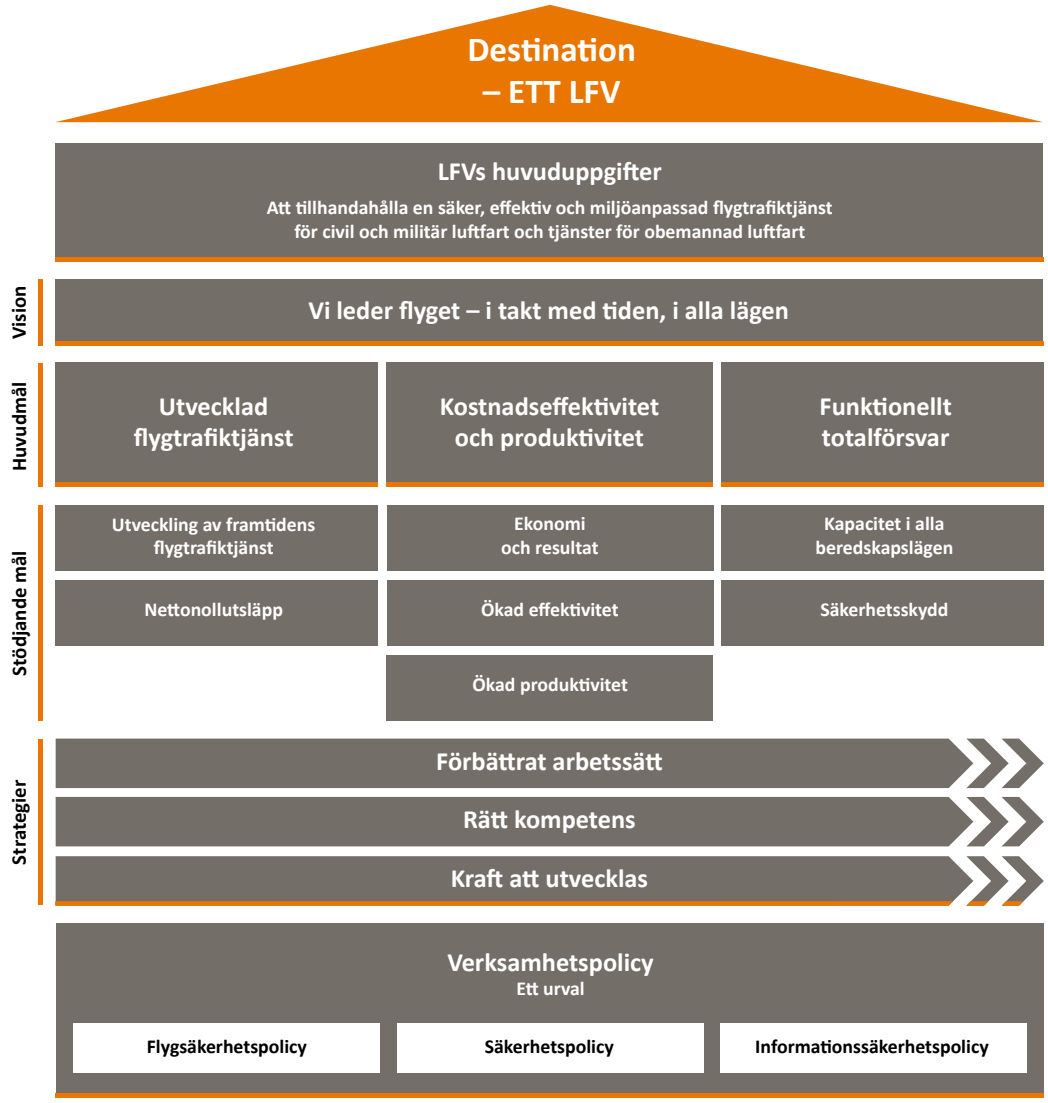
- LFVs bidrag till och ansvar i totalförsvaret är större i dag än tidigare.
- LFV agerar i en snabbt föränderlig bransch där nya resmönster och ökade miljökrav ställer större krav på förmågan att snabbt kunna ställa om.
- LFV ser en ökning av nya luftrumsbrukare, till följd av en ökad användning av drönare, med nya behov och krav på dagens och framtidens flygtrafiktjänst.

Blicken mot framtiden

Inriktningen Destination – ETT LFV handlar om hur verksamheten ska förbereda sig inför en ny tid. Att utvecklas, med bibehållet säkerhetsfokus men med blicken mot framtiden. Kärnuppdraget är fortsatt detsamma – att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart samt tjänster för obemannad luftfart. För att det ska vara möjligt behövs en samsyn kring vägen mot de mål som organisationen tillsammans ska nå.

Styrmodellen innehåller förflyttande huvudmål och operativa mål.





Inriktningen Destination – ETT LFV med alla ingående delar.

Tre huvudmål skapar fokus

Destination – ETT LFV består av tre huvudmål, där det finns störst behov av utveckling för att LFV ska kunna leverera utifrån dagens och morgondagens krav: Utvecklad flygtrafiktjänst, Kostnadseffektivitet och produktivitet och Funktionellt totalförsvar.

Genom att koncentrera sig på tre huvudmål ges verksamheten ett större fokus och möjlighet att röra sig i samma riktning. Målen skapar en tydlig riktning för hela LFV att sträva mot och är ett stöd vid prioriteringar mellan olika aktiviteter och initiativ. Under huvudmålen finns stödjande mål. LFVs tre strategier skapar förutsättningar och beskriver hur förflyttning mot huvudmålen ska ske.

Genom många olika steg tar sig LFV mot huvudmålen enligt den så kallade små stegens logik. Destination – ETT LFV är en utvecklingsresa som är pågående. LFV arbeta med ständiga förbättringar i små men många steg mot den uppsatta inriktningen.

Stödjande mål

De stödjande målen förtydligar huvudmålen och är till hjälp vid planeringen av arbetet. De är uppsatta med två tidshorisonter – en på kortare sikt till 2026 och en på längre sikt till 2030.

Strategier

De tre övergripande strategierna svarar på hur målen ska nås: Förbättrat arbetssätt, Rätt kompetens och Kraft att utvecklas. LFV genomför olika aktiviteter kopplat till strategierna i verksamheten. På det sättet kommer LFV att förflytta sig som ETT LFV.

Verksamhetspolicy

Verksamheten vilar på en stabil grund som utgörs av LFVs verksamhetspolicy. Där finns bland annat flygsäkerhetspolicyn, säkerhetspolicyn och informationssäkerhetspolicyn. Därför utgör Verksamhetspolicyn den grund som Destination – ETT LFV bygger på.

Operativa mål

Som ett komplement till huvudmålen och de stödjande målen, som gäller för hela LFV och är av förflyttande och övergripande karaktär, finns operativa mål som är specifika för de olika delarna av verksamheten. Dessa mål följer den löpande verksamheten utifrån den funktion och ansvar som respektive verksamhet har. De har sin egen struktur och logik för att styra och följa verksamheten och är inte direkt kopplade till huvudmålen.

Med fokus på Destination – ETT LFV

LFVs gemensamma inriktning Destination – ETT LFV sätter fokus på förflyttning och skapar förutsättningar för att möta dagens och morgondagens krav. LFVs vision svarar på varför, och de tre huvudmålen på vad som ska göras.

Ett flertal initiativ och aktiviteter kopplade till huvudmål och strategier ger effekter som bidrar till förflyttning inom de tre huvudmålen. Den dagliga verksamheten styrs dessutom av operativa mål.

Verksamhetsplaner

LFVs verksamhetsplan för 2025–2029 beskriver målformuleringar, planer och prioriteringar för verksamheten. De mål och aktiviteter som satts upp i planen styrs bland annat av de mål som regeringen satt upp för verksamheten, mål och uppdrag i det årliga regleringsbrevetsamt mål i prestationsplanen som beslutats av EU-kommissionen för referensperiod 4 (RP4).

För att konkretisera de tre förflyttande huvudmålen i Destination – ETT LFV och de tillhörande stödjande målen, identifierade och preciserade verksamheten de största och mest prioriterade initiativen och investeringsområdena under planeringsarbetet inför året. Varje initiativ är kopplat mot det huvudmål eller stödjande mål som det främst förväntas bidra till.

De övergripande målformuleringarna och stödjande målen framgår av illustrationen nedan.

> Vi leder flyget – i takt med tiden, i alla lägen

Utvecklad flygtrafiktjänst

Vi tar en aktiv roll och bidrar till utvecklingen av flygtrafiktjänster

Utveckling av framtidens flygtrafiktjänst
2026: Vi har säkerställt luftrumskapacitet för obemannad luftfart
2030: Vi har förmågan att integrerar nya typer av luftfart i vårt luftrum

Nettonollutsläpp
2026: Vi har utvecklat vår flygtrafiktjänst och vårt luftrum för att möjliggöra reduktion av flygets utsläpp. Vi har arbetat aktivt för att minska LFVs utsläpp med 15 % jämfört med 2023 års utsläpp
2030: Vi har bidragit till omställningen till ett mer hållbart flyg och har minskat våra utsläpp med 30 % jämfört med 2023 års utsläpp

Kostnadseffektivitet och produktivitet

Vi effektiviserar och ökar produktiviteten för att nå vår uppdragsgivares ekonomiska krav

Ekonomi och resultat
2026: Vi lever upp till LFVs avkastningskrav och krav på eget kapital
2030: Vi lever upp till LFVs avkastningskrav och krav på eget kapital

Ökad effektivitet
2026: Vi har en god leveransprecision i våra prioriterade projekt och initiativ
2030: Vi har en hög intern effektivitet som ger ekonomisk uthållighet och skapar ekonomiskt utrymme för verksamhetsutveckling

Ökad produktivitet
2026: Vi har ökat vår produktivitet med 1,5 % per år i jämförelse med 2014
2030: Vi har ökat vår produktivitet med 2 % per år i jämförelse med 2014

Funktionellt totalförsvar

Vi säkerställer flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen

Kapacitet i alla beredskapslägen
2026: Vi har förmåga och uthållighet att bedriva flygtrafiktjänst vid kris, höjd beredskap och krig med övad kris- och krigsorganisation i enlighet med gällande planer
2030: Vi har god förmåga och uthållighet att bedriva flygtrafiktjänst vid kris, höjd beredskap och krig samt har en god robusthet i det funktionella systemet

Säkerhetsskydd
2026: Vi har en förmåga att skydda vår information och verksamhet i enlighet med LFVs säkerhetsskyddsplaner
2030: Vi har en god förmåga att skydda vår information och verksamhet i alla beredskapslägen

Utvecklad flygtrafiktjänst

Obemannad luftfart (Sweden U-Space)
Verksamheten ska anpassas utifrån den kraftiga tillväxten inom obemannad luftfart och den modernisering av infrastrukturen som därmed krävs

Sweden Airspace Project (Swea)
Modernisering av svenskt luftrum ska bidra till miljöomställningen, minska komplexiteten i det undre luftrummet, skapa kortare flygsträckor och minska kostnaderna

Markrörelsepresentation Stockholm TMC
Införandet av en markradarbild ska ge en ökad situationsmedvetenhet om rörelser på marken, vilket möjliggör mer effektiva och kortare flygvägar och mindre påverkan på miljön

Miljöeffektiviseringar
Arbetet i LFVs miljöplan ska bidra till miljöomställningen genom ett mer effektivt och enhetligt arbete mot Sveriges och LFVs interna miljömål

Kostnadseffektivitet och produktivitet

COOPANS ATM-modernisering
En uppgradering av ATM-systemet ska möjliggöra mer kostnadseffektiva lösningar för flygtrafikledning

Optimalt luftrum och kostnadseffektiv bemanning
Genom förbättrad dataanalys ska resurser nyttjas mer effektivt, vilket på sikt kan sänka undervägsavgiften och möjliggöra en ökad kostnadseffektivitet och produktivitet

RTS-implementering
Uppdaterat system för RTS möjliggör multipel-funktion som effektiviserar flygtrafikledningen inom RTS

Ny dataanalysplattform
Genom effektivare arbete med data och analys som grund för verksamhetsstyrningen ges förutsättningar för effektivisering och utveckling av verksamheten

Sweden Airspace Project (Swea)
Modernisering av svenskt luftrum ska bidra till miljöomställningen, minska komplexiteten i det undre luftrummet, skapa kortare flygsträckor och minska kostnaderna

Fristående Flight Information Service
Genom att införa nya roller inom flyginformation ges en ökad tillgänglighet och kvalitet, samtidigt som flygledarkapacitet frigörs

Funktionellt totalförsvar

Robust CNS-infrastruktur
Genom förstärkning av organisation och teknisk infrastruktur ska LFV öka robustheten och stärka kapaciteten i alla beredskapslägen

Kontinuitet
Genom att säkerställa leverans av tjänst även om ett av LFVs två ATCC inte är brukbart, ökar LFV robustheten

Operativ driftövervakning
LFV ska säkerställa funktionalitet inom de tekniska systemen för operativa tjänster i syfte att skapa robusthet och kapacitet i alla beredskapslägen

Etablera egen it-drift
LFV ska verka för rådighet och robusthet i alla beredskapslägen för LFVs it-drift

Backup-lösning för it
LFV ska skapa en robusthet i sin it-infrastruktur, vilket också medför en effektiviseringsnytta genom en minskning av antalet lösningar samt manuella rutiner

I verksamhetsplanen för 2025–2029 har ett antal prioriterade aktiviteter listats. Dessa syftar till att LFV ska uppnå de tre huvudmålen i Destination – ETT LFV.

Ett 15-tal initiativ lyftes i LFVs övergripande verksamhetsplan och ytterligare ett 60-tal ligger i de underliggande verksamhetsplanerna. Genomförandet av dem ska bidra till förflyttningen på kort sikt till 2026 och på lång sikt till 2030.

I illustrationen ovan visas de initiativ som finns i LFVs verksamhetsplan under respektive huvudmål. Här beskrivs kortfattat initiativen, vad som ska genomföras och LFVs intentioner om vilket resultat och effekt som förväntas uppnås och därmed vad som ska följas upp.

I och med att de flesta av initiativen löper under flera år motsvarar detta i all väsentlighet innehållet i LFVs verksamhetsplan för 2024–2028.

I verksamhetsplanerna finns mer detaljerade beskrivningar av initiativen. Där framgår att fokus de första åren i planperioden ligger på genomförandet och att effekthemtagningen kommer längre fram i planperioden, i det längre perspektivet år 2030 eller därefter.

Uppföljning av huvudmål och stödjande mål

Fokus för uppföljningen 2025, det andra året med den nya inriktningen, var att se till att arbetet löper enligt plan och att förväntade effekter alltjämt bedöms kunna uppnås. Verksamheten rapporterade att flertalet initiativ och aktiviteter gick enligt plan och att effekter av genomförandet bedöms uppstå som planerat. Det finns några initiativ som rapporterar försening eller risk för försening, och att det därmed finns en risk att effekterna inte kommer att falla ut som planerat. Eftersom arbetet i allt väsentligt går enligt plan är bedömningen att förflyttning inom målområdena åstadkoms, men det är viktigt och en viss utmaning kommande år att slutföra arbetet inom avsatt tid och att realisera effekterna i verksamheten. Att arbeta med genomförandeförmåga, resurser och prioriteringar är viktigt.

Utveckling pågår av metodiken, formen för uppföljningen och mätbarheten av målen såsom effekter och bidrag till förflyttningen.

Nedan följer en redogörelse för arbetet under året och status per huvudmål. Flera av initiativen och aktiviteterna beskrivs också på fler ställen i förvaltningsberättelsen som en del av återrapporteringen från verksamheten under året.

Utvecklad flygtrafiktjänst

Innebörden av Utvecklad flygtrafiktjänst gäller såväl traditionell flygtrafiktjänst som obemannad luftfart. Här ska LFV ta en aktiv roll och bidra till utvecklingen av flygtrafiktjänsten.

Arbetet med att utveckla tjänster för obemannad luftfart och möta nya behov pågår genom projektet Sweden U-Space. Systemupphandlingen är klar och nästa fas i projektet är i gång, om än något försenat jämfört med den ursprungliga planen. Arbetet med uppdatering av drönarkartan pågår.

En annan viktig fråga med betydelse för LFV är flygets miljö- och klimatpåverkan, där LFV arbetar för att bidra till omställningen mot ett hållbart flyg. Projektet Swea bidrar till miljöomställningen genom att minska komplexiteten i luftrummet och är därför ett av de utvalda, prioriterade initiativen.

Initiativ kopplade till LFVs miljöplan genomfördes under året och arbetet med markrörelsepresentation är igång och fortsätter nästa år.

Mer om dessa initiativ återfinns i avsnitten Verksamhetsområde Flygtrafiktjänst samt Miljö och hållbarhet.

Sammanfattningsvis är bedömningen att arbetet för att utveckla flygtrafiktjänsten och säkerställa luftrumskapacitet för obemannad luftfart och möta mål för nettonollutsläpp i allt väsentligt fortlöper enligt plan.

Kostnadseffektivitet och produktivitet

Kostnadseffektivitet och produktivitet är en nödvändighet för att svara mot de ekonomiska krav som ställs på LFV, både från ägaren och genom avgiftssystemets krav på kostnadseffektivitet.

LFV har flera större investeringsprojekt, där det största är COOPANS ATM-modernisering, som ska bidra till ökad effektivitet och produktivitet. Genomförandet av initiativet ATM-modernisering kommer att pågå under flera år, medan implementeringen och effekterna ligger några år fram i tiden.

Med ett par undantag går alla initiativ enligt plan och har eller förväntas slutföras med avsedd effekt. Grundarbetet för Optimalt luftrum och kostnadseffektiv bemanning är genomfört men arbetet pausas i väntan på tekniska förutsättningar. Initiativet RTS-implementering rapporterar förseningar bland annat på grund av resursbrist och vissa tekniska förutsättningar.

Mer om initiativen återfinns i avsnitten Verksamhetsområde Flygtrafiktjänst samt Investeringar.

Sammanfattningsvis löper arbetet i huvudsak enligt plan, men med vissa förseningar jämfört med ursprungliga planer. Kostnadseffektivitet och produktivitet bedöms dock vara det huvudmål där LFV har störst utmaningar att nå satta mål. Utmaningar består i utvecklingsbehov, allt fler nya regelkrav att implementera samt att stärka och anpassa verksamheten utifrån en förändrad omvärld, samtidigt som effektiviseringar och produktivitetsförbättringar för att klara ekonomiska mål ska genomföras.

Funktionellt totalförsvar

Målet Funktionellt totalförsvar handlar om att svara upp mot de förväntningar som finns på LFV som utpekad beredskapsmyndighet och att bidra till det svenska totalförsvaret.

Under de stödjande målen Kapacitet i alla beredskapslägen och Säkerhetsskydd finns ett större antal underliggande aktiviteter och projekt.

De största initiativen är de som tagits upp i LFVs övergripande verksamhetsplan. Framdriften under året var god i arbetet med att förstärka CNS-infrastrukturen, åtgärder för att säkerställa kontinuitet i flygtrafiktjänsten och den operativa driftövervakningen. Investeringar gjordes, tekniska förutsättningar kom på plats och vissa delprojekt färdigställdes. Initiativet Etablera egen it-drift startade, rekryteringar pågår och teknisk provdrift genomfördes. Det finns viss risk för förseningar och även behov av fortsatt anslagsfinansiering för att genomföra investeringar och förvaltning.

Utförligare beskrivning av vad som genomförs inom detta område framgår av avsnittet om Verksamhetsområde Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst.

Sammanfattningsvis är bedömningen att arbetet för att säkerställa flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen och att ha förmåga att skydda LFVs information och verksamhet i enlighet med LFVs säkerhetsskyddsplaner i allt väsentligt fortlöper enligt plan.

Arbete inom ramen för strategierna

Planerade initiativ kopplade till de tre strategierna genomfördes under året. De skapar förutsättningar för och beskriver *hur* förflyttning mot huvudmålen ska ske.

2025 pågick ett 80-tal olika aktiviteter. 17 av dessa lyftes in i LFVs övergripande verksamhetsplan för 2025. Gemensamt för dem var att de var verksamhetsövergripande och rörde flertalet funktioner och enheter inom LFV. De preciserar olika aktiviteter för att förbättra arbetssätt, ha rätt kompetens och kraft att utvecklas.

Några av de initiativ som pågick under året var arbete med processutveckling, nytt verksamhetsledningssystem, planering och uppföljning av totalförsvarsarbete samt strategiskt inköp. Andra exempel var aktiviteter för att utveckla ledarskap, kultur och kompetensutveckling.



Ekonomiska mål enligt regleringsbrev

Ekonomiska mål för LFV återinfördes från och med 2025, något som slopades under några år till följd av pandemin. LFV ska över en konjunkturcykel ha en räntabilitet på eget kapital på 4 procent och ett eget kapital som uppgår till minst 700 mkr i genomsnitt. Räntabiliteten beräknat på resultat efter skattemotsvarighet är negativ för året. Eget kapital uppgår per 31 december 2025 till 1 438 mkr. LFV har därmed god marginal till målet för eget kapital. Räntabiliteten har av flera skäl under flera år varit utmanande.

Över en konjunkturcykel tolkar LFV som att målen ska beräknas som ett genomsnitt över tid, inte för ett enskilt år. LFV kan se att flygtrafikens utveckling historiskt har följt konjunktursvängningarna relativt väl och att de i snitt har legat på cykler om 3–8 år. Ett femårigt perspektiv i genomsnitt motsvarar vad LFV har för sin rullande, årliga verksamhetsplanering och prestationsplaneperioderna. LFV avser att följa hur konjunkturen fluktuerar med start 2025, första året med återinfört avkastningskrav. Det sammanfaller med botten på nuvarande konjunkturcykel. Huruvida målet för räntabilitet har uppnåtts för 2025 går därmed inte att uttala sig om.

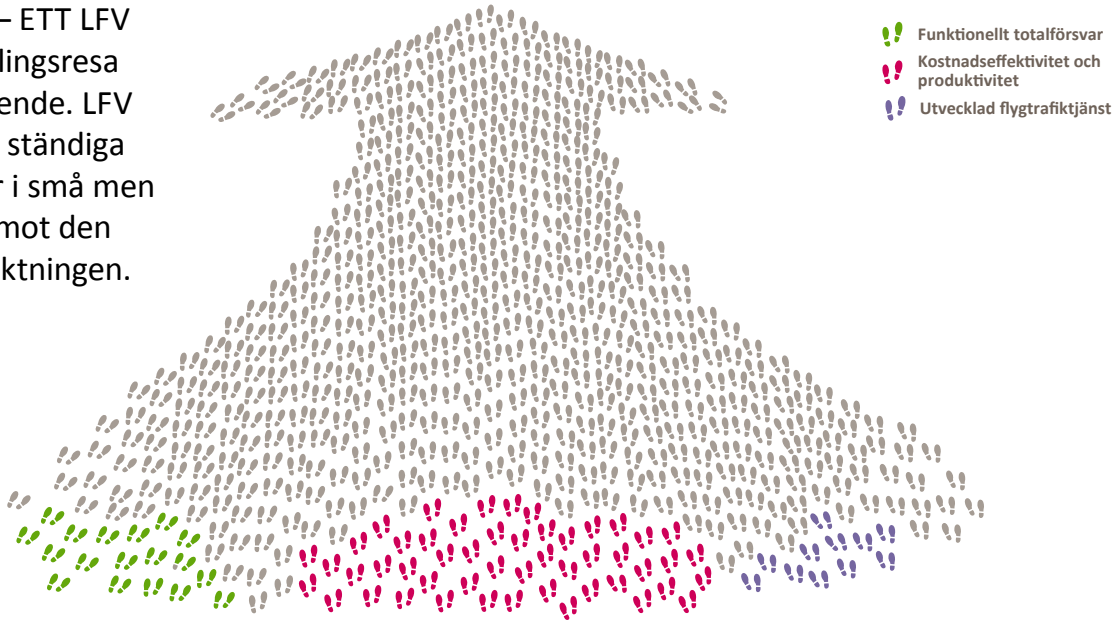
Tillsammans tar vi stegen för att nå Destination – ETT LFV. Att arbeta tillsammans i LFV och med våra intressenter är en framgångsfaktor för att genomföra förändringar och nå mål.

Återrapportering av regeringsuppdrag 2025

Vad	Avsnitt	Sida
Resultatredovisning	De transportpolitiska målen, Verksamhetsområden	17 26–41
Elektronisk hantering av beställningar av varor och tjänster	Verksamhetsområden/Flygtrafiktjänst/Administrativa system	34
Anvisningar för det civila försvaret för försvarsperioden 2021–2025*	Verksamhetsområden/Stärkt förmåga i alla beredskapslägen	36–37
Åtgärder för ett stärkt civilt försvar*	Verksamhetsområden/Stärkt förmåga i alla beredskapslägen	36–37
Informations- och cybersäkerhet	Verksamhetsområden/Informationssäkerhet och -arkitektur	37
Uppdrag till beredskapsmyndigheterna om personallån mellan myndigheter	Kultur och medarbetare	44–45
Proaktivitet och handlingskraft vid kris eller krig*	Kultur och medarbetare	45
**Återapportering sker formellt genom särskild redovisning i enlighet med vad som anges i regleringsbrevet, ej i årsredovisningen 2025*	*En mer allmän beskrivning av LFVs arbete återfinns i årsredovisningen för 2025.*	

De små stegens logik

Destination – ETT LFV är en utvecklingsresa som är pågående. LFV arbetar med ständiga förbättringar i små men många steg mot den uppsatta inriktningen.



Arbete med system för strategisk styrning

Under året fortsatte LFV arbetet med ett projekt för att skapa ett bättre systemstöd för LFVs verksamhetsledningssystem. En stegvis implementering sker bland annat kopplat till verksamhetsstyrningsprocessen och målstyrning och årshjul. Sedan det andra kvartalet 2025 visas inköpsprocessen, avtalsprocesserna och budgetprocessen i nya plattformen för verksamhetsledningssystem (VLS).

Åtgärden finns med i LFVs verksamhetsplan och kopplar till strategin Förbättrat arbetssätt.

Utbildning i grunderna för OBM

Utbildning i grunderna för Organizational Behavior Management, OBM, påbörjades i tvärfunktionella medarbetargrupper inom hela LFV. Syftet är att ge större förståelse för det mänskliga beteendet, hur människan fungerar och vad som påverkar beteenden. Medarbetarna får också kunskap om en väletablerad metod och verktyg.

Genom att träffa och diskutera med kollegor från andra delar av LFVs verksamhet stärks samarbete som en del av vår kultur.

Åtgärden finns med i LFVs verksamhetsplan och kopplar till strategin Kraft att utvecklas.

Ny kommunikationsplattform

Koncernledningsgruppen fattade beslut i december 2023 om övergripande kommunikationsmål. Utifrån dessa påbörjades arbetet med att ta fram en kommunikationsplattform som ett verktyg för alla som kommunicerar.

Kommunikationsplattformen ska skapa samsyn och förutsättningar för en kommunikativ organisation och är ett stöd för alla inom LFV. Plattformen publicerades i början av 2025.

Åtgärden finns med i LFVs verksamhetsplan och kopplar till strategin Kraft att utvecklas.

Informationsdomänkarta togs fram

Under året arbetades en informationsdomänkarta fram av LFVs informationsarkitekter, tillsammans med verksamheten. Syftet var att ta fram en så förankrad bild av verksamhetens information som möjligt. Kartan kommer att utgöra underlag för informationsstyrning, där exempelvis ansvar för informationens kvalitet, säkerhet och användning ingår som styrmedel för myndighetens hantering av informationstillgångar.

Informationsdomänkartan är en del i att öka det strukturerade arbetet med information och informationsstyrning och bidrar till att öka LFVs effektivitet.

Åtgärden finns med i LFVs verksamhetsplan och kopplar till strategin Förbättrat arbetssätt.

Operativa mål

De operativa målen är specifika för respektive del av verksamheten utifrån ansvarsområden och om de har en utförande, styrande eller stödjande funktion. De är klustrade till tre områden: kapacitet och systemtillgänglighet, kostnadseffektivitet, efterlevnad och intern leverans.

I tabellen nedan presenteras ett urval av de 30-tal mål som preciserats för 2025. Urvalet är i första hand operativa mål som rör LFVs externa leverans. Den operativa verksamheten för flygtrafiktjänsten har mål för kapacitet och systemtillgänglighet. De styrande och stödjande funktionerna har huvudsakligen mål som rör intern leveransförmåga och skapar förutsättningar för verksamheten.

Måluppfyllelsen för mål som rör kapacitet och systemtillgänglighet är mycket god. För mål som rör kostnadseffektivitet visar utfallet delvis måluppfyllnad. Orsaken till att målen inte nåtts varierar, men vad gäller tid i position och flygtimmar påverkas utfallet av att trafikmängden varit relativt låg.

Utfallet för de mål som hör till området efterlevnad och intern leverans visar på flest utmaningar och behov av ytterligare ansträngningar för att nå målsättningarna. I vissa fall har andra prioriteringar behövt göras eller att måltalet har varit utmanande satt. LFV fortsätter med den ambitionsnivå som satts, till exempel tar utökade miljökrav viss tid att arbeta in.



Kapacitet/Systemtillgänglighet	Operativt mål	Målvärde	Utfall 2025	Målet uppfyllt 2025
AFTM försening minuter/flygning	Minuter per flygning	0,18	0,02	Ja
AFTM försening minuter/ankomst	ATFM försening minuter/ankomst Arlanda	0,35	0,01	Ja
Andel/antal driftstörningar	Övervakningstjänst: Antal sensorer/kluster med tillgänglighet <99,5%	Grönt: 0–2 st Gult: 3–4 st Rött: >5	2	Ja
Förseningsminuter per rörelse	Minuter per rörelse i operativa system	0,07	0,00	Ja



Kostnadseffektivitet	Operativt mål	Målvärde	Utfall 2025	Målet uppfyllt 2025
Positionstid	Andel tid i position (%)	52%	ATCC Malmö: 49% ATCC Stockholm: 44%	Nej
Flygtimme per FL-timme	Flygtimmar per FL-timme	ATCC Malmö: 1,6 ATCC Stockholm: 1,15	1,5 0,84	Nej
Tjänstens totalkostnad jfr budget	Totalkostnad CNS-tjänsten jfr budget	Budget i mkr	Utfall under budget	Ja



Efterlevnad och intern leverans	Operativt mål	Målvärde	Utfall 2025	Målet uppfyllt 2025
Genomsnittlig rekryteringstakt hela verksamheten samt per verksamhet	Genomsnittlig rekryteringstakt hela verksamheten samt per verksamhet	80%	96%	Ja
Andel upphandlingar där LFV har ställt utökade miljökrav	Antal upphandlingar med miljökrav	20%	9%	Nej
Kvalitetsrevisioner	Antal genomförda kvalitetsrevisioner jämfört med antal planerade revisioner	4	7	Ja

LFV verkar inom fyra områden

De fyra verksamhetsområden som LFVs verksamhet delas in i är Flygtrafiktjänst, Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst, Övrig kommersiell verksamhet och Forskning och innovation. Flygtrafiktjänst är det största verksamhetsområdet och står för 77 procent av omsättningen exklusive jämförelsestörande poster.



Flygtrafiktjänst

I området ingår flygledning, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS-tjänster), flyginformation och väderpresentation för såväl civil som militär flygtrafik.

Flygtrafiktjänsten omsatte under 2025 totalt 2 265 mkr (2 682). Det innebär att verksamhetsområdet stod för 74 (80) procent av LFVs omsättning.

Flygtrafiktjänsten finansierades genom undervägs- och terminalavgifter 76 (74) procent, ersättning från Försvarsmakten 15 (14) procent och ersättning för verksamhet vid civila flygplatser 8 (12) procent. Undervägs- och terminalavgifterna regleras genom EU-regelverk.

Verksamhetsområdet utgörs huvudsakligen av flygtrafiktjänster inom Sverige. Den konkurrensutsatta delen av marknaden i Sverige och internationellt utgör mindre än 1(1) procent av omsättningen för flygtrafiktjänsten.



Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst

LFV är en beredskapsmyndighet. Genom att höja den egna beredskapen bidrar LFV till ett förstärkt totalförsvar.

LFV arbetar med att skapa ytterligare robusthet och redundans för att fortsatt kunna leverera flygtrafiktjänst, oavsett beredskapsläge. En stor mängd åtgärder utfördes under året, varav flera innebar omfattande investeringar.

Finansieringen sker genom två ramanslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer: Civilt försvar och Infrastruktur för flygtrafiktjänst. Intäkter från anslag uppgick till 491 mkr (408). Det motsvarade 16 (12) procent av LFVs totala omsättning.



Övrig kommersiell verksamhet

I området Övrig kommersiell verksamhet ingår bland annat luftrumstjänster, tekniska tjänster, miljötjänster, utbildning samt uthyrning av flygledare. LFV erbjuder teknisk och operativ specialist- och utredningskompetens samt flygsäkerhetsexpertis.

I verksamhetsområdet ingår också dotterföretagens verksamhet riktad till externa kunder och resultatandelar från intresseföretag.

Omsättningen för den övriga kommersiella verksamheten uppgick till 253 mkr (240), vilket motsvarar 8 (7) procent av LFVs totala omsättning.

Resultat per verksamhetsgren 2025

(belopp i mkr)	Flygtrafik-tjänst	Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst	Övrig kommersiell verksamhet	Forskning och innovation	Totalt LFV
Omsättning	2 265	491	253	38	3 048
Driftkostnader	-2 381	-385	-212	-38	-3 016
Avskrivningar	-191	-107	-19	0	-317
Andelar i intressebolag	0	0	16	0	16
Finansiellt netto	0	0	4	0	4
RESULTAT	**-308**	**0**	**42**	**0**	**-265**



Andel av omsättning 2025:
1 %
(1 %, 2024)

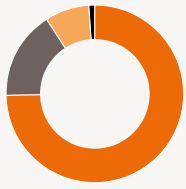
Forskning och innovation

LFV bedriver forskning och innovation inom luftfartsområdet, framför allt inom ramen för det europeiska forskningsprogrammet för flygledning, SESAR (Single European Sky ATM Research).

Verksamheten finansieras genom externa intäkter, främst EU-bidrag och medel genom Trafikverket.

Forsknings- och innovationsverksamheten omsatte under året 38 mkr (43) vilket motsvarar 1 (1) procent av LFVs totala omsättning.

Fördelning omsättning



- Flygtrafiktjänst, 2 265 mkr, 74 %
- Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst, 491 mkr, 16 %
- Övrig kommersiell verksamhet, 253 mkr, 8 %
- Forskning och innovation, 38 mkr, 1 %

Affärsverkskoncernens sammansättning

I LFV-koncernen ingår affärsverket, holdingbolaget LFV Holding AB och de av holdingbolaget helägda dotterföretagen LFV Aviation Consulting AB och Aviseq Critical Communication AB (AVISEQ), och intresseföretaget Entry Point North AB (EPN).

Bolagen i koncernen ingår i verksamhetsområdet Övrig kommersiell verksamhet, men är också på olika sätt leverantörer till LFV.

AVISEQ erbjuder tjänster inom kritisk kommunikation och levererar övervakning, tekniska drift- och underhållstjänster inom luftfart och säkerhet. LFV är AVISEQs största kund.

Genom LFV Aviation Consulting AB erbjuder LFV olika konsulttjänster inom flygtrafiktjänst och flygplatstjänster på den internationella marknaden.

EPN ägs gemensamt av LFV, danska Naviair och AirNav Ireland. EPN är ett svenskt bolag med dotterbolag och joint ventures i Europa. De erbjuder utbildning inom flygtrafiktjänst till ägarorganisationerna och andra kunder på den internationella marknaden.

Certifieringar

LFV är certifierat av Transportstyrelsen i enlighet med olika EU-förordningar, till exempel 2017/373. Dessa intygar att vi uppfyller kraven för tillhandahållande av flygtrafiktjänster (ANS), flygledningstjänster (ATM), procedurdesign och för att bedriva utbildning av flygledare.

LFV är också certifierat enligt ISO-standard 9001:2015 som gäller kvalitetsledning och ISO-standard 14001:2015 som gäller miljöledning.

Även dotterbolaget AVISEQ är certifierat enligt ISO:9001 och ISO:45001, och är ATSEP-certifierat (Air Traffic Safety Electronic Personnel) av Transportstyrelsen.

Verksamhetsområde:

Flygtrafiktjänst – prestationsstyrning

EU:s prestationsmål är styrande för verksamheten

Flygtrafiktjänster i Europa styrs utifrån omfattande EU-regleringar och prestationsplaner. År 2025 inleddes en ny referensperiod och den svenska prestationsplanen blev godkänd. LFV har uppnått målen i planen för året.

EU:s reglering av flygtrafiktjänster täcker in flera områden. Bland annat berör den krav på certifieringar och teknisk harmonisering. EU-kommissionen fastställer så kallade prestationsplaner för staterna som innehåller mål för flygsäkerhet, kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet samt beskrivningar av hur målen ska uppnås. Investeringar, personalplaner, trafikprognoser och samarbeten över gränserna är viktiga delar. För Sveriges del är det Transportstyrelsen som håller ihop arbetet med den svenska planen och kontakten med EU. LFV i sin tur tillhandahåller underlag till Transportstyrelsen. Under 2025 deltog LFV vid Transportstyrelsens konsultationer. En ny referensperiod inleddes, RP4, som sträcker sig över åren 2025–2029.

Genom prestationsplanerna vill EU-kommissionen uppnå ett antal långsiktiga mål:

- Behålla eller förbättra flygsäkerheten oberoende av trafikökningar.
- Minska varje flygnings miljöpåverkan.
- Öka kapaciteten i luftrummet och minska förseningar.
- Sänka kostnaderna för flygtrafikledning.

Den svenska prestationsplanen omfattar flygtrafiktjänsten för överflygande trafik, så kallad en route, och terminaltjänsten vid Stockholm-Arlanda.

En sammanställning av mål och utfall i den gällande prestationsplanen finns i tabellen på sidan 30.

Referensperiod 3

2024 var det sista året av RP3. Under 2025 har EU gjort en uppföljning av referensperiodens utfall. LFV uppnådde målen om flygsäkerhet samtliga år under referensperioden, och klarade även de flesta kapacitetsmål. Däremot kunde inte målen om raka flygvägar och kostnadseffektivitet uppnås alla år. Det berodde framförallt på effekter efter pandemin, Rysslands invasion av Ukraina och de låga trafikvolymerna. I uppföljningsrapporten som publicerades av Performance Review Board (PRB) rekommenderas Sverige att vidta åtgärder för att bättre hantera kostnadsriskerna kopplade till okontrollerbara pensionskostnader under RP4, baserat på det fluktuerande utfallet under RP3. Ett slutligt utfall för 2024 redovisas i tabellen på sidan 30.

Referensperiod 4

I slutet av 2024 skickade Transportstyrelsen in förslag till svensk prestationsplan för RP4 till EU. Efter granskning godkände EU den svenska planen. Sverige rekommenderas av PRB att ta fram planer för om restriktionerna kopplade till Rysslands anfallskrig mot Ukraina upphör, och vidta åtgärder kring hanteringen av pensioner i Sverige. Arbete pågår på båda dessa områden, pensionsfrågan råder LFV inte över. Regelverket för RP3 gäller även under RP4.

LFV fick ett villkorat beslut från Transportstyrelsen om godkända kostnadsnivåer för RP4 i december 2024. I september 2025 togs ett korrigerat beslut för en route, där något högre kostnader medgavs efter att ett mindre fel i kostnadsberäkningen uppmärksammats.

I kommande avsnitt redovisas de olika målområdena.

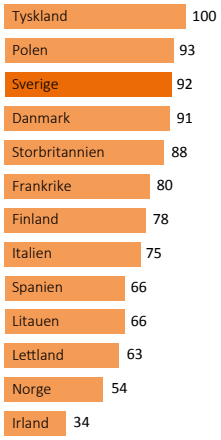
Flygsäkerhet

Under RP4 sattes flygsäkerhetsmål för bedömning av verksamhetens effektivitet och mognadsgrad i säkerhetsledningssystem, samt efterlevnad och upprätthållande av säkerhetskultur. Målen täcker hela LFVs verksamhet. Måluppfyllelsen mäts genom en årlig enkätundersökning. Enkäten för uppföljning av målen besvaras för 2025 först under det första kvartalet 2026. Därefter rapporterar Transportstyrelsen till EU den 1 juni 2026. På grund av det redovisas inget utfall för 2025. LFV uppnådde samtliga nationella mål inom flygsäkerhet under RP3 (2020–2024).

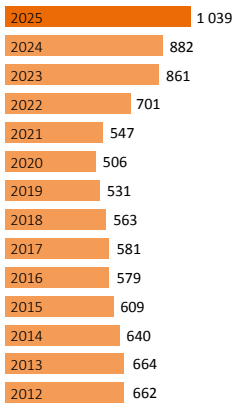
Miljö

Genomsnittlig horisontell en route-effektivitet, det vill säga avvikelsen mellan faktisk flugen sträcka och den rakaste flygvägen från avgångsflygplats till landningsflygplats, utgör nyckeltalet för miljö i presta-

Undervägsavgifter 2025 urval av Europas länder
(euro/service unit)



Undervägsavgifter Sverige
(kr/service unit)



Punktlighet

99,8 %

... av flygningar har genomförts utan några större förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten under 2025.

tionsplanen även under RP4. Avsikten är att flygvägen ska vara så rak som möjligt och därmed orsaka så liten miljöpåverkan som möjligt. Sverige tillämpar sedan flera år Free Route Airspace, vilket innebär att flygbolagen har möjlighet att flyga rakt inom svenskt luftrum. Före Ukraina-kriget var avvikelsen mellan flugen sträcka och rakaste distans i svenskt luftrum strax över 1 procent. Det var ett av de bästa utfallen för de nationella luftrummen i Europa.

Målet som har beslutats för Sverige för RP4 tar hänsyn till nuvarande restriktioner, framför allt i området kring Kaliningrad. Utfallet för svenskt luftrum blev 1,71 procent 2025 (1,72), vilket innebär att prestationsplanens mål på 1,73 procent klarades. Delkomponenter i nyckeltalet visar att flygvägarna inom det svenska luftrummet fortfarande är raka från start till landning.

Kapacitet

I kapacitetsmålet mäts förseningar i flygtrafiken orsakade av flygtrafiktjänsten utifrån genomsnittlig försening per flygning, dels för en route och dels för terminal Stockholm-Arlanda. Förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten omfattar i detta sammanhang såväl tekniska som väderrelaterade störningar. Måltalet är satt som genomsnittlig försening per flygning.

Flygtrafiken i det svenska luftrummet hade hög tillgänglighet under 2025. Den relativt låga trafikvolymen jämfört med åren före pandemin bidrar till att målet kan uppnås. 99,8 procent av en routeflygningarna i svenskt luftrum under 2025 genomfördes utan några större förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten. Den genomsnittliga förseningen i det svenska luftrummet uppgick till 0,02 (0,01) minuter per flygning, jämfört med målet på 0,18 minuter per flygning.

Luftrumskapaciteten för terminal Stockholm-Arlanda låg på en hög nivå 2025 och målet kunde nås. Utfallet för genomsnittlig försening blev 0,01 (0,07) minuter per flygning, vilket var bättre än målet på 0,35 minuter per flygning.

Till kapacitetsmålen finns ett incitamentssystem som kan ge såväl böter som bonus. Incitamentssystemet använder sig av ett årligt uppdaterat kapacitetstal i Network Operations Plan, vilken publiceras av Eurocontrol. Under 2025 ligger LFVs utfall på förseningar så lågt att bonus kan komma att utfalla när utfallet har utvärderats under 2026.

Kostnadseffektivitet

Målen för kostnadseffektivitet mäter utvecklingen på reala enhetskostnader. Basåret för RP4 är 2022 års prisnivå, mätt i Harmoniserat konsumentprisindex (HIKP). Undervägs- och terminalavgifterna vid Stockholm-Arlanda regleras genom avgiftssystemet.



Under 2025 startade ny referensperiod, RP4, som sträcker sig 2025–2029.

Sammantaget svarade dessa avgifter för 53 (60) procent av LFVs omsättning. Undervägsavgifterna finansierar flygtrafiktjänsten för en route, som utförs vid kontrollcentralerna, och för tillhörande infrastruktur, flyginformationstjänst och en betydande del av den lokala flygtrafiktjänst som utförs från kontrolltorn och terminalkontroller.

För terminal Stockholm-Arlanda omfattas kostnader för torntjänsten inklusive ledning och stödtjänster. Transportstyrelsens nationella riktlinjer reglerar omfattningen av de delar som ingår.

EU:s mål för kostnadseffektivitet beräknas som enhetskostnader, där kostnader delas med antalet service units, ett mått som bygger på flygplanets vikt och flugen sträcka. Utfallet för 2025 blev 458 kr per service unit, vilket var bättre än målet på 507 kr. Det berodde på att LFV även under 2025 hade stora ”omvända” okontrollerbara pensionskostnaderna. Bortsett från dessa blev utfallet 509 kr. Även målet för kostnadseffektivitet för terminal Stockholm-Arlanda nåddes. Utfallet var 961 kr, jämfört med målet på 1 049 kr. Även för terminaltjänsten berodde det låga utfallet på okontrollerbara pensionskostnader. Bortsett från okontrollerbara kostnader blev utfallet 1 096 kr, där avvikelsen mot målet beror på både något högre kostnader och lägre trafikvolymer än i prestationsplanen.

Rapportering enligt prestationsplan

I enlighet med EU:s Single European Sky-lagstiftning (SES) har prestationsmål för flygtrafiktjänst en route och terminal Stockholm-Arlanda fastställts för den fjärde referensperioden (RP4) 2025–2029.



Nedanstående tabell redovisar mål och utfall i Sveriges prestationsplan och LFVs uppföljning av dessa mål 2024, det sista året i RP3 samt 2025, det första året i RP4. Utfallen för miljö och kapacitet publiceras av Eurocontrol, som samordnar den europeiska flygtrafiken, i Single European Sky Data Portal. Resultatet av uppföljningen av flygsäkerhetsmålen publiceras årligen av EU-kommissionen i uppföljningsrapporter, det finns ännu inget utfall för 2025. Målen och utfallen graderas från A till D, där A är den lägsta nivån och D är den högsta. Utfallet för kostnadseffektivitet 2025 är preliminärt uträknat och kan komma att uppdateras efter slutrapportering till Transportstyrelsen våren 2026. I tabellen nedan har för 2024 såväl mål som utfall på kostnadseffektivitetsmålet justerats jämfört med årsredovisningen 2024. Målet för LFV var tidigare felaktigt beräknat vilket har korrigerats. Utfallet har korrigerats efter rapportering till Transportstyrelsen våren 2025.

			RP4		RP3	
Målområden – KPI	**Område**	**KPI (definition)**	**Mål 2025**	**Utfall 2025**	**Mål 2024**	**Utfall 2024**
FLYGSÄKERHET						
Policy och mål	LFV	Mognad enligt enkät	C	-	C	C
Riskhantering	LFV	Mognad enligt enkät	D	-	D	D
Säkerställande av flygsäkerhet	LFV	Mognad enligt enkät	C	-	C	D
Främjande av flygsäkerhet	LFV	Mognad enligt enkät	C	-	C	C
Flygsäkerhetskultur	LFV	Mognad enligt enkät	C	-	C	C
MILJÖ						
Genomsnittlig horisontell en route-effektivitet, %	En route	Avvikelse mellan flugen och rakaste distans	1,73	1,71	1,05	1,72
KAPACITET						
ATFM-förseningar – minuter per flygning	En route	Förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten	0,18	0,02	0,08	0,01
Terminal ATFM-förseningar vid ankomst – minuter per flygning	Terminal Arlanda	Förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten	0,35	0,01	0,15	0,07

KOSTNADSEFFEKTIVITET – kronor per service unit			**Mål 2025**	**Utfall 2025**	**Mål 2024****	**Utfall 2024****
	En route	Enhetskostnad – Sverige	724,19		587,62	
		Enhetskostnad – LFV	507,38	457,59* (509,35)	417,61	–46,29* (498,96)
	Terminal Arlanda	Enhetskostnad – Sverige	1 476,40		1 268,17	
		Enhetskostnad – LFV	1 049,48	961,08* (1 095,60)	879,75	–229,54* (982,37)

Återrapporteringen av prestationsplanens utfall för 2025 innehåller preliminära utfall för 2025. Dessa kan komma att revideras under kommande år, då uppföljning av 2025 rapporteras till Transportstyrelsen och EU under våren 2026.
* Utfall 2024 och 2025 har beräknats inklusive okontrollerbara pensionskostnader. Som jämförelse, inom parentes, redovisas utfallet exklusive okontrollerbara pensionskostnader.
** Mål och Utfall 2024 har uppdaterats efter slutlig kostnadsavstämning 2024. Gällande mål 2024 LFV var måltalet tidigare felaktigt beräknat.

Verksamhetsområde:

Flygtrafiktjänst – våra tjänster

Omvärlden fortsatte att påverka flygtrafiken

Förändringar i flygmönster och stängda luftrum i Europa påverkade flygtrafiken i svenskt luftrum. Sveriges Natomedlemskap innebar ökad komplexitet i luftrummet, vilket krävde nya sätt att arbeta. Flygsäkerheten var fortsatt hög.

Påverkan på flygtrafiken

Flygtrafiktjänsten vid LFVs kontrollcentraler i Malmö och Stockholm hanterar all inrikes-, utrikes- och överflygande trafik i Sveriges luftrum. Mängden civil flygtrafik påverkades alltjämt av stängda luftrum på grund av kriget i Ukraina. Den totala volymen under året varierade mellan 70 och 84 procent av 2019 års trafik. Flygsäkerheten var fortsatt hög och en route-verksamheten klarade samtliga flygsäkerhetsmål. Trots en ökad komplexitet i luftrummet skedde endast 0,6 separationsunderskridanden per 100 000 flygtimmar, vilket underskred målet på maximalt 4. Flygtrafiktjänsten har inte bidragit till några allvarliga händelser under året.

Antal förseningsminuter var 13 584, varav den största delen berodde på väder. Utfallet på helåret blev 0,02 minuter per flygning, vilket är lägre än målet på 0,18 minuter.

Luftrumsplanering

De senaste åren har efterfrågan på tillfälliga så kallade R- och D-områden, det vill säga restriktionsområde och farligt område, ökat från cirka 250 år 2019 till cirka 500 år 2025. Det är främst polis och militär som efterfrågar dessa skyddade områden. Under året förbättrade LFV hanteringen av aktivering och avaktivering, bland annat genom att nyttja våra resurser på ett bättre sätt. En ny funktion i tjänsten för taktisk luftrumsplanering, ASM, är under uppbyggnad för att ytterligare stärka flygsäkerheten. Funktionen AMC Tact driftsätts under 2026.

LFV erhöll i slutet av året en avvikelse från Transportstyrelsen på nivå 1 gällande hantering av aktivering och avaktivering av R- och D-områden och att uppföljningen av åtgärdernas effektivitet inte var tillräcklig tydlig. De omedelbara åtgärder som LFV vidtog till följd av denna avvikelse fick godkänt av Transportstyrelsen.

För att kunna publicera digitala notifieringar till Sveriges grannländer om aktuella luftrumsaktiveringar, driftsattes en ny version av systemet LARA (Local And sub-Regional ASM support system) vid årsskiftet. Uppgraderingen är en del i att uppfylla förordningen Common Project 1.

Uppgradering av system

LFV tecknade tillsammans med COOPANS ett kontrakt om leverans av ett uppgraderat system för flygtrafikledning, ATC One. Program och delprojekt påbörjades och driftsättning planeras från och med 2028. Driftsättning för LFV är planerad till 2029.

Under våren driftsattes Mode S-luftrum i Sverige, ett viktigt steg i utvecklingen mot en mer effektiv transponderhantering inom flygtrafiktjänsten. I Sverige omfattar förändringen Sveriges övre luftrum samt Östgöta terminalområde. Fler sektorer och flygplatser kommer att omfattas i takt med att fler system anpassas.

Kurvade inflygningar

Under 2024 fortsatte arbetet med luftrumsprojektet Sweden Airspace Project (Swea), i samarbete med Swedavia. Swea ska skapa en mer ändamålsenlig luftrumsstruktur för trafikflöden i Stockholms och Göteborgs terminalområden samt för Visby. Implementeringen är planerad till slutet av 2026.

Inom ramen för Swea-projektet driftsatte LFV i oktober 2025 ett nytt inflygningskoncept, Established on RNP AR på Arlanda, som därmed blev första flygplats i Europa att använda konceptet. Inflygningskonceptet innebär att oberoende inflygningar kan tillämpas till Arlandas två parallella banor med hjälp av satellitbaserad navigering, istället för enbart de traditionella markbaserade inflygningssystemen (ILS). Detta möjliggör kortare och mer precisa inflygningar och ökar landningskapaciteten på Arlanda.

Optimering av kompetenser

En ny behörighet, Flight Information Service Operator (FISO), togs fram som ska kunna utföra en dedikerad flyginformationstjänst i det undre okontrollerade luftrummet. Målet är att FISO ska kunna utföra flyginformationstjänsten med start sommaren 2026, och därmed frigöra flygledarkapacitet.



För att öka resurseffektiviteten beslutades att antalet behörigheter för Stockholm Approach ska minska till en istället för två, då antalet landningar i Stockholms terminalområde förväntas minska. Utbildning av flygledare startade under året.

Antalet flygtimmar per flygledartimme ökade från 1,13 under 2024 till 1,15 under 2025.

Lokal flygtrafiktjänst

LFV tillhandahåller lokal flygtrafiktjänst till i huvudsak Swedavias flygplatser och Försvarsmakten. Utvecklingen för den svenska inrikestrafiken var fortsatt svag på Swedavias flygplatser under året. Flygbolaget BRA avslutade sin verksamhet på Bromma flygplats vid årsskiftet. Det innebar en minskning av flygtrafiken på Bromma med 64 procent under 2025. LFV genomförde ett omställningsarbete under året till följd av detta. Alla berörda medarbetare erbjöds fortsatt anställning på LFV.

Ett nytt avtal tecknades med den kommunala flygplatsen Halmstad City Airport för perioden 2026–2030 för flygtrafikledningstjänster och tjänster för väderinformation. Den tidigare flygflottiljen är huvudsäte för Försvarsmaktens flygledarskola och tekniska skola.

Obemannad luftfart

LFVs arbete med att etablera tjänster för den obemannade luftfarten fortsatte. Den 15 september skrev LFV kontrakt med en extern leverantör av ett systemstöd, ett så kallat UAS Traffic Management (UTM)-system. Systemet är en del i att uppfylla uppdraget från regeringen om att tillhandahålla infrastruktur och tjänster för obemannad luftfart. Införandet av systemet och relaterade tjänster sker stegvis och det beräknas vara i full drift under 2027.

En ny funktion för flygning inom kontrollzonen för Göteborg-Landvetter flygplats togs fram och lanserades på LFVs drönarkarta. Funktionen visar om flygningen kräver tillstånd och ger stöd för ansökan. Om funktionen uppfyller förväntningarna kommer fler flygplatser där LFV bedriver flygtrafikledningstjänst att följa.

Militär flygtrafiktjänst

I Sverige hanterar LFVs flygledare både civil och militär trafik, så kallad integrerad flygtrafikledning, vilket är unikt i världen. LFV är en viktig aktör för Sveriges flygtransporter i alla beredskapslägen och är Försvarsmaktens enda leverantör av flygtrafiktjänst. Samarbetet med Försvarsmakten sker

På Arlanda infördes ett nytt inflygningskoncept, Established on RNP AR, som innebär att oberoende inflygningar kan tillämpas till två parallella banor.

på flera nivåer för att se till att LFV har en fortsatt robust flygtrafiktjänst och bidrar till totalförsvaret.

Sveriges Natomedlemskap innebar hög militär aktivitet. Det medförde ökad komplexitet i luftrummet, bland annat på grund av Sveriges integrerade militära och civila flygledning. I slutet av oktober tog LFV och Försvarsmakten fram och driftsatte en ny metodik för militär obemannad luftfart i kontrollerad luft.

Antalet Natoövningar ökade och LFVs personal deltog i såväl internationella som nationella övningar, bland annat inom ramen för värdlandsstöd för att exempelvis pröva transportplaner, ledning och samordning.

Teknisk infrastruktur

LFV ansvarar för en stor del av den tekniska infrastrukturen för Sveriges flygtrafiktjänst. LFV underhåller och förvaltar många olika system och infrastruktur över hela landet, vilket inkluderar löpande systemomsättningar och uppgraderingar. Kraven på system och infrastruktur är högt ställda och skärps fortlöpande i takt med ökade behov av en säker, miljöanpassad och kostnadseffektiv flygtrafiktjänst. Nya lagkrav kopplade till europeiska förordningar för certifiering och deklaration av system innebar en påbörjad översyn av arbetssätt och kostnader kopplade till teknisk infrastruktur. De system som LFV tillhandahåller hade under året en mycket hög tillgänglighet för användarna och bidrog till en väl fungerande flygtrafiktjänst. Inga förseningsminuter en route orsakades av teknisk utrustning och inga avbrott som väsentligt påverkade flygtrafiktjänsten skedde.

För att öka beredskapen och robustheten av den tekniska förmågan utifrån framtida behov, arbetade LFV vidare med övergången av dotterbolaget AVISEQ:s verksamhet till LFV. Övergången kommer att medföra att LFV hanterar drift och underhåll i egen regi.

Parallellt pågår arbetet med att ta över drift och underhåll av Rakel, Sveriges nationella kommunikationssystem för samhällsviktig verksamhet. Myndigheten för civilt försvar har det operativa ansvaret för Rakel, medan LFV tar över drift och underhåll. Rekrytering för att förstärka fältorganisationen påbörjades under hösten och övertagandet av driften planeras genomföras under 2026.

LFV och Swedavia tecknade i februari ett avtal om att flytta förvaltningen av Swedavias kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster (CNS) och tjänster för väderinformation (MET) till LFV. I flytten ingår även personal, anläggningar och investeringsmedel. Överflytten påbörjades i december och målsättningen är att den ska vara helt genomförd under 2026.

LFV har tagit fram en modern teknisk plattform för produktion av flygbriefingtjänst, kallad L-CAPS (LFV Comprehensive AIM Production Service), för att möta omvärldens förväntan på digitalisering och uppfylla krav från nya regelverk. L-CAPS är en databas med lägesbunden flyginformation samt text- och kartverktyg. I maj driftsattes grunddelarna av L-CAPS i LFV.



Antalet Natoövningar av olika storlek har ökat sedan Sverige blev medlemmar i Nato.

Flera systemomsättningar och uppgraderingar inom områdena kommunikation, navigering och övervakningssensorer samt it- och informationssäkerhet genomfördes under året.

Som en del av arbetet med att stärka myndighetens långsiktiga förmåga inom säker och robust it-drift följde LFV utvecklingen inom NITIS (Nationell it-drift i samverkan). Arbetet fokuserade särskilt på att bedöma vilka delar i NITIS-samverkan som kan skapa mervärde för LFV, och var LFVs behov kräver egna lösningar. Dialog fördes kring NITIS roll i relation till totalförsvaret och den nya förordningen om samordnad och säker statlig it-drift.

Administrativa system

Under året påbörjade LFV arbetet med att upphandla ett nytt affärssystem. I samband med det kommer LFV att upphandla och implementera en e-handelslösning för inköp av varor, som en integrerad del av affärssystemet. Avtal väntas kunna tecknas under hösten 2026 och implementeringen av systemet bedöms vara klar under 2028. Detta kommer på sikt innebära att LFV får en elektronisk hantering av beställningar av varor och tjänster.

Verksamhetsområde:

Flygtrafiktjänst – flygsäkerhet

Flygsäkerheten har högsta prioritet

Flygsäkerheten har högsta prioritet hos hela LFV och genomsyrar all verksamhet. LFV bidrog inte till någon händelse där människor skadades eller omkom under året, och bidrog därmed till att uppnå ICAO:s flygsäkerhetsmål.

Alla uppsatta flygsäkerhetsmål i prestationsplanen för referensperiod 3 klarades. Vissa av målen i prestationsplanen bygger på självskattning, där LFV rapporterar resultatet till Transportstyrelsen som utifrån tillsyn bedömer om självskattningen är korrekt. Inför referensperiod 4 (RP4) som gäller 2025–2029 utkom nytt och detaljerat guidematerial från EASA som ligger till grund för hur självskattningen ska utföras för 2025 års rapportering, vilket kräver mer från organisationen för att uppfylla.

Flygsäkerhetsorganisation med tydligt ansvar

Flygsäkerhet utgör grunden för LFVs verksamhet, där alla i organisationen ska ha en grundläggande kännedom om och förståelse för flygsäkerhet och hur den påverkas av det arbete man utför. Flygsäkerhetskommittén, under ledning av generaldirektören, styr och följer upp LFVs flygsäkerhetsarbete.

På de operativa enheterna finns ett tydligt och utpekat flygsäkerhetsansvar och ett ansvar för att skapa goda förutsättningar för alla medarbetare att ta sitt flygsäkerhetsansvar.

För LFV är det viktigt att lära av händelser som inträffat för att ständigt utveckla flygsäkerhetsarbetet, både i den dagliga driften och långsiktigt. Därför utreds händelser som antas ha ett högt lärovärde eller som haft potential att kunna bli allvarliga. I den operativa verksamheten finns det ett antal fokusområden som är speciellt intressanta ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Händelser inom dessa områden analyseras extra och sammanställs i en rapport för respektive område. Analyserna av fokusområdena kan resultera i rekommendationer. Fokusområden under året var separationsunderskridande, rullbaneintrång, drönare, flygning utan transponder, tekniska händelser, mänskliga faktorer och händelser kopplade till restriktionsområde eller farligt område (Restriction and Danger Areas, R/D-områden). Den ökande efterfrågan av R/D-områden på grund av övningsverksamhet för militär luftfart och drönarflygningar, ger en högre komplexitet i luftrummet. Flera olika aktiviteter startades och pågår i syfte att minimera riskerna som uppstår. Ett initiativ är etableringen av AMC Tact (Air Space Management Cell Tactical), en ny funktion med särskilt fokus på att aktivera och avaktivera R/D-områden. Utbildningen för de medarbetare som ska utgöra AMC Tact påbörjades i oktober. Ett annat initiativ är kravställning på en automatiserad funktion utan manuell inverkan.

Hög rapporteringskultur

LFV bidrog inte till några allvarliga händelser, såsom separationsunderskridande och rullbaneintrång, under året. Antalet inrapporterade avvikelser och driftstörningar låg på en stabil och hög nivå, vilket visar på en god flygsäkerhetskultur med hög rapporteringsvilja.

När LFV ser risker hanteras dessa i LFVs säkerhetsledningssystem. Men om risken har en påverkan även på andra aktörer ska en multi-actor-hantering göras. Genom att LFV lyfte fram samverkan i olika sammanhang och tog fram stödmaterial har multi-actor-hanteringen börjat ge effekt och blir allt bättre.

Under året genomfördes också översyn och uppdatering av LFVs flygsäkerhetsplan för åren 2025–2029.

Nya regelkrav

En ny EU-förordning, EU 2023/203, ställer skärpta krav på informationssäkerhet för aktörer inom den civila luftfarten. Förordningen kompletterar tidigare regelverk (EU 2017/373) och ska vara införd senast den 22 februari 2026.

På LFV pågick under året ett omfattande arbete för att möta de nya kraven. Förordningen innebär bland annat att informationssäkerhetsarbetet ska integreras med flygsäkerhetsarbetet. Ett informationssystem som hanterar flygdata kan direkt påverka flygsäkerheten om det manipuleras, slutar fungera eller används felaktigt. Därför ska risker, incidenter och förbättringsåtgärder hanteras gemensamt.

LFVS FOKUSOMRÅDEN INOM FLYGSÄKERHET:

- R/D-områden (händelser kopplade till restriktionsområde eller farligt område)
- Mänskliga faktorer (Human Factors)
- Separationsunderskridande
- Rullbaneintrång
- Obemannad luftfart
- Flygning utan transponder
- Tekniska händelser

Verksamhetsområde:

Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst

Stärkt förmåga i alla beredskapslägen

Det säkerhetspolitiska läget var fortsatt allvarligt under 2025, vilket innebar ett hot mot Sveriges infrastruktur. LFV lade stor kraft på beredskapsfrågorna för att stärka förmågan i alla lägen.

LFV genomförde sin största totalförsvarsövning hittills, Leoniderna 2025, vilket gav många goda erfarenheter och lärdomar som gör att LFV står väl rustat inför Sveriges omfattande totalförsvarsövning ÖTF som pågår 2025–2027. Övningen anordnas och leds av Myndigheten för civilt försvar. LFVs planeringsarbete inför övningen pågick under året.

LFV arbetar för att stärka det civila försvaret och därmed bidra till en högre samlad förmåga inom totalförsvaret. Under hösten arbetade LFV med att analysera verksamheten och sätta upp en plan för åtgärder för att säkerställa en uthållig reparationsberedskap, utifrån erfarenheter från Ukraina. Några av de åtgärder LFV arbetat med sedan tidigare är att säkerställa att det inte förekommer singelkompetenser inom teknikområdet.

LFV verkar inom beredskapssektorn Transporter, där Trafikverket är sektorsansvarig myndighet. Myndigheterna i sektorn antog i december en tioårsplan för att stärka Sveriges förmåga att stå emot samhällsstörningar och leverera transporter vid alla beredskapslägen. Planen fokuserar på fyra områden: transportprioritering, militär rörlighet och värdlandsstöd, försörjningsberedskap samt informationsdelning inom sektorn. Myndighetssamverkan skedde såväl nationellt som regionalt, vilket gav bred förankring och gemensam styrning av arbetet. Under året har deltagarna i beredskapssektorn bland annat arbetat med planer för informationsdelning mellan de olika myndigheterna och med övningsplanering.

LFV deltog tillsammans med övriga transportmyndigheter och företrädare från näringslivet inom transportsektorn samverkansstrukturen Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan (BT POS). Det gemensamma uppdraget är att leverera samhällsviktiga transporter i fredstida kriser och höjd beredskap. LFV arbetar inom undergruppen Lufttransporter.

Under året deltog LFV fortsatt både nationellt och internationellt i Nordisk transportsamverkan, NTPC, Nordic Transport Preparedness Cooperation. LFV samordnar en undergrupp för luftfartsspecifika frågor i ett nordiskt perspektiv. En prioriterad aktivitet är att ta fram en gemensam nordisk strategi för transporter, vilket arbetades med under året. Strategin ska ägas och förvaltas av de nordiska transportmyndigheterna. LFVs generaldirektör deltog i processen.

Under året har LFV startat totalförsvarsforum, som ska inrikta och följa upp totalförsvarsarbetet inom organisationen och arbeta för att LFV prioriterar och fokuserar på rätt totalförsvarsfrågor. I uppdraget ingår bland annat att ta fram underlag till inriktning och strategi för totalförsvarsarbetet inom LFV, att bereda totalförsvarsmål och att fördela och följa upp användningen av anslagsmedel.

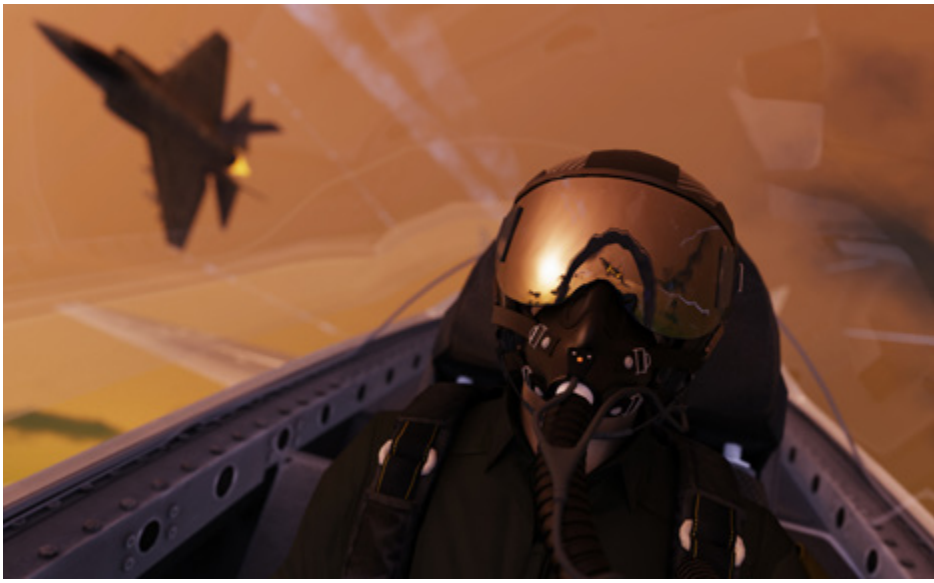
LFV arbetade under året med att se över befintliga och skapa beredskapsordrar för alla delar av organisationen.

LFV startade implementeringen av kontinuitetshantering, en metod från Myndigheten för civilt försvar för att ha en plan vid störningar i den samhällsviktiga verksamheten.

Natosamverkan

Arbetet med att utveckla samarbetet med Nato fortsatte. Ett exempel är de luftrumsblock som Norden och Baltikum beslutat om på politisk nivå, och som ska underlätta vid Natoövningar.

Sedan flera år deltar LFV i Myndigheten för civilt försvars stödjande forum Civil samverkans-



Sverige och LFV deltog i militära övningar, såväl nationella som internationella.

LFV lade stor kraft på beredskaps-frågorna för att stärka förmågan i alla lägen

krets Nato. LFV deltar också i Natos planeringsgrupp Transport Group, Civil Aviation som stöttar Resilience Committee. I en årlig analys sammanställs där bland annat status för hur civil luftfart kan bidra till Natos behov av lufttransportkapacitet vid Natooperationer.

Myndigheten för civilt försvar stödjer myndigheter i hur Sverige som medlemsnation kan svara upp på de krav som Artikel 3 ställer på medlemsstater. Branschföreträdare och näringsliv deltar i en del av arbetet, främst via BT-POS, där LFV ingår. Inom ramen för värdlandsstöd deltog Sverige och LFV i övningar, nationella och internationella, för att exempelvis pröva transportplaner, ledning och samordning.

Säkerhetsskydd

Det säkerhetspolitiska läget var fortsatt allvarligt under 2025, vilket även medförde ett förhöjt sabotagehot och därmed ökade risker för LFVs verksamheter.

Antalet drönarrapporter kring LFVs verksamhetsplatser fortsatte att öka jämfört med föregående år. Därför tydliggjordes ansvarsfördelningen och arbetet intensifierades med att detektera drönare kring flygplatser och LFVs anläggningar. Samarbete skedde mellan Swedavia, Polisen, Myndigheten för civilt försvar och LFV. Även den kraftiga ökningen av störningar mot satellitnavigeringssystem fortsatte under 2025, och är numera en normalbild i Östersjöregionen.

Säkerhetsskyddsarbetet intensifierades, bland annat genom att fortsätta förstärka den fysiska säkerheten vid våra verksamhetsplatser och skyddsobjekt. Arbetet är en långsiktig satsning som pågått under flera år, men tidplanen påskyndades något på grund av det säkerhetspolitiska läget. LFV följde sin uppsatta plan.

LFV har sedan 2024 skyddsvakter för skydd och bevakning vid kris och höjd beredskap. Under 2025 genomfördes ett antal övningar för att stärka skyddsvakternas förmåga.

Informationssäkerhet och -arkitektur

LFV fortsatte med uppdraget att utvärdera och utveckla informationssäkerhetsarbetet samt redovisa de åtgärder som vidtagits utifrån resultatet. I regleringsbrevet för 2025 gavs tydligare krav på återrapportering om effekten av utförda åtgärder. LFV genomförde en utvärdering med hjälp av Myndigheten för civilt försvars verktyg Infosäkkollen, som utökades till att undersöka fler delar av organisationen än föregående år. Resultatet av utvärderingen användes för att utveckla det systematiska arbetet med informationssäkerhet.

Genom utvecklad digital struktur ökade LFV sin förmåga att klassificera och hantera säkerhetsskyddad information. Ett nytt system driftsattes för att hantera säkerhetsprövningar, säkerhetsskyddsavtal och säkerhetsskyddsklassificerad information om beredskap. Systemet bidrar till LFVs målsättning om ett funktionellt totalförsvar och det stödjande målet om säkerhetsskydd.

LFV ökade också förmågan att digitalt hantera och skydda aeronautiska data och annan information till luftfartens brukare och system, genom att driftsätta ändamålsenliga system.

I början av 2026 träder nya regelverk kring informationssäkerhet och cybersäkerhet i kraft. EU-förordning 2023/203 PART-IS ställer krav på hantering av informationssäkerhetsrisker med potentiell inverkan på flygsäkerheten. Cybersäkerhetslagen ställer krav på att skydda informationssystem och infrastruktur mot cyberhot, attacker samt oplanerade driftsstörningar eller driftbortfall.

Under året pågick ett omfattande arbete för att möta de nya kraven, bland annat genom att integrera de interna styrningarna för informationssäkerhet med de för flygsäkerhet. Kartläggning utfördes också av hur cybersäkerhetslagen påverkar LFVs interna styrningar för att därefter göra nödvändiga justeringar.

Som en förutsättning för att kunna uppfylla kraven tog LFV fram en informationsdomänkarta och tilldelade ägarskap av LFVs information.

LFV stärkte sin kompetens och förmåga inom verksamhets- och informationsarkitektur genom certifiering. Certifieringarna är kopplade till LFVs strategiska mål Kraft att utvecklas.

It-säkerhet

Risken för it-angrepp mot LFV var fortsatt hög, med en ökad risk för angrepp mot flygsektorn i Skandinavien och övriga Europa.

LFV fortsatte arbetet enligt den plan som tidigare lagts. Utifrån resultatet i Myndigheten för civilt försvars verktyg It-säkkollen togs förbättringsaktiviteter fram. Exempelvis arbetade LFV med kartläggning av system genom it-säkerhetsklassningar, för att sedan prioritera säkerhetshöjande åtgärder i både operativa och administrativa system.

Ett projekt påbörjades inom it-säkerhet för att ytterligare förstärka LFVs förmåga att upptäcka och hantera it-säkerhetsincidenter. Arbetet är en av aktiviteterna som är kopplat till tekniska säkerhetsåtgärder med anledning av kraven i cybersäkerhetslagen.

LFV samverkade med myndigheter och branschföreträdare nationellt och internationellt och utbytte erfarenheter inom it-säkerhetsområdet.

Verksamhetsområde:

Övrig kommersiell verksamhet

Levererar tjänster nationellt och internationellt

LFV erbjuder flera olika flygtrafik- och flygplatstjänster. Med expertkompetens och mångårig erfarenhet levererar LFV tjänster till kunder i Sverige och internationellt.

LFV har lång erfarenhet av olika tekniska system och säkerställer drift och förvaltning av system och teknisk infrastruktur i enlighet med gällande internationell och nationell lagstiftning, normer och standarder. LFV levererar tekniska tjänster, till exempel en teknisk plattform för flyginformation, L-CAPS, och olika konsulttjänster inom exempelvis procedur och luftrumskonstruktion. Tjänster tillhandahålls dels från affärsverket, dels genom dotter- och intressebolag.

Tjänster via dotter- och intressebolag

Dotterbolaget LFV Aviation Consulting AB erbjuder konsulttjänster på en internationell marknad. Kunderna utgörs av flygtrafiktjänstleverantörer, flygplatser och luftfartsmyndigheter. Efterfrågan på kompetens inom flygledning, luftrum och procedurkonstruktion där fokus ligger på effektiv, hållbar och lönsam verksamhet är stor, framför allt på marknader utanför Europa. Marknaderna i Sydostasien är fortsatt mycket intressanta och dialog pågår med leverantörer av flygtrafiktjänster i ett flertal länder. Under året slöt LFV Aviation Consulting AB ett avtal med Vietnams leverantör av flygtrafikledning VATM om att genomföra en förstudie om SWIM och Remote Tower.

Dotterbolaget Aviseq Critical Communication AB (AVISEQ) levererar tekniska drift- och underhållstjänster till flygtrafikcentraler, flygplatser, statliga myndigheter och företag i Sverige. AVISEQ levererar även exempelvis samhällsviktiga kommunikationstjänster inom säkerhetsområdet. Under året levererade AVISEQ till kunder enligt avtal och utan några större störningar. För att få rådighet över den tekniska driftorganisationen för ATS- och CNS-tjänster kommer AVISEQ:s verksamhet att införlivas fullt ut i LFVs organisation, en övergång många delar av verksamheten arbetade med under året. Transportstyrelsen godkände i december LFVs ändringsanmälan om att ta över drift, underhåll och support i egen regi. Förändringen genomförs under 2026.

Intressebolaget Entry Point North AB (EPN) erbjuder grundläggande flygledarutbildning och utför andra tjänster och konsultuppdrag. Verksamheten riktar sig främst till flygtrafiktjänsten och andra närliggande branscher. En viktig stomme utgörs av grundläggande flygledarutbildning på uppdrag av ägarna LFV, danska Naviair och AirNav Ireland. Bolaget säljer även konsulttjänster och utbildning till externa kunder.

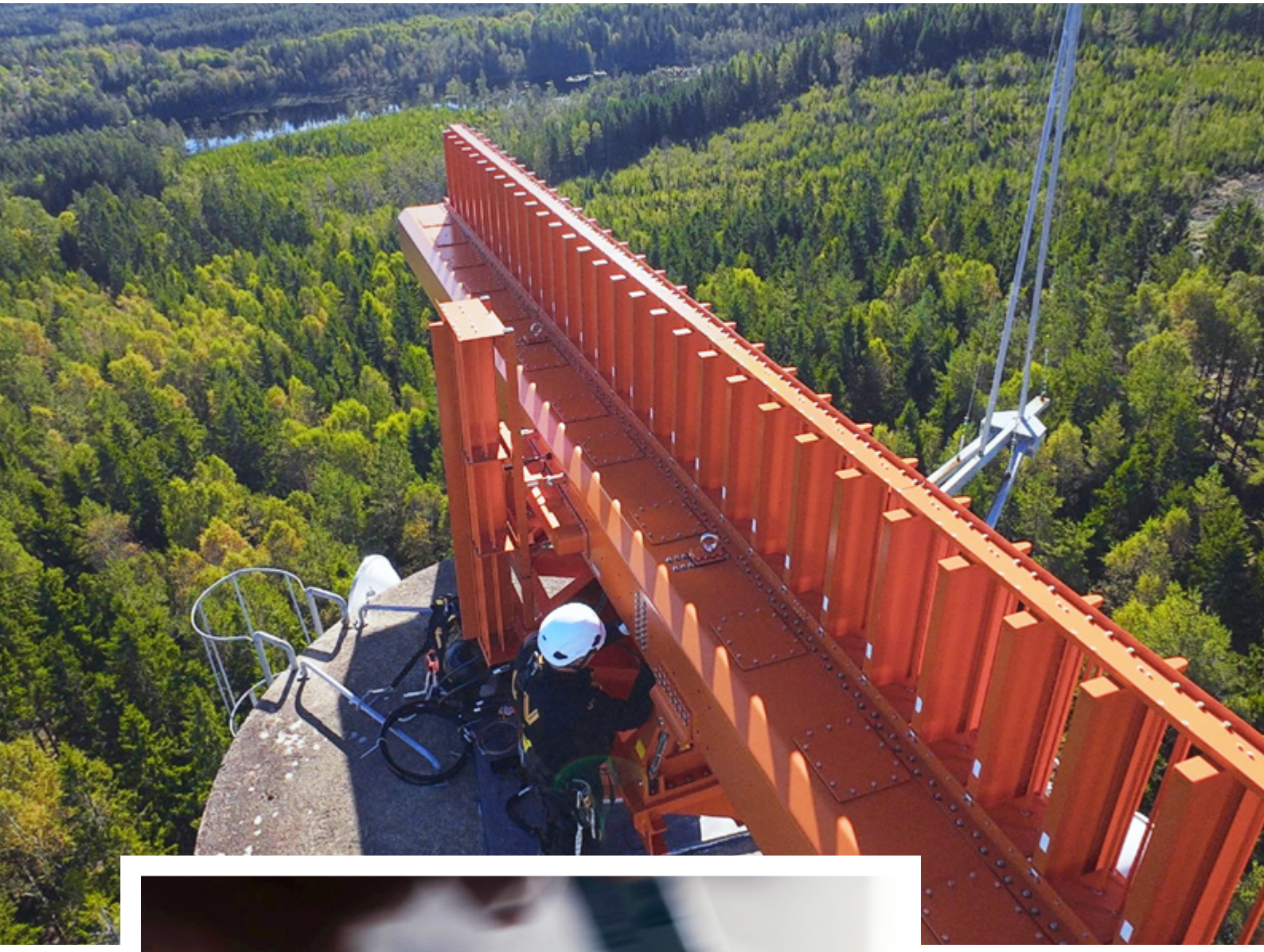
Civila flygprocedurer och hinderanalyser

LFVs flygplatskunder är statliga, kommunala eller privata. För varje kund finns avtal som ligger till grund för leverans, informationsutbyte och uppföljning. Under året har LFV genomfört femårsöversyner på flygplatserna i Vilhelmina, Västerås, Norrköping, Kramfors-Sollefteå, Ronneby och Luleå. Antalet förfrågningar om hinderanalys från flygplatser och andra intressenter var fler än någonsin – 596 stycken. Endast sju fördjupande flyghinderanalyser levererades, vilket kan bero på ett lågt intresse av att bygga vindkraftsparker.

I början av året signerade LFV Aviation Consulting AB tre femårsavtal för översyn av procedurdesign i Danmark. Den första proceduröversynen utfördes för Billunds flygplats.

Transportstyrelsens kommande förordning TSFS 2018:98, som innehåller föreskrifter om användning och utformning av luftrum och flygprocedurer, kom ut på remiss under året. I den finns en mängd förslag som kan leda till fler beställningar till LFV. Det gäller bland annat instrumentflygprocedurer för helikopter till sjukhus och landningar utan anknytning till flygplats, låghöjdsrutter för helikoptrar, samt att introducera RMZ (Radio Mandatory Zones) som skydd för inflygningsprocedurer. Utifrån den kommande förordningen, TSFS 2018:98, togs en procedur- och luftrumsrapport för Säve flygplats fram då flygplatsen stängdes i december. För att säkerställa att samhällsviktig trafik fortsatt kan flyga där har instrumentflygprocedurer för nya luftrumstyper för första gången designats i Sverige, så kallade RMZ-, och ATZ-luftrum (Aerodrome Traffic Zone).

> *Under året levererade AVISEQ till kunder enligt avtal och utan några större störningar*





LFV har lång erfarenhet av olika tekniska system och säkerställer drift och förvaltning av system och teknisk infrastruktur.

Verksamhetsområde:

Forskning och innovation

Forskningen stöttar LFVs vision och mål

LFVs forskning och innovation fokuserar huvudsakligen på att förbättra de tjänster LFV levererar och omfattar både teknisk och operativ konceptutveckling. Forskningen sker i samverkan med såväl nationella som internationella partners.

LFVs plan för forskning och utveckling speglar LFVs långsiktiga vision och stöttar såväl huvudmål som stödjande mål i Destination – ETT LFV. Planen adresserar de områden som LFV anser vara mest prioriterade att bedriva forskning inom, i syfte att utveckla flygtrafiktjänsten.

Forskningsfokus ligger på flygsäkerhet, minskad miljöpåverkan, flexibel och skalbar tjänsteleverans samt ökad produktivitet och kostnadseffektivitet. Några av de större fokusområdena 2025 var AI, automation och obemannad luftfart.

Under året invigdes LFV Research and Development Centre i Malmö. Det är ett av Europas mest avancerade center för simulering av flygtrafikledning, där nya koncept kan utvecklas och prövas.

Under 2025 drev LFV 35 nationella och internationella forskningsprojekt. Några av dessa genomfördes helt i egen regi, medan flera projekt utfördes tillsammans med industri, akademi och andra relevanta aktörer inom branschen. LFV tog under året initiativ till och sökte finansiering från Trafikverket för åtta nya nationella projekt.

Finansieringen skedde helt och hållet med externa medel såsom statliga forskningsmedel från Trafikverket och EU-medel från SESAR 3, Single European Sky ATM Research.

Internationella samarbeten

LFV deltar i det europeiska forskningsprogrammet för luftfart, SESAR 3, där fokus ligger på att utveckla flygtrafiktjänsten i Europa. Huvudsyftet med LFVs deltagande är att se till att LFVs intressen tas om hand inom den gemensamma utvecklingen av europeisk luftfart och att LFV ska kunna förbereda sig för kommande implementationskrav.

Under året genomförde LFV ett omfattande anbudsarbete inför utlysningen av det SESAR Call som stängde i mitten av september. LFV deltar i 17 projektförslag, som alla har en tydlig koppling mot LFVs mål och strategier.

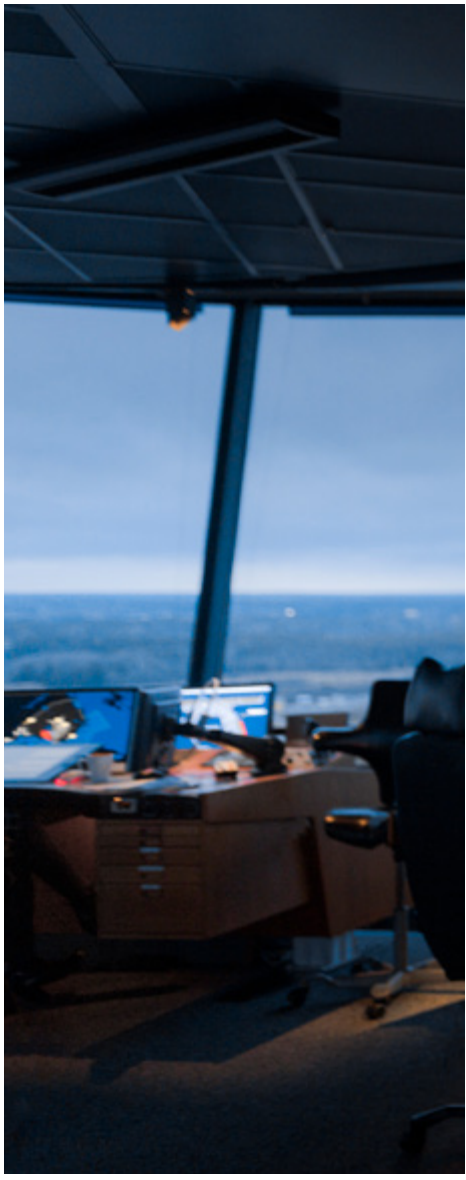
Nationella projekt

Som en del av arbetet med huvudmålet Kostnadseffektivitet och produktivitet inom ramen för Destination – ETT LFV, forskade LFV på sätt att öka omfattningen av automation inom flygtrafiktjänsten.

Under året avslutades det fyraåriga Automationsprogram II, det andra av två i samarbete med Linköpings universitet (LiU). LFV stod för den operativa kompetensen och LiU för den akademiska. Projektet undersökte hur automation och AI kan bidra till framtidens flygtrafiktjänst, och hur tekniken bäst samspelar med mänsklig kompetens. Forskningen bedrevs inom fyra områden:

- Interaktion människa–system
- Logistik och optimering
- Cybersäkerhet
- Flygsäkerhet och samhällsnytta.

Projektet har lett till ökad kunskap kring samspelet mellan människa och maskin. Bland annat levererades tio rapporter till Trafikverket och ett antal vetenskapliga skrifter publicerades. Även en publik slutpresentation genomfördes, där resultat från programmet presenterades och diskuterades.



Som en del av arbetet med målet om Kostnadseffektivitet och produktivitet forskade LFV på sätt att öka omfattningen av automation inom flygtrafiktjänsten.

Några fokusområden 2025 var AI, automation och obemannad luftfart



Svart Iris – AI och kurvade inflygningar till Arlanda

Projektet Svart Iris avslutades i juni 2025 och fokuserade på att utveckla verktyg för flygledare att effektivt hantera kurvade inflygningar till Arlanda. Ambitionen var bland annat att undvika överflygning av Upplands Väsby tätort. Projektet drevs av Swedavia och LFV, med stöd av Geistt och Novair, och finansierades av Trafikverket. En molnbaserad simulator utvecklades för att testa nya funktioner och verktyg, inklusive en virtuell assistent. Två användartester genomfördes med totalt sju flygledare. Verktygen visade på stor potential att optimera trafikflödet och stödja flygledaren, men vidare forskning behövs för att utveckla den virtuella assistenten fullt ut.

OWL 1 – ögonrörelser avslöjar arbetsbelastning

Projektet OWL 1 (On Workload Measures) avslutades under 2025 med mycket positiva resultat. Syftet var att mäta flygledares arbetsbelastning objektivt med ögonrörelser, ljudinspelningar och EEG, analyserat med maskininlärning. Simuleringar med 18 flygledare visade att arbetsbelastning kan prediceras med över 90 procents precision, men individuella skillnader är avgörande.

Resultaten från OWL 1 används i fortsättningsprojektet OWL 2. Där analyseras även faktorer som tid på dagen och individens ålder, för att göra prognoserna mer robusta och tillförlitliga.

Elflyg i Sverige – framtidens fossilfria flyg

Projektet Elflyg i Sverige, där forskare och branschledare undersökte hur elflyg kan bli en del av framtidens svenska transportnätverk, avslutades under hösten 2025. Projektet drevs i samarbete mellan LFV, RISE, Chalmers tekniska högskola, Linköpings universitet, Örnsköldsvik Airport, Swedavia Airports, Vattenfall och Heart Aerospace. LFV var initiativtagare och huvudkoordinator i projektet och ledde ett arbetspaket som studerade luftrumsfrågor samt huruvida flygtrafikledningen behöver utvecklas för att möta elflygets behov. Ett tidigt resultat visar på vissa likheter med turbopropellerflyg och att det, förutom omfattande satsningar på markinfrastruktur vid flygplatserna, i viss mån krävs ökad bemanning av flygtrafikledningen där elflyg finns.

Konkreta steg mot minskat klimatavtryck

Under 2025 arbetade LFV vidare med de aktiviteter som ingår i årets miljöplan. Syftet med insatserna är att minska LFVs miljö- och klimatpåverkan på vägen mot målet om nettonollutsläpp år 2045, samt att stärka kunskapen om LFVs miljö- och hållbarhetsarbete både internt och externt.

Klimat- och sårbarhetsanalys

LFV slutförde under året sin klimat- och sårbarhetsanalys för LFVs kärnverksamhet, såsom flygtrafikledning och CNS-utrustning. Klimat- och sårbarhetsanalysen är en kartläggning som ska identifiera eventuella sårbarheter som LFV skulle kunna drabbas av vid extremväder till följd av klimatförändringar. Klimat- och sårbarhetsanalysen är en del av LFVs risk- och sårbarhetsanalys.

Koldioxidberäkning för målet Nettonollutsläpp

Den koldioxidberäkning av LFVs verksamhet som utfördes under 2024 gjorde det möjligt för LFV att se var våra största utsläpp sker. Under året arbetade LFV med att analysera och fokusera hållbarhetsarbetet till de områden där det gör störst skillnad. Två stora fokusområden är tjänsteresor och energieffektivisering. Det stödjande målet Nettonollutsläpp utvecklades med procentsatser, där LFV till år 2026 ska ha arbetat för att minska sina utsläpp med 15 procent jämfört med 2023 års utsläpp. Till år 2030 är motsvarande siffra 30 procent. Målen är ambitiösa och LFV ser att större satsningar kommer att behöva göras för att uppnå dem.

Utsläpp från tjänsteresor med flyg

LFV har tidigare minskat sitt klimatavtryck från tjänsteresor med flyg genom att köpa biljetter med biobränsle för SAS inrikesresor och Europaresor. Den 1 oktober 2025 bytte SAS flygbolagsallians, och i samband med det försvann möjligheten att köpa biobränsle till SAS-biljetter. För att LFV ska nå önskad utsläppsminskning för tjänsteresor och kunna uppfylla det stödjande miljömålet för 2026, tog LFV i november beslut om att istället köpa biobränsle tillsammans med Swedavia. Biobränslet upphandlas för det gångna året, så att mängden inköpt biobränsle baseras på det faktiska antal tjänsteresor med flyg som gjorts under året.

Nytt inflygningskoncept på Arlanda

I oktober etablerade LFV ett nytt inflygningskoncept till Arlanda för kurvad inflygning, Established on RNP (EoR). Konceptet innebär att landningar kan utföras samtidigt på parallella banor. Metoden ökar kapaciteten på Arlanda och resulterar i kortare flygväg, vilket sparar bränsle med lägre utsläpp som följd. Även bullerpåverkan för känsliga områden kan undvikas.

De första tre kvartalen var användningen av kurvad inflygningsprocedur in till Arlanda låg, omkring två procent av alla inflygningar. Användningen ökade till närmare 10 procent under det fjärde kvartalet då det nya inflygningskonceptet infördes. Mängden bränsle vid dessa landningar minskade med totalt 62 ton, vilket motsvarar 197 ton CO_2.

Installation av laddstolpar

I februari installerade LFV 20 laddstolpar vid kontrollcentralen i Stockholm, som ett led i arbetet med hållbar utveckling.

Energieffektivisering

På Malmö kontrollcentral har LFV under året genomfört energieffektiviseringar och bytt värmeväxlare. Arbetet har resulterat i att verksamheten minskade sin fjärrvärmeanvändning med cirka 30 procent jämfört med 2024.

LFVs elförbrukning för friliggande och ägda anläggningar minskade med 7,5 procent jämfört med året innan.

CONCERTO

LFV deltar i SESAR-projektet CONCERTO, där huvudmålet är att hantera den miljöpåverkan som orsakas av kondensstrimmor från flyget. Under 2025 har CONCERTO arbetat med ett koncept som skulle göra det möjligt att kunna leda bort trafik från områden där man ser en risk för ökad kondensbildning. CONCERTO har än så länge validerat sin metod genom simuleringar. Innan projektet avslutas 2026 kommer en demonstration att genomföras av Icelandair, där de föreslagna klimatoptimerade flygprofilerna prövas under verkliga förhållanden.

Raka flygvägar

98,3 %

... flygvägseffektivitet genom svenskt luftrum.



Under året arbetade LFV med att analysera och fokusera hållbarhetsarbetet till de områden där det gör störst skillnad.

Fortsatta satsningar på kompetensutveckling

På LFV är kultur, ledarskap och medarbetarskap centralt. Varje medarbetare ska vara delaktig, ta ansvar för helheten och arbeta mot de gemensamma målen.

För att möta nya krav på verksamheten i en föränderlig värld behöver LFV fokusera på rekrytering av nya medarbetare och kompetensutveckling av befintliga medarbetare. En av utmaningarna är att finna spetskompetens inom olika områden. LFV arbetar strukturerat och planerat för att klara dessa kompetensbehov.

Stora pensionsavgångar inom flygledarkåren är att vänta under de närmsta åren. Därför utbildas löpande nya flygledare och fortsatt stora elevintag planeras till kommande år. Intresset för att utbilda sig till flygledare på flygledarskolan Entry Point North (EPN) är relativt stort med många sökande, vilket gett ett stort urvalsunderlag.

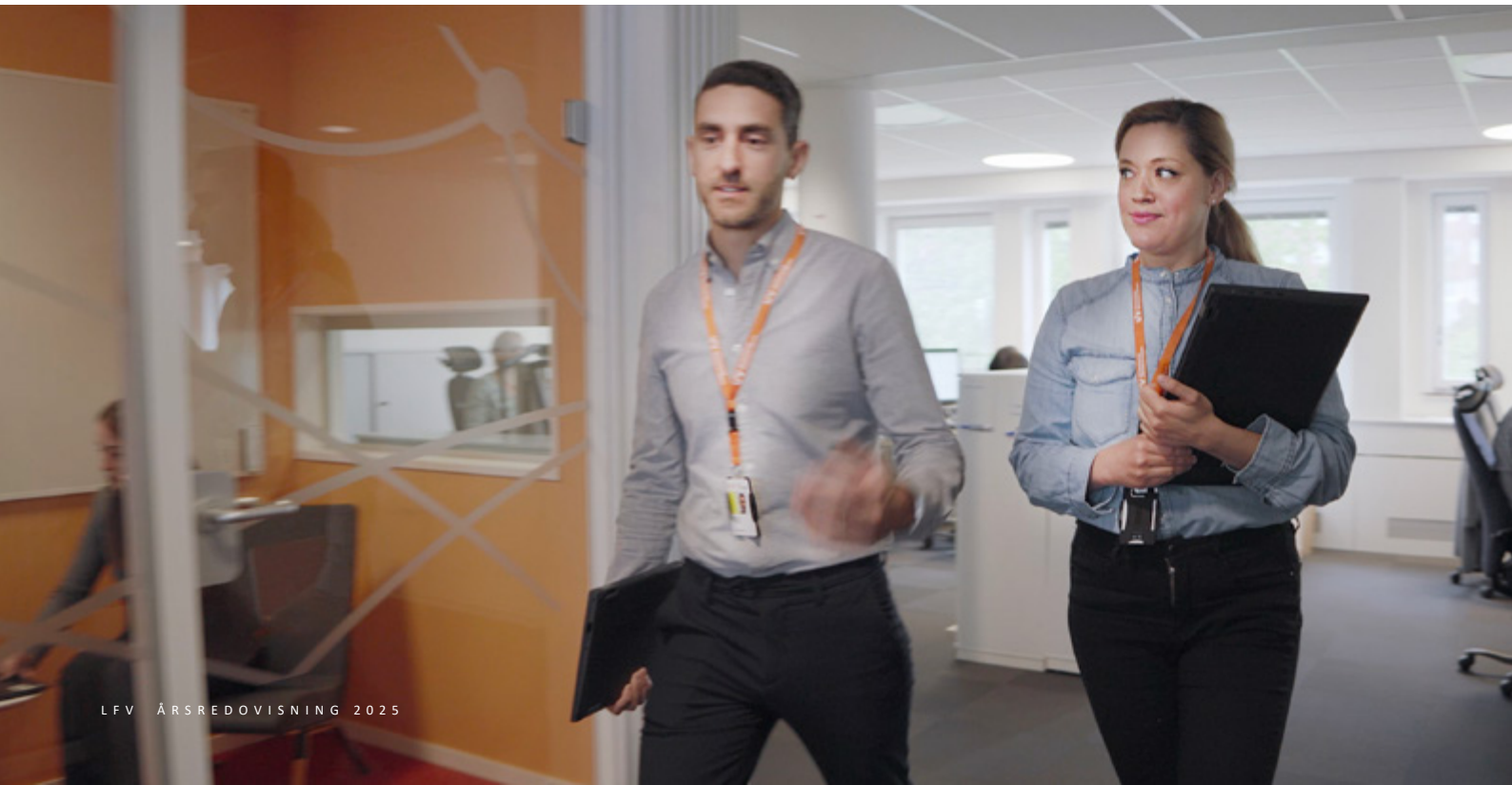
Inför det planerade övertagandet av driften av kommunikationssystemet Rakel, som ska ske under 2026, förbereder LFV genom att rekrytera och anställa medarbetare till den nya driftorganisationen. De första medarbetarna anställdes i november.

Satsningen under 2024 på metod- och ledarträning för i huvudsak chefer och andra ledare, med fokus på beteenden och förändringsledning, utökades under 2025 till att även innefatta utbildning för samtliga medarbetare. Syftet är att utveckla organisation och kultur på både kort och lång sikt.

För att förstärka satsningen på befintliga medarbetares kompetensutveckling fortsatte arbetet med kompetensväxling, så kallad reskill/upskill, tillsammans med fackliga parter. Kompetensväxling innebär att medarbetare får vidareutveckla sin nuvarande kompetens eller lära sig ett helt nytt arbetsområde, och kan kopplas till arbetet med kompetensförsörjning och Medarbetarhuset. Satsningar skedde på både grupp- och individnivå för att utveckla befintliga kompetenser eller växla till andra kompetensområden.

Utifrån uppdraget till beredskapsmyndigheterna om personallån mellan myndigheter deltar LFV i ett statligt nätverk för personallån, med huvudsaklig samverkan inom Östergötland och med beredskapsmyndigheter i andra delar av landet. Under 2025 genomfördes inga nya personallån mellan myndigheter, även om flera förfrågningar

Satsningar på kompetensväxling, så kallad reskill/upskill, skedde på grupp- och individnivå.



inkom. LFV har dock pågående personallån till Försvarsmakten. Myndigheten deltog i nätverk och dialoger för att stärka förutsättningarna för framtida samverkan inom den statliga beredskapen. Arbetet framåt inriktas på att stärka myndighetens förmåga att delta i personallån genom systematisk inventering av kompetenser och vidareutveckling av rutiner och arbetssätt. Nätverket av beredskapsmyndigheter kommer även att breddas på regional och nationell nivå.

Under året fick LFV och övriga beredskapsmyndigheter i uppdrag i regleringsbrevet att säkerställa att vi utbildar vår personal i proaktivitet och handlingskraft i fredstida kris- och krigssituationer. LFV påbörjade arbetet genom att bland annat integrera betydelsen av begreppen i policyer, tydliggöra uppdraget i dialog med chefer samt genom att välja beslutsmodell som stöd. LFV genomförde även utbildningsinsatser och krisövningar för chefer och andra nyckelfunktioner.

Medarbetar- och ledarfilosofin slogs samman under året. Medarbetar- och ledarfilosofins syfte är att fungera som ett stöd och vägledning för oss som är anställda i staten och vad som krävs i handling för våra olika uppdrag i LFV.

LFV hade fortsatt flera goda resultat i årets medarbetarundersökning. LFVs resultat låg över benchmark inom ledarskap, teameffektivitet samt organisatorisk och social arbetsmiljö. Index för att rekommendera LFV som arbetsgivare förbättrades något jämfört med föregående år, men är fortsatt ett utvecklingsområde.

Arbetsmiljö

LFV fortsatte strukturera upp arbetet med arbetsmiljö och mänskliga faktorer (Human Factors) under året. Huvudskyddskommittén prioriterade LFVs gemensamma åtgärder utifrån framtagna förslag på aktiviteter, bland annat det systematiska arbetsmiljöarbetet och aktiva åtgärder för att förebygga diskriminering på arbetsplatsen. LFV bidrog också i CANSO:s samarbeten kring Human Resource och Human Performance och i arbetet med att utveckla regelverk kring arbetsmiljö och mänskliga faktorer.

Ordinarie verksamhet arbetade tillsammans med forskningsavdelningen för att på bästa sätt kunna dra nytta av gjorda erfarenheter och resultat inom arbetsmiljö och mänskliga faktorer. Arbetet hjälper LFV att uppfylla ökande krav i regelverk för exempelvis stress och utmattning.

Jämställdhet

LFV strävar alltid efter en jämn könsfördelning. 2025 var andelen kvinnor inom affärsverket 35% kvinnor och andelen kvinnliga chefer 38%.

Anseendeundersökning

I årets anseendeundersökning av Verian ökade LFVs anseende bland allmänheten ytterligare, från redan goda resultat i föregående mätning. Även Nyckeltalsinstitutet presenterade en undersökning, där LFV utifrån olika nyckeltal fick utmärkelsen ”Excellent arbetsgivare 2025”.

LFV fortsatte strukturera upp arbetet med arbetsmiljö och mänskliga faktorer under året

Antal årsarbetare



Flygledare, 590 (46 %)
Övrig personal, 688 (54 %)

Antal anställda

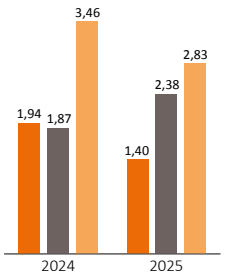


Kvinnor, 506 (35 %)
Män, 933 (65 %)

Organisatorisk och social arbetsmiljö – index



Sjukfrånvaro
(%)



29 år eller yngre
30–49 år
50 år eller äldre

Den totala sjukfrånvaron i affärsverket har minskat något från förgående år.

Investeringar

Ny- och ersättningsinvesteringar sker för att möta ställda krav på funktionalitet, flygsäkerhet, kapacitet, regularitet och kostnadseffektivitet.

Anskaffning och utveckling av nya investeringar är viktigt, samtidigt som det är nödvändigt att kontinuerligt genomföra ersättningsinvesteringar för vidmakthållande av befintliga investeringar. Det omfattar bland annat löpande uppgradering av tekniska och operativa system och investeringar kopplade till arbetsmetodik.

LFV har ett flertal projekt som löper över flera år. De största investeringarna 2025 gjordes i ATM-utrustning, totalt 193 mkr (142). Andra stora områden var radar- samt radio- och kommunikationsutrustning där LFV investerade 107 mkr (279).

Investeringsutfallet för 2025 är lägre jämfört med både utfallet för 2024 och investeringsplanen för 2025 (enligt bilaga till regleringsbrevet för 2025, budget 2025). Lägre utfall beror bland annat på att det tog längre tid än planerat att starta arbetet med investeringar, att upphandling av utrustning och tjänster tagit längre tid, förseningar i pågående projekt och omprioriteringar internt inom LFV. Att ha tillräckligt med resurser och kompetens samt att öka genomförandeförmågan är viktigt för att klara den relativt snabba takten och höga nivån av nyinvesteringar. Samtidigt ska löpande underhåll och vidmakthållande hinna genomföras. För vissa investeringar i planen finns ett beroende till andra parter och/eller att finansiering behöver säkerställas innan investeringen kan göras. Beroenden till andra eller inväntande av besked om finansiering för att kunna starta förklarar också en del av det lägre investeringsutfallet än plan.

Investeringar i ATM-utrustning inom ramen för COOPANS-samarbetet fortsatte under året. Arbetet kring moderniseringen av flygtrafikledningssystemet hade stort fokus under 2025, där kontrakt skrevs i augusti 2024. Driftsättning är planerad till början av 2029. Övriga investeringar under 2025 i det operativa flygtrafikledningssystemet TopSky syftade till att säkerställa en bibehållen säkerhet, funktion och kapacitet och att uppfylla legala krav inom ramen för det som kallas CP1 (Common Project 1). Under 2025 avsåg investeringarna etablering av SWIM-tjänsten Extended AMAN samt automatiserad aktivering av restriktionsområden.

Under 2025 startade och drev LFV och Swedavia ett gemensamt projekt för att överföra förvaltningsansvaret för Swedavias CNS- och MET-utrustning från Swedavia till LFV. I projektet ingår aktiviteter som krävs för att etablera förvaltningen under LFVs certifikat, såsom utbyggnad av LFVs nät, granskning av dokumentation, ändringshantering, och arbete med att tillföra data till LFVs stödsystem. En förutsättning för att kunna etablera förvaltningen bedömdes vara att delar av Swedavias verksamhet överlåts till LFV. Överlåtelsen genomfördes i slutet av 2025, varför LFV nu är ägare till berörda anläggningstillgångar med tillhörande dokumentation och relevanta leverantörsavtal.

Investeringar skedde fortsatt under året i infrastruktur för flygtrafiktjänst för att öka robustheten och i åtgärder för stärkt beredskap och civilt försvar. Robusthöjande investeringar görs för att förstärka infrastrukturen för övervakning, implementera nya transportabla radarstationer och transportabel radio med tillhörande nät och transmission för COM- och SUR-tjänster. Även investeringar för att stärka LFVs säkerhetsskydd görs, bland annat inom it-säkerhetsområdet och i fysiskt säkerhetsskydd.

MKR	Utfall 2022	Utfall 2023	Utfall 2024	Plan 2025	Utfall 2025
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
ATM-utrustning	76	70	125	208	173
Radarutrustning	67	90	49	37	26
Kommunikationsutrustning	41	44	30	43	17
Radioutrustning	142	158	151	68	40
Byggnader	6	12	36	3	43
It	16	28	11	–	9
Beredskapstillgångar	1	0	3	–	1
Övrigt	1	2	1	47	0
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	**350**	**405**	**406**	**406**	**309**
Varav investeringar i anläggningstillgångar	350	405	406	406	309
Finansiering					
Egna medel	344	399	356	351	237
Bidrag/medfinansiering	–	–	20	26	34
Anslag	6	6	29	29	38
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	**350**	**405**	**406**	**406**	**309**
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
ATM-utrustning	7	3	17	171	20
Radarutrustning	4	12	15	17	9
Kommunikationsutrustning	18	30	33	17	15
Radioutrustning	–	–	–	17	–
Byggnader	6	2	12	20	16
Summa utgifter för vidmakthållande	**35**	**48**	**77**	**241**	**60**
Varav investeringar i anläggningstillgångar	35	48	77	241	60
Finansiering					
Egna medel	35	48	77	241	60
Summa finansiering av vidmakthållande	**35**	**48**	**77**	**241**	**60**
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	**385**	**452**	**483**	**647**	**369**



Den största andelen av investeringarna finansieras via det så kallade avgiftssystemet genom att avskrivningar och kapitalkostnader ingår som en del i undervägsavgifterna. En del investeringar finansieras av kund, anslag eller bidrag. Finansiering av utgifterna vid själva anskaffningstillfället sker i huvudsak med egna medel. En mindre del, företrädesvis investeringar i åtgärder för beredskap och civilt försvar, finansieras med anslaget Civilt försvar. Anslaget Infrastruktur för flygtrafiktjänst nyttjas i takt med årliga avskrivningar av investeringar som faller inom ramen för anslagets ändamål.

De närmaste åren väntas investeringarna ligga på en fortsatt relativt hög nivå, med investeringar i huvudsak i ATM-, radar- samt radio- och kommunikationsutrustning för att ersätta äldre utrustning men framförallt för att möta de ökade kraven på gemensam funktionalitet inom Single European Sky. Arbetet med robusthöjande initiativ och projekt samt åtgärder för beredskap och civilt försvar är också prioriterade områden, och där finns behov av anslag under kommande år för finansiering av investeringar och avskrivningar.

Intern styrning och kontroll

LFVs arbete med intern styrning och kontroll utgår från uppgifter och mål som framgår av instruktion, regleringsbrev och andra författningar och regeringsbeslut. I processen ingår riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning, dokumentation och bedömning.

Av myndighetsförordningen (2007:515) framgår att det vid myndigheten ska finnas en intern styrning och kontroll som fungerar på ett betryggande sätt. Förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll ställer krav på att den interna styrningen ska vara integrerad i verksamheten och ett verktyg för ledningens styrning.

Övergripande beskrivning av arbetet med intern styrning och kontroll

LFVs verksamhet planeras, styrs och följs regelbundet upp mot uppsatta mål i en verksamhetsplan och en ekonomisk plan som styrelsen godkänt. Dessa planer lämnas årligen, senast den 1 mars, in till regeringen i enligt med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag. Planerna är vanligen femåriga och tas fram med beaktande av de grundläggande momenten: riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning, dokumentation och bedömning. Planeringen inleds med analyser och strategiska diskussioner för att ta fram mål där både interna och externa faktorer riskbedöms. Detta utgör grund för revidering av mål, strategier, aktiviteter i verksamhetsplanen och risker för planperioden.

Intern styrning och kontroll säkerställs genom LFVs organisation, arbetsordningar, delegeringar, policyer och riktlinjer. Processen för intern styrning och kontroll är till stor del integrerad i LFVs verksamhetsstyrning. Den innefattar även arbete och kontrollåtgärder för att förebygga att verksamheten utsätts för korruption, otillbörlig påverkan, bedrägeri och andra oegentligheter. Styrande dokument, instruktioner och väsentliga processer är samlade och dokumenterade i LFVs verksamhetslednings- och dokumenthanteringssystem.

Andra viktiga komponenter i kontrollmiljön utgörs av ledningens löpande kommunikation och dialoger med verksamheten, ledningens bedömningar och beslut, information och inbyggda kontroller i processer.

Riskhantering

LFVs riskhantering är ett viktigt verktyg för LFV att nå uppsatta mål och begränsa eller förhindra oacceptabla förluster, skador och störningar. LFVs riskprocess utgår från uppsatta mål och är integrerad i verksamhetsplaneringen och uppföljningen. Riskhanteringen sker i fem steg: riskidentifiering, beskrivning av grundorsaker, värdering, riskhantering och rapportering. Respektive koncernenhet hanterar verksamhets-, projekt- och processrisker inom sina respektive ansvarsområden och arbetar löpande med mitigerande åtgärder. Ledningen och styrelsen fokuserar på topprisker, de risker som åsatts högst riskvärde och som har en tydlig koppling till och väsentlig påverkan på huvuduppgift- och huvudmål. En genomlysning skedde under året av LFVs riskprocess. De föreslagna processerna för hantera respektive rapportera risk ska implementeras 2026.

Av årets riskrapportering framgår att risknivån fortsatt ligger på en hög nivå för it- och informationssäkerhetsområdet. Genomförandet av beslutade handlingsplaner pågår för att stärka LFV inom dessa områden. Arbetet fortsätter under kommande år. Andra väsentliga risker kopplar till EU-regelverk, beredskapsförmåga och systemmodernisering.

Intern och extern revision

LFV omfattas av Internrevisionsförordningen (2006:1228). Utifrån analys av verksamhetens risker granskar internrevisionen om ledningens interna styrning och kontroll är utformad så att myndigheten med rimlig säkerhet fullgör sina uppgifter, uppnår verksamhetens mål och uppfyller kraven enligt myndighetsförordningen. Resultatet från granskningen rapporteras kontinuerligt till styrelsen. LFV arbetar löpande med att omhänderta internrevisionens iakttagelser.

Utöver detta omfattas LFV av ett flertal andra revisioner. Bland annat sker årlig granskning av Riksrevisionen och andra externa revisioner, till exempel avseende externa bidrag, ISO-revisioner, certifikat och andra interna och externa kvalitetsrevisioner.

Grunderna för ledningens bedömning av den interna styrningen och kontrollen

Underlaget för bedömningen utgörs av att ledningen systematiskt och regelbundet följer upp arbetet med intern styrning och kontroll, bedömer hur kontrollmiljön och arbetet är utformat och tar del av rapporteringen som verksamheten gör löpande under året samt i samband med årsredovisningen. Arbetet med mitigerande åtgärder och handlingsplaner för topprisker ligger också till grund för bedömningen. I den rapportering och intygande avseende intern styrning och kontroll som samtliga koncernenheter lämnat in i samband med årsbokslutet har inga väsentliga brister framkommit. Ledningen tar även del av intern- och externrevisionens iakttagelser och verksamhetens arbete med dessa.

Risk	Beskrivning	Hantering
Verksamhet och leverans • Flygsäkerhet	LFVs flygtrafikledning ska kännetecknas av hög flygsäkerhet och effektivitet. För att bibehålla en hög flygsäkerhet och minimera sannolikheten för att flygsäkerhetshändelser inträffar, bedrivs ett kontinuerligt och systematiskt flygsäkerhetsarbete på alla nivåer inom LFV. Sannolikheten för att en allvarlig händelse, med bidrag från LFVs tjänsteutövning skulle inträffa bedöms vara mycket låg.	LFVs hantering utgår från LFVs Safety Management System (SMS) och dess tillhörande processer. Förändringar i verksamhet/system sker systematiskt med analys innan genomförande och följs därefter upp, vid behov, med definierade säkerhetskrav och övervakningskriterier för att minimera flygsäkerhetsriskerna så långt som rimligt möjligt. Utöver utredning av varje enskild incident arbetar LFV löpande med fokusområden, samt vid behov identifierade problemområden, för att proaktivt hantera flygsäkerhetsrisker. En kontinuerlig analys görs av händelser inom respektive fokusområde. Utifrån dessa analyser tas rekommendationer fram, som sedan följs upp. Det ökade behovet av avlyst luftrum (R/D-områden) innebär att behovet ökar av koordinering och tidskrävande arbetsmoment mellan beställande parter och LFV i sin tjänsteutövning. En konsekvens av detta är förhöjd komplexitet i luftrummet. Risken för felaktig (eller utebliven) information har därmed ökat och LFV hanterar risken genom att bland annat digitalisera informationsutbyte samt skapa en ny funktion.
• Flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen	Det finns en risk att LFV inte uppnår tillräcklig förmåga att hantera fredstida kriser, höjd beredskap eller ytterst krig inom planlagd tid på grund av att kris- och totalförsvarsarbetet inte är etablerat fullt ut i LFV. Risken bedöms vara medelhög.	LFV ska arbeta mot de mål och genomföra de aktiviteter som beskrivs i LFVs totalförsvarsplan 2025–2034 för att stärka och vidareutveckla totalförsvarsförmågorna inom organisation, teknik och förfarande. Det omfattar samverkan med myndigheter inom transportsektorn, samverkan med internationella organ som Nato och inarbetning av nya externa styrningar i totalförsvarsplanen
• Informations- och it-säkerhet	Det säkerhetspolitiska läget och dagens hotbild ger en ökad risk för att LFV kan drabbas av händelser som innebär att system blir otillgängliga, att information förändras, förstörs eller läcker ut, eller kommer obehöriga till del. Behovet av att skydda känslig information har ökat. Risken bedöms vara hög.	LFV arbetar med administrativa och tekniska åtgärder för att stärka informations- och it-säkerheten. Utifrån en handlingsplan arbetar LFV med att bland annat uppdatera styrdokument, genomföra utbildningar och löpande ge stöd till verksamheterna. Fokus ligger på att etablera gemensamma säkerhetsfunktioner, identifiera risker och potentiell påverkan på LFVs system, förbättra LFVs informationshantering och öka antalet genomförda it-säkerhetsklassningar av system. Progress har skett under året.
• EU-regelverk, CP1	Det finns en risk för att LFV inte kommer att anses uppfylla de krav som ställs enligt förordning European Commission Implementing Regulation no. 2021/116, Common Project 1 (CP1) samt att EU-kommissionen vidtar åtgärder som kan leda till ekonomisk skada. Risken bedöms vara medelhög.	Genom prioriteringar, tillförande av resurser och bevakning av arbetets fortskridande såväl internt inom LFV som i dialogen med andra tjänsteutövare nationellt och internationellt såsom COOPANS-partners och Transportstyrelsen säkerställer LFV att konsekvenserna minimeras.
• Modernisering av ATM-systemet	Det finns en risk att den kommande moderniseringen av flygledningssystemet TopSky blir försenad, bland annat beroende på att all funktionalitet inte är färdigutvecklad. Risken bedöms vara medelhög.	LFV arbetar både internt och tillsammans med COOPANS-partners för att säkerställa att såväl tidplan som funktionalitet uppfyller ställda krav.
Ekonomi • LFVs ekonomi och finansiering	LFVs ekonomi påverkas av det EU-reglerade avgiftssystemet. Det finns en risk att LFV inte klarar att leva upp till målen i planen avseende kostnader och kapacitetsmål. Det finns forfarande en risk kopplad till slutavstämningen av RP3 innebärande att alla intäktsberäkningar inte godkänns. Risken bedöms vara medelhög.	Utvecklingen av EU-regelverk och mål bevakas. LFV har erhållit beslut från Transportstyrelsen för RP4 som ligger i linje med begärda kostnadsnivåer. LFV abetar aktivt med ekonomistyrning för att säkerställa att kostnaderna ligger i nivå med beslutet. LFV arbetar även med de delar av verksamheten som finansieras genom anslag, bidrag eller av kunder för att säkerställa måluppfyllnad.
• Valutarisk	Valutarisk definieras som den resultateffekt en valutakursförändring får på LFVs resultat. Risken bedöms vara mycket låg.	Risken begränsas genom valutasäkring på termin av kända framtida flöden. Ett intervall styr minsta andel säkrat inom en viss period. Valutasäkring av undervägsavgifter sker enligt särskild rutin.
• Kreditrisk	Kreditrisk definieras som risken för att motparten i en transaktion inte kan fullfölja sitt engagemang. LFV har en stor överskottslikviditet kopplad till pensionsskulden att förvalta. Risken bedöms vara mycket låg.	För att begränsa kreditrisken vid placering regleras motparter, instrument, löptid och tillåten placering i LFVs finanspolicy. Placering får ske i statsskuldsväxlar, statsobligationer, inlåning i bank med tillsyn av finansinspektionen, certifikat hos motpart helägt av svenska staten eller med motsvarande kreditvärdighet K1 och i obligationer hos motpart helägt av svenska staten eller med lägsta kreditvärdighet A (Standard & Poors) och A2 (Moody's).
Övriga risker • Bedrägeri och korruption	Sammantaget bedöms LFVs skydd mot bedrägeri, korruption, mutor och andra oegentligheter som gott. Risken bedöms vara mycket låg.	Den huvudsakliga verksamheten är regelstyrd och övervakas av Transportstyrelsen. LFVs organisation, arbetsordning och delegeringar, regelverk, instruktioner, processer med mera är definierade och dokumenterade. Därutöver finns ytterligare dokument som bidrar till att tydliggöra regelverk och LFVs inställning i dessa frågor.

Finansiella rapporter



Resultaträkning

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	2025	2024	2025	2024
RÖRELSENS INTÄKTER					
Luftfartsintäkter	1	2 204	-36	2 204	-36
Aktiverat arbete för egen räkning		64	82	44	60
Anslag		528	427	528	427
Övriga rörelseintäkter	2	253	270	163	183
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER	**3**	**3 048**	**744**	**2 939**	**635**
RÖRELSENS KOSTNADER					
Personalkostnader	4	-2 126	-2 123	-1 953	-1 950
Diverse externa kostnader	5	-794	-668	-857	-732
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	6	-317	-317	-321	-319
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		**-3 237**	**-3 108**	**-3 131**	**-3 001**
Resultat från andelar i koncern- och intresseföretag	7	16	18	–	–
RÖRELSERESULTAT		**-173**	**-2 346**	**-192**	**-2 366**
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR					
Resultat från andelar i koncernföretag	8	–	–	–	–
Ränteintäkter	9	125	182	121	175
Räntekostnader och liknande resultatposter	10	-218	-570	-218	-570
SUMMA FINANSIELLA POSTER		**-93**	**-388**	**-97**	**-395**
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER		**-265**	**-2 734**	**-289**	**-2 761**
Skatt/skattemotsvarighet på årets resultat	11	-2	-2	–	–
ÅRETS RESULTAT		**-267**	**-2 736**	**-289**	**-2 761**
Tillkommer:					
Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden	20, 23	394	3 244	394	3 244
TOTALRESULTAT EFTER OMVÄRDERING AV PENSIONSSKULDEN	**21**	**127**	**508**	**106**	**483**

Kommentarer till resultaträkning

Om inte annat särskilt anges redovisas alla belopp i miljoner kronor. Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Årets resultat inklusive intäktskorrigeringar uppgår till 265 mkr (-2 736) och totalresultatet efter omvärdering av pensionsskulden till 127 mkr (508). Resultat efter finansiella poster för den ordinarie verksamheten uppgår till 24 mkr (-106).

Resultat och ställning påverkas av årets försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden och av att luftfartsintäkterna för året har reducerats av intäktskorrigeringar om -289 mkr (-2 629). Detta är jämförelsestörande och hör samman med den försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden, 394 mkr (3 244), som redovisas direkt mot eget kapital och inom totalresultatet. Omvärderingen beror på en höjning av räntan i 2025 års beräkningsgrunder för pensionsskulden jämfört med 2024 års beräkningsgrunder.

Justeringen av intäkterna följer regelverket för avgiftssystemet och hanteringen av så kallade okontrollerbara kostnader. Samma princip för okontrollerbara pensionskostnader tillämpas 2025 som föregående år i avgiftssystemets tidigare referensperiod, RP3.

Den ekonomiska planen (budget) för 2025 visade ett resultat efter finansiella poster på 0 mkr, exklusive intäktskorrigeringarna. Totalresultat i den ekonomiska planen var 122 mkr. Utfallet blev alltså något bättre än budgeterat resultat. Med ekonomisk plan (budget) avses budgetunderlaget som lämnats i Treårsplanen till regeringen den 1 mars 2025

Rörelsens intäkter

Rörelseintäkterna uppgår till 3 048 mkr (744), en skillnad med 2 304 mkr. Rörelseintäkterna påverkas negativt med 289 mkr av intäktskorrigeringen till följd av omvärdering av pensionsskulden. 2024 var motsvarande intäktskorrigering mycket högre,-2 629 mkr, vilket är den största förklaringen till skillnaden mellan åren.

Luftfartsintäkter

Av de totala rörelseintäkterna är utfallet för luftfartsintäkterna 2 204 mkr (-36). Exklusive engångseffekten uppgår utfallet till 2 492 mkr (2 593), vilket motsvarar 75 procent (77) av totala intäkter. Undervägs- och terminalavgifterna uppgår till 1 613 mkr (-399) och exklusive engångseffekten till 1 902 mkr (2 039).

LFVs intäkter för flygtrafiktjänst en route (undervägsavgifter) och för Terminal Stockholm-Arlanda (terminalavgifter) baseras på beslutade avgiftsnivåer och antal service units. Service units en route ökade 2025 med 0,1 procent jämfört med 2024 (-24,7 procent jämfört med 2019). Service units för Terminal Stockholm-Arlanda ökade 4,4 procent (-15,2 procent jämfört 2019).

Undervägsavgiften i Sverige för 2025 höjdes med 18 procent jämfört med 2024. LFVs andel av den svenska avgiften höjdes med 12 procent. Terminalavgiften höjdes med 15 procent, och LFVs del med 7 procent jämfört med 2024. Avgiftsförändringarna innebär högre fakturerade intäkter per service unit.

I avgifterna för 2025 ingår en sjundedel av underskotten från 2020–2022, som tas på avgiften under en sjuårsperiod, samt justering för okontrollerbara pensionskostnader, en niondel av högre kostnader från RP2 och en femtedel av lägre kostnader från RP3 (med start 2025).

I avgiftsregelverket, finns en inbyggd riskdelningsmekanism gällande trafik och inflation. De kopplar till det verkliga trafikutfallet respektive den verkliga inflationen jämfört med de prognoser som ligger till grund för prestationsplanen, och påverkar storleken på avgiftsintäkterna. För 2025 har effekten av riskdelningsmekanismen avseende flygtrafik beräknats utifrån skillnaden mellan Eurocontrols prognos från oktober 2024, som används i den beslutade prestationsplanen, och utfallet för 2025 redovisat av Eurocontrol. Effekter har även beräknats för skillnaden mellan inflationsprognosen i prestationsplanen och verklig inflation 2025. I enlighet med regelverket har avstämning och reservering även skett av okontrollerbara pensionskostnader, där skillnaden mellan pensionskostnader i prestationsplanen och utfallet för året har reserverats som en skuld för 2025.

I årsbokslutet 2024 reserverades för risk i samband med slutavstämning av RP3, främst gällande intäktskorrigeringar för inflation och okontrollerbara pensionskostnader avseende hantering och tillämpning för åren 2023 och 2024. Under 2025 slutrapporterades avgiftssystemets RP3, men det finns ännu inget ställningstagande från EU. Risken har bedömts lägre då inflationskorrigeringarna från 2023 låg med i avgiften för 2025. I bokslutet har halva reserveringen lösts upp och återstående risk uppgår till 27 mkr. Ersättning för högre avskrivnings- och kapitalkostnader än vad som låg i prestationsplanen för RP3, 40 mkr, påverkade årets intäkter efter att en slutlig avstämning skett under året avseende dessa poster i RP3. Intäktskorrigeringsposter som redovisats 2025 kopplade till avgiftssystemet uppgår sammantaget till -649 mkr (-2 440).

Ersättning för lokal flygtrafiktjänst på civila och militära flygplatser uppgår till 591 mkr (363). Högre intäkter 2025 jämfört med föregående år förklaras främst av att intäkterna för 2024 påverkades negativt av justeringar av ersättningen hänförligt till engångseffekter på grund av försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden 2024.

Aktivering av arbete för egen räkning

Värdet av aktiverat arbete för egen räkning hänförligt till investeringsprojekt uppgår till 64 mkr (82).

Intäkter av anslag

Anslagsintäkterna uppgår till 528 mkr (427). Årets utfall hänförs till fyra anslagsposter som LFV disponerar inom utgiftsområde 22. Anslagsverksamheten har successivt ökat de senaste åren och ligger för 2025 högre jämfört med 2024 för alla ramanslagen. Framförallt är det omfattningen och upparbetningen av kostnader för Civilt försvar och Infrastruktur för flygtrafiktjänst som har ökat.

Kommersiella och övriga rörelseintäkter

Intäkter från kommersiella tjänster uppgår till 175 mkr (162). Utfallet är i linje med budget och föregående år.

Övriga rörelseintäkter uppgår till 78 mkr (108), och består i huvudsak av bidragsintäkter. LFV erhåller bidrag från EU och från Trafikverket avseende finansiering av investeringar samt bidrag för forsknings- och innovationsverksamheten (FoI) för att utveckla och effektivisera flygtrafiktjänsten. Att övriga rörelseintäkter är lägre än 2024 förklaras till största delen av att tidigare erhållna CINEA-bidrag för investeringar, som löses upp i takt

med avskrivningar, har en mindre del kvar att intäktsföra än föregående år och inga nya bidrag för investeringar erhållits under året. Bidrag för FoI-projekt är 4 mkr lägre än 2024.

Rörelsens kostnader

Rörelsens kostnader för året uppgår till 3 237 mkr (3 108), en ökning med 130 mkr.

Personalkostnader

Personalkostnaderna uppgår till 2 126 mkr (2 123), vilket är enligt budget.

Lönekostnaderna är 31 mkr högre än föregående år, medan kostnader för sociala avgifter och pensioner är 30 mkr lägre. Resterande skillnad, 1 mkr, ligger i övriga personalkostnader. Fler anställda och årlig lönerevision förklarar ökningen i lönekostnaderna mellan åren. Högre lönekostnader ger högre sociala avgifter men samtidigt är kostnaderna lägre för förmånsbestämda pensioner enligt PA 16 som redovisas som personalkostnader. Årets avsättning till pensionsskulden för intjänade pensioner och förändringar i pensionsrätt är 69 mkr lägre 2025 jämfört med 2024. Det följer av fluktuationen mellan åren i parametrarna för årets intjäning etc.

Diverse externa kostnader

Diverse externa kostnader för året uppgår till 794 mkr (668), en kostnadsökning om 126 mkr jämfört med föregående år. Flertalet kostnadsslag ökade. Material och tekniska tjänster för drift och förvaltning av tekniska system stod för den största ökningen följt av hyres- och fastighetskostnader, externa tjänster för it-tjänster och tekniska konsulter, dator- och licenskostnader och även något ökade reskostnader. Kostnadsutfallet för året är emellertid lägre för exempelvis utbildning av flygledare, administrativa konsulter och diverse andra administrativa kostnader.

Den ökade aktivitetsnivån i anslagsverksamheten förklarar en del av det högre utfallet för året, framför allt inom drift och förvaltning av system.

Av- och nedskrivningar

Av- och nedskrivningarna uppgår till 317 mkr (317). Utfallet för året hänförs till avskrivningar på immateriella och materiella anläggningstillgångar. De planenliga, årliga avskrivningarna ligger på relativt höga nivåer till följd av de senaste årens högre investeringsnivåer.

Resultat från andelar i koncern- och dotterföretag

Resultat från andelar i intresseföretag redovisas här och uppgår till 16 mkr (18). Det är 2 mkr lägre än föregående år och 2 mkr bättre än budget.

Finansiella poster

Årets ränteintäkter uppgår till 125 mkr (182) och räntekostnaderna till -218 mkr (-570). Summan av finanasiella poster är därmed -92 mkr (-389).

Ränteintäkterna hänförs till avkastningen på kortfristiga placeringar och banktillgodohavanden. Placeringen sker i enlighet med LFVs Finanspolicy. Ränteläget har fluktuerat mellan åren, vilket förklarar lägre ränteintäkter 2025 jämfört med 2024.

Pensionsskulden löper med ränta och årlig indexering, som redovisas som finansiella poster i resultaträkningen. Övriga förändringar i pensionsrätt och årets intjänande redovisas som personalkostnader.

Summa ränta och indexering av pensionsskulden är -217 mkr (-570). Indexeringen av skulden 1 januari 2025 uppgick till -165 mkr (-538), baserat på prisbasbeloppets ökning mellan 2024 och 2025. Prisbasbeloppsförändringen 2023/2024 var större vilket förklarar den väsentligt högre indexkostnaden föregående år. Räntan på skulden för 2025 uppgår till -52 mkr (-32). Nettoräntan gick från 0,49 procent 2024 till 0,79 procent för 2025, vilket förklarar högre räntekostnader.

Omvärdering av pensionsskulden till följd av ändrade beräkningsgrunder

Pensionsskulden minskade per 1 januari 2025 med 394 mkr (3 244) till följd av ändrade beräkningsgrunder. Den försäkringstekniska omvärderingen redovisas mot fritt eget kapital och som en tillkommande post i Övrigt totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden. Det är ränteparametern som ändrats i 2025 års beräkningsgrunder jämfört med 2024. Beräkningsgrunderna för 2025 beslutades i november 2024 av SPV:s styrelse. Bruttoräntan höjdes från 0,5 procent till 0,8 procent. Nettoräntan i 2025 års beräkningsgrunder är 0,79 procent (0,49).

SPV beslutade i november 2025 om räntan för 2026 års beräkningsgrunder. Brutto- och nettoräntan är oförändrad, men dödlighetsantagandet ändrades och effekten av förändringen till 2026 års beräkningsgrunder innebär en ökning av skulden med 275 mkr som kommer att redovisas per 1 januari 2026 i årsredovisningen för 2026.

LFV Holding

Bolagsgruppens omsättning, exklusive koncerneliminering av försäljning till affärsverket, uppgår till 294 mkr (310) och resultat efter finansiella poster till 23 mkr (32).

Omsättningen härrör huvudsakligen från dotterföretaget Aviseq Critical Communication AB (AVISEQ) som levererar tjänster till LFV. LFV utgör den enskilt största kunden. Koncerninterna transaktioner, köp och försäljning, mellan LFV och dotterföretag elimineras i koncernredovisningen för LFV.

Resultatet i Holding-koncernen härrör till rörelseresultat i dotterföretag, avkastning på likvida medel och resultat från andelar i intressebolag. Intressebolaget redovisas i koncernen enligt kapitalandelsmetoden.

LFVs styrelse fattade i december 2023 beslut om att överföra all verksamhet och personal i AVISEQ till affärsverket. Tidpunkten för verksamhetsövergången har behövt flyttas fram i tid. LFV har inväntat Transportstyrelsens godkännande. Ändringsanmälan godkändes i december 2025. Verksamhetsövergången planeras att ske den 1 april 2026. Det är ingen förändring i förutsättningarna jämfört med tidpunkten för den nedskrivningsprövning som gjordes per 31 december 2023, som innebar att koncerngoodwill skrevs ned till noll. Den tidigare bedömningen av goodwillvärdet kvarstår även 31 december 2025.

Årsredovisningar för räkenskapsåret 2025 för LFV Holding AB och dess dotter- och intresseföretag har ännu inte fastställts på respektive årsstämma 2025.

Balansräkning

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	25-12-31	24-12-31	25-12-31	24-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Goodwill	12				
Programrättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	12	529	570	539	581
Summa immateriella anläggningstillgångar		**529**	**570**	**539**	**581**
Materiella anläggningstillgångar					
Byggnader	13	205	212	205	212
Förbättringsutgifter på annans fastighet	13	19	15	19	15
Fältanläggningar	13	12	7	12	7
Elanläggningar	13	4	6	4	6
Teleutrustningar	13	1 518	1 336	1 537	1 351
Fordon, maskiner m.m.	13	39	46	33	38
Beredskapsinventarier	13	1	1	1	1
Beredskapslager	13	4	5	4	5
Leasade anläggningstillgångar	13	0	1	0	1
Pågående nyanläggningar	13	333	422	342	431
Summa materiella anläggningstillgångar		**2 136**	**2 051**	**2 157**	**2 067**
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i dotterföretag	14	0	0	234	234
Andelar i intresseföretag	15	71	65	–	–
Andra långfristiga fordringar	16	2 162	3 107	2 162	3 107
Uppskjutna skattefordringar		0	0	–	–
Summa finansiella anläggningstillgångar		**2 233**	**3 172**	**2 396**	**3 341**
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		**4 898**	**5 793**	**5 091**	**5 989**
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		53	84	43	67
Fordringar hos dotterföretag		0	–	13	12
Fordringar hos intresseföretag		5	7	5	7
Skattefordringar		1	0	–	–
Övriga fordringar	17	1 310	1295	1 309	1294
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	18	352	294	339	286
Summa kortfristiga fordringar		**1 720**	**1680**	**1 708**	**1667**
Kortfristiga placeringar	19	4 228	3 396	4 228	3 396
Kassa och bank		1 586	1 756	1 372	1 551
Summa likvida medel		**5 814**	**5 152**	**5 600**	**4 947**
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		**7 534**	**6 832**	**7 308**	**6 614**
SUMMA TILLGÅNGAR		**12 432**	**12 626**	**12 400**	**12 603**

Balansräkning

Fortsättning

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	25-12-31	24-12-31	25-12-31	24-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital					
Bundet kapital	20				
Statskapital		202	202	202	202
Bundna reserver		324	318	252	252
Summa bundet kapital		**526**	**520**	**453**	**453**
Fritt kapital	20				
Balanserad vinst/förlust		1 106	3 453	1 182	3 549
Statskapital utan avkastningskrav		73	40	73	40
Årets resultat	21	-267	-2 736	-288	-2 761
Summa fritt kapital		**912**	**757**	**968**	**828**
Summa eget kapital		**1 438**	**1 277**	**1 421**	**1 282**
Avsättningar					
Räntebärande avsättningar					
Avsättningar för pensioner	23	8 331	8 243	8 331	8 243
Icke räntebärande avsättningar					
Övriga avsättningar	24	25	30	25	30
Summa avsättningar		**8 356**	**8 274**	**8 356**	**8 274**
Långfristiga skulder					
Räntebärande skulder					
Skulder till leasingföretag	25	1	1	1	1
Icke räntebärande skulder					
Övriga icke räntebärande skulder	26	1 558	1 841	1 558	1 841
Summa långfristiga skulder		**1 558**	**1842**	**1 558**	**1842**
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder					
Förskott		0	0	0	0
Leverantörsskulder		196	270	182	246
Skulder till dotterföretag		0	0	28	30
Skulder till intresseföretag		8	7	8	7
Avräkning mot statsverket	22	6	18	6	18
Övriga icke räntebärande skulder	27	642	693	630	680
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	227	247	209	225
Summa kortfristiga skulder		**1 080**	**1234**	**1 064**	**1206**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**12 432**	**12 626**	**12 400**	**12 603**
Poster inom linjen					
Ansvarsförbindelser	29	0	0	50	50
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

Finansieringsanalys

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	2025	2024	2025	2024
Rörelsen					
Resultat efter finansiella poster		-265	-2 734	-288	-2 761
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	30	796	3 683	798	3 686
		530	**949**	**510**	**925**
Skattemotsvarighet		-3	-1	–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**527**	**948**	**510**	**925**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Förändring av kortfristiga fordringar		-81	41	-84	38
Förändring av kort- och långfristiga fordringar i avgiftssystemet	30	974	234	974	234
Förändring av kortfristiga skulder		-115	-105	-103	-103
Förändring av kort- och långfristiga skulder i avgiftssystemet	30	-323	-232	-323	-233
Summa förändringar i rörelsekapital		**456**	**-62**	**465**	**-64**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**983**	**886**	**975**	**862**
Investeringsverksamheten					
Anskaffning av immateriella anläggningstillgångar		-70	-110	-68	-114
Anskaffning av materiella anläggningstillgångar		-291	-367	-300	-369
Investeringar i finansiella tillgångar		-6	-8	–	–
Ökning av övriga långfristiga fordringar		14	1	14	1
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-354**	**-484**	**-355**	**-482**
Finansieringsverksamheten					
Amortering av låneskulder		0	0	0	0
Ökning av statskapital med medel som erhållits från statsbudget		33	28	33	28
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**33**	**27**	**33**	**27**
Årets kassaflöde		**662**	**430**	**653**	**408**
Likvida medel vid årets början		**5 152**	**4 722**	**4 947**	**4 539**
Likvida medel vid årets slut		**5 814**	**5 152**	**5 600**	**4 947**

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	3 498	158 961	–	-3 498	158 961	-147 654	11 307
22 01 006 005 Flygtrafiktjänst	–	16 000	2 586	-2 586	16 000	-16 000	0
22 01 017 001 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	15 322	379 000	–	-15 322	379 000	-377 032	1 968
22 01 019 001 Obemannad luftfart	11 238	30 000	–	-11 238	30 000	-20 847	9 153
	30 057	**583 961**	**2 586**	**-32 643**	**583 961**	**-561 533**	**22 428**

Kommentarer till balansräkning, finansieringsanalys och anslagsredovisning

Om inte annat särskilt anges redovisas alla belopp i miljoner kronor. Uppgifter inom parentes avser föregående år.

Anläggningstillgångar

Summa immateriella och materiella anläggningstillgångar uppgår per 31 december 2025 till 2 665 mkr (2 621). Årets anskaffningar uppgår till 369 mkr (483), varav 121 mkr (281) inom den anslagsfinansierade verksamhetsgrenen Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst. Resterande delen är i huvudsak inom Flygtrafiktjänst.

Vid årets slut uppgår bokförda restvärden för den största gruppen Teleutrustningar till 1 518 mkr (1 336). Pågående materiella nyanläggningar uppgår till 333 mkr (422).

Långfristiga fordringar och skulder

Långfristiga fordringar uppgår per 31 december 2025 till 2 162 mkr (3 107) och långfristiga övriga icke räntebärande skulder till 1 558 mkr (1 841).

Långa fordringar respektive skulder hänförliga till avgiftssystemet är 1 980 mkr (2 936) respektive 1 515 mkr (1 799), netto 466 mkr (1 137). Den långa nettofordran har minskat med 672 mkr, vilket beror på hur undervägs- och terminalavgifter regleras enligt regelverket för avgiftssystemets prestationsplaner.

Skillnaden mellan fakturerade intäkter och ersättning för respektive år inklusive olika intäktskorrigeringsposter redovisas som långfristiga fordringar respektive skulder. LFV periodiserar årets och tidigare års återvinningsbara underskott. Den del som förväntas regleras inom den närmaste 12-månadersperioden redovisas som kortfristiga övriga fordringar respektive övriga kortfristiga icke räntebärande skulder.

Sedan referensperiod 2 (RP2) finns fordringar hänförliga till okontrollerbara kostnadsökningar avseende pensioner. Långfristiga fordringar från RP2 regleras under en period om nio år med start 2021. Långfristiga fordringar hänförligt till de första åren i RP3, pandemiåren 2020–2022, regleras under en period om sju år med start 2023. Fordringar och skulder avseende okontrollerbara pensionskostnader i RP3 regleras under fem år från och med 2025. Av långfristiga nettofordringar per 31 december 2025 avser 464 mkr (618) RP2, 106 mkr (519) RP3 och -104 mkr RP4.

Övriga långfristiga fordringar, utöver fordringar i avgiftssystemet, uppgår till 181 mkr (171) och avser förutbetalda hyror för en 10-årsperiod till den del som avser tiden efter 31 december 2025. Kortfristig del, 28 mkr (24), redovisas som förutbetald kostnad.

Kortfristiga fordringar

Kortfristiga fordringar uppgår per 31 december 2025 till 1 720 mkr (1 680). Posten hänförs främst till kortfristig del av fordringar inom regleringen för avgiftssystemet, som minskat 18 mkr (2024: ökn 444 mkr) jämfört med vid årets ingång. Regleringen av dessa kortfristiga fordringar görs genom att de läggs till undervägs- och terminalavgiften för 2026 och faktureras till brukarna av svenskt luftrum under 2026.

Likvida medel

Likvida medel uppgår på balansdagen till 5 814 mkr (5 152), en ökning med 662 mkr (430) sedan årets ingång. Det positiva kassaflödet förklaras av en högre fakturering av avgifter till brukarna tack vare högre avgifter. Av likvida medel är 4 228 mkr (3 396) placerade i kortfristiga certifikat som förfaller under 2026. Placeringar sker i enlighet med LFVs finanspolicy.

Avsättning till pensioner

Avsättningar till pensioner inklusive särskild löneskatt på pensioner uppgår per 31 december 2025 till 8 331 mkr (8 243). Årets förändring utgörs av intjänade pensionsförmåner 476 mkr (545), utbetalda pensioner inklusive erlagd löneskatt-211 mkr (-181), ränta/indexering 217 mkr (570) samt ändrade beräkningsgrunder -394 mkr (-3 244). Redovisad skuld på balansdagen uppgår till det av SPV beräknade pensionsåtagandet enligt innevarande års skuldgrunder.

Skatt och utdelning

Årets skatt/skattemotsvarighet uppgår till -2 mkr (-2). Enligt regleringsbrevet för 2025 avser Regeringen inte att ta ut någon utdelning för året. Ingen utdelning föreslås därmed.

Räntabilitet och eget kapital

Ekonomiskt mål enligt regleringsbrevet är att LFV över en konjunkturcykel ska ha en räntabilitetet på eget kapital på 4 procent och ett eget kapital som uppgår till minst 700 mkr i genomsnitt. Räntabiliteten är negativ (negativ) för året och eget kapital uppgår per 31 december 2025 till 1 438 mkr (1 277).

Finansieringsanalys

Årets kassaflöde uppgår till 662 mkr (430). Kassaflödet från den löpande verksamheten är 983 mkr (886). Nettoförändringen av fordringar och skulder i avgiftssystemet uppgår till 652 mkr (2), det vill säga förändringen i både kort- och långfristiga fordringar och övriga icke räntebärande skulder hänförligt till avgiftssystemet för undervägs- och terminalavgifter.

I kassaflödet för 2024 exkluderades 2024 års ökning av skulder mot avgiftssystemet som avsåg intäktskorrigeringar hänförligt till 2024 års försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden. Det var en större jämförelsestörande post, inte kassaflödespåverkande för 2024 och redovisades därför inom ej kassaflödespåverkande poster. I 2025 års kassaflöde har samtliga förändringar av fordringar och skulder i avgiftssystemet medräknats.

Kassaflödet från investeringsverksamheten är -354 mkr (-484). Kassaflödet från finansieringsverksamheten är 33 mkr (27).

Anslagsredovisning

LFV erhåller anslagsmedel genom fyra ramanslag inom utgiftsområde 22; Civilt försvar, Flygtrafiktjänst, Infrastruktur för flygtrafiktjänst och Obemannad luftfart. Disponibelt belopp för året var 584 mkr (485). LFV disponerar medel för utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet samt utgifter avseende investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst. Anslaget Obemannad luftfart får användas för LFVs arbete och tjänster för obemannad luftfart.

Omfattningen av den anslagsfinansierade verksamheten ökade. Utgifter för Infrastruktur för flygtrafiktjänst var högre jämfört med föregående år och uppgick till 377 mkr (340). Tidigare och innevarande års investeringar i robust flygtrafiktjänst innebär ökade avskrivningar och årliga driftkostnader. Ytterligare initiativ och aktiviteter genomfördes under året. Även åtgärder för beredskap och civilt försvar ökar. Utfallet för Civilt försvar är 148 mkr (96). Anslag för investeringar inom ramen för infrastruktur för flygtrafiktjänst (RF) disponeras i takt med avskrivningar. Investeringar hänförligt till åtgärder för beredskap och civilt försvar finansieras av anslaget Civilt försvar vid anskaffningstidpunkten.

Ersättning för flygningar undantagna från avgift, de som inte finansieras via avgiftssystemet, erhålls genom anslaget Flygtrafiktjänst, 16 mkr. Denna ersättning rekvirerades tidigare via Trafikverket. Årets utgifter för arbete med obemannad luftfart uppgår till 21 mkr (19).

Redovisnings- och värderingsprinciper

Redovisningsprinciper

LFVs redovisning för affärsverket och koncernen följer Förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB) och ESVs föreskrifter och allmänna råd samt kravet på god redovisningssed enligt Förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring. I den mån det saknas normgivning som direkt tar sikte på myndigheter och statliga verk tillämpar LFV, på sätt som redogörs för i respektive avsnitt nedan, värderingsreglerna enligt Bokföringsnämndens Allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

LFVs dotterföretag upprättar årsredovisning enligt årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Redovisningsprinciperna samt uppställningen av resultat- och balansräkning är oförändrade i jämförelse med föregående år.

Uppställningsformer och tilläggsupplysningar

Resultat- och balansräkningar och finansieringsanalyser har ställts upp i enlighet med för affärsverk och affärsverkskoncerner gällande regler. Till resultaträkningen har från och med 2020, i förekommande fall, lagts till redovisning av försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden. LFV redovisar därmed totalresultat efter omvärdering av pensionsskuld.

Koncernredovisning

LFV upprättar koncernredovisning. I koncernredovisningen ingår affärsverket och de koncernföretag i vilka affärsverket direkt eller indirekt innehar mer än hälften av rösterna för samtliga aktier eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande (dotterföretag) samt de andra bolag (intresseföretag) i vilka affärsverket till följd av aktieinnehav har ett betydande inflytande. Mellanhavanden mellan koncernföretag elimineras i sin helhet.

Principer för koncernens redovisning av uppskjuten skatt beskrivs nedan under rubriken skatter och skattemotsvarighet.

Dotterföretag

Företag där LFV direkt eller indirekt innehar mer än hälften av rösterna för samtliga aktier eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande klassificeras som dotterföretag. Dotterföretag konsolideras i koncernredovisningen enligt förvärvsmetoden. Förvärvstidpunkten är den tidpunkt då det bestämmande inflytandet erhålls.

Intresseföretag

Som intresseföretag redovisas företag i vilka affärsverket eller LFV Holding AB genom ett innehav av mer än 20 procent och högst 50 procent av rösterna kan utöva ett betydande inflytande. Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden i koncernredovisningen.

Verksamhetsområden och geografiska marknader

LFVs verksamhet hänförs till fyra huvudsakliga verksamhetsområden: Flygtrafiktjänst, Totalförsvar och robust flygtrafiktjänst, Övrig kommersiell verksamhet samt Forskning och innovation. Verksamheten bedrivs nästan uteslutande inom Sverige. En mindre del härrör från marknader utanför Sverige.

Intäktsredovisning

Intäkterna redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillfalla koncernen, och dessa fördelar kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. I koncernredovisningen elimineras koncernintern omsättning. Tillämpade principer överensstämmer i allt väsentligt med BFNAR 2012:1 (K3), kap 23 Intäkter, vilka dotterföretagen tillämpar för intäktsredovisning. Intäkterna redovisas till det verkliga värdet av vad som erhållits eller kommer att erhållas med avdrag för lämnade rabatter.

Anslag redovisas och avräknas i enlighet med anslagsförordningen (2011:223). För investeringar inom ramen för den anslagsfinansierade verksamheten sker avräkning mot anslaget i takt med avskrivningar, förutom för beredskapstillgångar och beredskapslager som finansieras med anslag vid anskaffningen.

Bidrag redovisas som intäkt vid mottagandet om avsikten med bidraget är att det ska förbrukas hos LFV och om det inte finns något krav på återbetalningsskyldighet eller om sannolikheten för återbetalningsskyldighet är liten. Även bidrag som är förenat med återbetalningsskyldighet intäktsförs om sådan skyldighet endast uppkommer i de fall affärsverket inte iakttar villkor och föreskrifter för bidraget i fråga eller om något oväntat inträffar som rubbar förutsättningarna för bidraget. Oförbrukade bidrag periodiseras för att täcka framtida kostnader och redovisas under posten övriga kortfristiga skulder.

Ränta och utdelning redovisas som intäkt när det är sannolikt att koncernen kommer att få de ekonomiska fördelar som är förknippade med transaktionen samt att inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Värdering av pågående tjänsteuppdrag

För tjänsteuppdrag på löpande räkning redovisas inkomsten som är hänförlig till ett utfört tjänsteuppdrag som intäkt i takt med att arbete utförs och/eller material levereras eller förbrukas.

För tjänsteuppdrag till fast pris redovisas de inkomster och utgifter som är hänförliga till ett utfört tjänsteuppdrag som intäkt respektive kostnad i förhållande till uppdragets färdigställandegrad på balansdagen (successiv vinstavräkning). Ett uppdrags färdigställandegrad bestäms genom att nedlagda utgifter på balansdagen jämförs med beräknade totala utgifter. I de fall utfallet av ett uppdrag inte kan beräknas med en rimlig säkerhet redovisas intäkter endast i den utsträckning som motsvaras av de uppkomna uppdragsutgifter som sannolikt kommer att ersättas av beställaren. Kända eller befarade förluster redovisas omgående som kostnad.

Allmänna värderingsprinciper

Om inget annat anges nedan har tillgångar, skulder och avsättningar värderats till anskaffningsvärde.

Anläggningstillgångar

Immateriella anläggningstillgångar

Utgifter för utveckling som är av väsentligt värde för verksamheten kommande år tas upp som immateriell anläggningstillgång om samtliga förhållanden som specificeras i föreskrifterna föreligger. Som immateriella tillgångar redovisar LFV utgifter för köpta licenser och annan mjukvara vars nyttjandeperiod bedöms överstiga tre år samt externt förvärvat material och tjänster för utveckling och framtagande av immateriella tillgångar när de uppfyller kriterierna i övrigt för att få redovisas som tillgång.

Utgifter för internt upparbetad utveckling (aktiverat arbete för egen räkning) läggs till anskaffningsvärdet när kriterierna för aktivering i övrigt är uppfyllt.

Utgifter för forskning tas inte i något fall upp som anläggningstillgång.

Linjära avskrivningar sker enligt plan över tillgångens nyttjandeperiod. Nyttjandeperioden för en immateriell anläggningstillgång uppgår till mer än fem år i de fall det med rimlig grad av säkerhet kan fastställas att nyttjandeperioden är längre, vilket främst är fallet för operativa flygledningssystem.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde med avdrag för avskrivning enligt plan. Utgifter för egen nedlagd tid för framställande av anläggningstillgångar läggs till anskaffningsvärdet. I förekommande fall görs nedskrivning på sätt som framgår nedan. Avskrivning enligt plan beräknas genom att anskaffningsvärdet periodiseras linjärt över den bedömda nyttjandeperioden.

Avskrivning påbörjas när en tillgång är färdig att tas i bruk för sitt ändamål. När det i en tillgång ingår betydande komponenter med olika nyttjandeperioder tillämpas reglerna om så kallad komponentavskrivning. Avskrivningstiderna omprövas löpande.

Pågående investeringsprojekt avseende materiella anläggningstillgångar redovisas under rubriken pågående nyanläggningar. I posten ingår även förskott till leverantörer avseende materiella anläggningstillgångar.

Avskrivningar enligt plan:	
Programrättigheter och andra immateriella tillgångar	3–12 år
Fältanläggningar	15–30 år
Byggnader	15–40 år
Förbättringsutgifter på annans fastighet	5–10 år
Elanläggningar	5–20 år
Teleanläggningar	4–20 år
Fordon, maskiner och utrustning	3–15 år
Beredskapstillgångar	5–20 år
Beredskapslager	-- år
Leasade tillgångar	5 år

När det finns indikationer på att en tillgång minskat i värde prövas eventuella nedskrivningsbehov med tillämpning av ESV:s allmänna råd, 5 kap. 5§, Nedskrivningar.

Leasing

Leasing klassificeras antingen som finansiell eller som operationell leasing. Avtal som klassificeras som finansiell leasing, huvudsakligen fordon, redovisas som anläggningstillgång till nominellt anskaffningsvärde med avdrag för avskrivningar enligt plan, och förpliktelser att i framtiden betala leasingavgifter redovisas som skuld. Utgifter för operationella leasingavtal kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Finansiella instrument

Finansiella instrument som primärt innehas för att generera avkastning eller värdestegringar värderas till verkligt värde, om inte annat följer av nedan. Det verkliga värdet bestäms på grundval av instrumentets marknadsvärde. Värdeförändringen sedan föregående balansdag redovisas i resultaträkningen.

Finansiella instrument, som inte innehas för att generera avkastning eller värdestegring, värderas till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden, med undantag för andelar i hel- och delägda företag, finansiella garantiavtal samt leasingavtal.

Följande finansiella instrument får inte värderas till verkligt värde:

1. finansiella instrument som hålls till förfall
2. lånefordringar och andra fordringar som härrör från verksamheten och som inte innehas för handelsändamål
3. aktier och andelar i hel- eller delägda företag
4. skulder, med undantag för skulder som ingår som en del i en handelsportfölj.

Finansiella instrument som hålls till förfall är finansiella tillgångar och finansiella skulder som har fastställda eller fastställdbara betalningar och fastställd löptid och som koncernen har för avsikt att behålla fram till förfallodagen. Lånefordringar och andra fordringar är finansiella tillgångar som har fastställda eller fastställbara betalningar men som inte är derivatinstrument. Upplupet anskaffningsvärde är det belopp till vilket en finansiell tillgång eller finansiell skuld redovisas efter anskaffningstillfället med beaktande av

- periodisering av upplupen ränta enligt effektivräntemetoden
- återbetalning av kapitalbelopp
- eventuella nedskrivningar.

En finansiell tillgång eller en finansiell skuld redovisas i balansräkningen när koncernen blir part i det finansiella instrumentets avtalsenliga villkor, oberoende försäljning redovisas per affärsdag.

Kundfordringar

Kundfordringar tas upp till det belopp med vilket de bedöms inflyta. Avsättning för befarade förlustrisker avseende utestående kundfordringar sker efter individuell prövning.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Monetära fordringar och skulder i utländsk valuta räknas om till balansdagens kurs. Monetära fordringar och skulder som är terminssäkrade redovisas med utgångspunkt från den terminssäkrade kursen.

Icke-monetära fordringar och skulder redovisas till kursen vid anskaffningstidpunkten. Omvärdering av icke-monetära poster i utländsk valuta redovisas till den valutakurs som råder den dag då omvärderingen sker.

Kursdifferenser redovisas i resultaträkningen det räkenskapsår de uppkommer. Valutakursvinster redovisas som finansiella intäkter och valutakursförluster som finansiella kostnader under den rubrik där differensen uppkommit.

Statskapital/eget kapital

Inom fritt eget kapital redovisas statskapital utan avkastningskrav som avser anslags medel som myndigheten använt för att finansiera anläggningstillgångar.

Avsättningar och ansvarsförbindelser

En avsättning definieras som en skuld som är oviss till belopp och/eller till den tidpunkt då den kommer att regleras. En avsättning redovisas i balansräkningen när

1. koncernen har en förpliktelse (legal eller informell) som en följd av en inträffad händelse
2. det är sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera förpliktelsen
3. en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Avsättningar för omstrukturering görs när det föreligger en fastställd och utförlig omstruktureringsplan och berörda personer har informerats. Under avsättningar redovisas även framtida åtaganden avseende avtal med anställda gällande avtals- eller delpension, tjänstebefrielse med lön eller som sagts upp på grund av arbetsbrist där ett framtida åtagande genom Trygghetsstiftelsen kan komma att åberopas.

Koncernen nuvärdesberäknar förpliktelser som väntas regleras efter mer än tolv månader. Den ökning av avsättningen som beror på att tid förflyter redovisas som räntekostnad.

Pensioner

Affärsverket omfattas av PA16, pensionsavtalet för statligt anställda. Avtalet trädde i kraft den 1 januari 2016 och är uppdelat i två avdelningar. Avdelning I gäller arbetstagare födda 1988 eller senare. Denna del är helt premiebestämd. Avdelning II gäller för arbetstagare födda 1987 eller tidigare och är en kombination av premiebestämda och förmånsbestämda pensioner. Förmånsbestämda pensioner enligt PA-16 avd II gäller flygledare födda 1948–1974 och övriga anställda födda 1943–1972. Därtill flygledare födda 1975–1987 samt övriga anställda födda 1973–1987 med ett pensionsunderlag över 7,5 IBB (2025: 604 500 kr; 2024: 571 500 kr).

Personer som är födda före 1943 och har pensionsåldern 65 år, omfattas av PA-91. För flygledare gäller PA-91 för personer födda före 1948.

I pensionsskulden ingår förmånsbestämd ålderspension, efterlevandepension och sjukpension samt temporär ålderspension 60–65 år för flygledare. För flygledare födda 1988 eller senare gäller i och med PA16 inte undantaget med temporär ålderspension från 60 år.

Pensionsskulden är beräknad av Statens Tjänstepensionsverk (SPV) enligt tryggandegrunderna och innebär att intjänad pensionsrätt nuvärdesberäknas. Beräkningen baseras på aktuell räntefot enligt beslut av SPVs styrelse om försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden. Bruttoräntan som beslutats att användas är beräknad av Finansinspektionen som ett genomsnitt av räntan för långa realränteobligationer för perioden 1 oktober till 30 september året före.

Den förmånsbestämda delen uppräknas årligen med förändringen av prisbasbeloppet.

Värdering sker enligt innevarande års beräkningsgrund. Nuvärdet av pensionsskulden per 31 december 2025 har beräknats enligt 2025 års beräkningsgrunder. Bruttoränta är 0,80 procent med avdrag för omkostnader om 0,01 procent, det vill säga en nettoränta om 0,79 procent. Nuvärdet av pensionsskulden per 31 december 2024 beräknades enligt 2024 års beräkningsgrunder med brutto- respektive nettoränta om 0,50 respektive 0,49 procent. Effekten av försäkringstekniska omvärderingar av pensionsskulden 2025 innebär en minskning om 394 mkr (2024: 3 244 mkr) inklusive särskild löneskatt.

Enligt ESVs föreskrifter och allmänna råd till förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, 4 kap. 2 § redovisas denna effekt direkt mot fritt eget kapital istället för över resultaträkningen. LFV har valt att även presentera försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden som i ett tillägg till resultaträkningen.

Avsättning till pensionsskulden för intjänad pensionsersättning och ränta som skulden löper med kostnadsförs. Räntedelen redovisas under finansiella intäkter och kostnader. I räntedelen ingår värdesäkringen av pensionsförmånerna (den årliga indexeringen).

I pensionsskulden ingår utfästelser avseende såväl aktiv personal som pensionärer. Antastbara utfästelser avseende personal som har tidigare pensionsålder än 65 år ingår i skulden till 100 procent, då dessa pensionsavsättningar bedöms bli fullt utnyttjade. Affärsverket betalar särskild löneskatt på utbetalda pensioner. Avsättning för särskild löneskatt har därför redovisats på pensionsskulden vid räkenskapsårets utgång. Förpliktelser för pensioner som LFV har enligt ovan redovisas under avsättningar.

Ansvarsförbindelser

Som ansvarsförbindelser redovisas förpliktelser som härrör från inträffade händelser men som inte redovisas som skuld eller avsättning på grund av att förpliktelsens storlek inte kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet, eller det inte är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen.

Som ansvarsförbindelser redovisas även möjliga förpliktelser, som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom koncernens kontroll, inträffar eller uteblir.

Skatter och skattemotsvarighet samt mervärdesskatt

LFVs dotterföretag redovisar aktuell skatt och erlägger således inkomstskatt. Affärsverket LFV är inte skattskyldigt för inkomstskatt, men LFV tillämpar 10 kapitlet i ESVs Särskilda bestämmelser för affärsverken, och följer regeringens föreskrifter om så kallad skattemotsvarighet. Det innebär att affärsverken till staten ska inleverera ett belopp motsvarande den inkomstskatt som skulle ha erlagts om verksamheten hade bedrivits i aktiebolagsform. Skattesatsen uppgår till 20,6 procent.

Årets aktuella skattemotsvarighet beräknas på basis av i koncernredovisningen redovisat resultat med avdrag för skattemässiga dispositioner motsvarande de bokslutsdispositioner som aktiebolag kan utnyttja med tillägg för ej avdragsgilla poster samt ej skattepliktiga intäkter. Avdrag görs också för den inkomstskatt som dotterföretagen erlägger. Slutligt belopp för årets skattemotsvarighet att betala fastställs av regeringen i samband med fastställandet av LFVs årsredovisning.

Uppskjuten skatt redovisas på skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden, underskottsavdrag och temporära skillnader om det är sannolikt att de kommer att falla ut. Uppskjuten skattefordran på underskottsavdrag redovisas endast t fall det är sannolikt att de kommer att kunna nyttjas mot skattepliktiga överskott i framtiden.

LFV betalar särskild löneskatt på pensionskostnader och är skattskyldig enligt mervärdesskattelagen. LFV saknar, från och med 2009, avdragsrätt för moms hänförlig till myndighetsutövning, vilket avser LFVs uttag av flygtrafikavgifter. LFV får emellertid kompensation för ingående moms, enligt förordningen (2002:831) om myndigheters rätt till kompensation för ingående moms.

Räntabilitet och soliditet

Räntabilitet är beräknat som årets resultat efter skattemotsvarighet dividerat med genomsnittligt eget kapital. Soliditet är beräknat som eget kapital dividerat med totala tillgångar på balansdagen.

Övrigt

Gränsen för periodiseringar i årsbokslutet av förutbetalda respektive upplupna intäkter och kostnader uppgår till 100 000 kronor.

Angående avrundningar av belopp som anges i årsredovisningen så har de siffror som redovisats i tabeller och grafer i vissa fall avrundats. Det innebär att summan av dessa inte alltid summerar till det belopp som anges. I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Saknas värde anges ett streck.

Noter

Belopp är angivna i mkr om ej annat anges.

Not 1 Luftfartsintäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Undervägsavgifter	1 478	-360	1 478	-360
Terminalavgifter	135	-39	135	-39
Ersättning för flygtrafiktjänst	591	363	591	363
Summa	**2 204**	**-36**	**2 204**	**-36**

Not 2 Övriga rörelseintäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Hyror och arrenden	6	6	6	6
Kommersiell service	168	152	80	70
Erhållna bidrag	77	106	77	106
Tjänsteexport	0	4	–	–
Övrigt	1	2	1	1
Summa	**253**	**270**	**163**	**183**

Koncernföretagens andel av affärsverkets övriga rörelseintäkter, 8,2 % (7,3 %).

Not 3 Rörelsens intäkter per verksamhetsområde

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Flygtrafiktjänst	2 554	2 682	2 554	2 694
Avgår: jämförelsestörande intäktskorrigeringar	-289	-2 629	-289	-2 629
Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst	491	408	491	408
Forskning och innovation	38	43	38	43
Övrig kommersiell verksamhet	253	240	144	118
Summa rörelsens intäkter	**3 048**	**744**	**2 939**	**635**

Information om hur verksamhetsgrenarna finansieras framgår av avsnitt *LFV verkar inom fyra områden*, sidorna 26–27, där respektive verksamhetsgren beskrivs närmare.

Not 4 Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör, styrelse och revisorer

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Löner	1 124	1 093	1 009	975
Sociala kostnader	954	984	903	936
Övriga personalkostnader	47	46	41	39
Summa	**2 126**	**2 123**	**1 953**	**1 950**
I sociala kostnader ingår pensionskostnader inklusive löneskatt med	593	639	580	627

LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR

	Styrelser, generaldirektören samt verkställande direktörer		Övriga anställda	
	2025	2024	2025	2024
Affärsverket	5	5	1 005	970
Dotterföretag	2	2	113	117
Totalt koncernen	**6**	**6**	**1 118**	**1 087**

LÖN/ARVODEN TILL STYRELSE OCH GENERALDIREKTÖR (I KRONOR)

Ann Persson Grivas	250101–251231	2 056 283
Catharina Elmsäter-Svärd	250101–251231	110 474
Anders Ehrling	250101–251231	40 116
Mona Glans	250701–251231	20 118
Ann-Christine Hvittfeldt	250101–250630	20 240
Cecilia Looström	250101–251231	40 478
Johan von Sydow	250101–251231	40 358
Jonas Wikman	250101–251231	40 236
Mats Wikström	250101–251231	40 478
Christian Axelsson	250101–251231	954 992
– varav styrelsearvode	250101–251231	40 238
David Johansson	250101–251231	1 289 552
– varav styrelsearvode	250101–251231	40 358

SJUKFRÅNVARO, %

	AFFÄRSVERKET	
	2025	2024
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,52	2,66
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	0,49	54,41
Sjukfrånvaro fördelad efter kön:		
Män	1,82	1,63
Kvinnor	3,58	4,16
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori:		
29 år eller yngre	1,40	1,94
30–49 år	2,38	1,87
50 år eller äldre	2,83	3,46

Not 5 Diverse externa kostnader

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Kostnader för vidareförsäljning	72	85	2	1
Fastighets- och hyreskostnader	136	109	121	95
Material, underhåll, transporter	346	279	337	270
Resekostnader	35	32	32	28
Främmande tjänster	133	99	298	277
Administrativa kostnader	71	63	67	61
Summa	**794**	**668**	**857**	**732**

Koncernföretagens andel av affärsverkets diverse externa kostnader, 19,7 % (21,5 %).

ARVODE TILL REVISORER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Riksrevisionen				
– Revisionsuppdrag	–	0	–	1
PwC				
– Revisionsuppdrag	0	0	–	–
E & Y				
– Revisionsuppdrag	0	0	0	1
Aider Accounting				
– Revisionsuppdrag	–	0	–	–
Summa	**1**	**1**	**0**	**2**

Not 6 Av- och nedskrivningar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Immateriella tillgångar	109	105	111	105
Byggnader	15	15	15	15
Förbättringsutgifter på annans fastighet	4	3	4	3
Fältanläggningar	1	0	1	0
Elanläggningar	1	2	1	2
Teleutrustning	169	177	172	179
Fordon, maskiner och utrustning	15	14	14	13
Beredskapsinventarier	0	0	0	0
Beredskapslager	1	0	1	0
Leasade anläggningar	0	0	0	0
Pågående projekt	–	–	–	–
Summa	**317**	**317**	**321**	**319**

Not 7 Resultat från andelar i intresseföretag

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Intressebolag:				
Entry Point North AB				
Andel i intresseföretags resultat	16	18	–	–
Summa	**16**	**18**	**–**	**–**

Not 8 Resultat från andelar i koncernföretag

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Reavinst avyttring koncernföretag (LFV Norway)	–	–	–	–
Nedskrivning av andelar i dotterföretag (LFV Holding AB)	–	–	–	–
Summa	**–**	**–**	**–**	**–**

Not 9 Ränteintäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Ränteintäkter från bank	16	19	12	14
Ränteintäkter från kortfristiga placeringar	108	161	108	161
Ränteintäkter från kortfristiga fordringar	1	0	1	0
Övriga finansiella intäkter	1	1	0	0
Summa	**125**	**182**	**121**	**175**

Not 10 Räntekostnader och liknande poster

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Räntedel i pensionskostnad	217	570	217	570
Räntekostnader för finansiell leasing	0	0	0	0
Övriga finansiella kostnader	0	1	0	0
Summa	**218**	**570**	**218**	**570**

Not 11 Skatt/skattemotsvarighet på årets resultat

	KONCERNEN	
	2025	2024
Årets skattemotsvarighet		
Koncernens resultat före skatt	-265	-2 734
Årets redovisade skatt	-2	-2
– varav skatt i dotterföretag	-2	-2
– varav uppskjuten skatt på skattemässigt underskottsavdrag och temporära skillnader	–	–
Resultat efter skatt	**-267**	**-2 736**

Uppskjutna skattefordringar på underskottsavdrag har inte tagits upp till något värde i årsboksluten för 2024 och 2025.

Not 12 Immateriella anläggningstillgångar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
GOODWILL				
Ingående anskaffningsvärde	193	193	–	–
Årets anskaffningar	–	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	**193**	**193**	**–**	**–**
Ingående av- och nedskrivningar	-193	-193	–	–
Årets avskrivningar	–	–	–	–
Årets nedskrivningar	–	–	–	–
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-193**	**-193**	**–**	**–**
Utgående planenligt restvärde	**–**	**–**	**–**	**–**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
PROGRAMRÄTTIGHETER OCH ANDRA IMMATERIELLA TILLG.				
Ingående anskaffningsvärde	1 261	1 130	1 273	1 139
Årets anskaffningar	68	105	68	109
Försäljningar/utrangeringar	–	-1	–	-1
Omklassificeringar	–	26	–	26
Utgående anskaffningsvärde	**1 329**	**1 261**	**1 342**	**1 273**
Ingående av- och nedskrivningar	-692	-565	-692	-566
Årets avskrivningar	-109	-105	-111	-105
Försäljningar/utrangeringar	0	0	–	0
Omklassificeringar	–	-21	–	-21
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-801**	**-691**	**-803**	**-692**
Utgående planenligt restvärde	**529**	**570**	**539**	**581**

Nyttjandeperioden för immateriella anläggningstillgångar uppgår till mer än fem år i de fall det med rimlig grad av säkerhet kan fastställas att nyttjandeperioden är längre, vilket främst är fallet för operativa flygledningssystem och goodwill.

Not 13 Materiella anläggningstillgångar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
BYGGNADER				
Ingående anskaffningsvärde	598	594	598	594
Årets anskaffningar	8	5	8	5
Försäljningar/utrangeringar	–	-1	–	-1
Utgående anskaffningsvärde	**606**	**598**	**606**	**598**
Ingående av- och nedskrivningar	-386	-372	-386	-372
Årets avskrivningar	-15	-15	-15	-15
Försäljningar/utrangeringar	–	1	–	1
Utgående av- och nedskrivningar	**-401**	**-386**	**-401**	**-386**
Utgående planenligt restvärde	**205**	**212**	**205**	**212**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
FÖRBÄTTRINGSUTGIFTER PÅ ANNANS FASTIGHET				
Ingående anskaffningsvärde	28	28	27	27
Årets anskaffningar	7	0	7	0
Försäljningar/utrangeringar	0	–	0	–
Utgående anskaffningsvärde	**35**	**28**	**34**	**27**
Ingående av- och nedskrivningar	-13	-9	-11	-8
Årets avskrivningar	-4	-3	-4	-3
Försäljningar/utrangeringar	–	–	–	–
Utgående av- och nedskrivningar	**-16**	**-13**	**-15**	**-11**
Utgående planenligt restvärde	**19**	**15**	**19**	**15**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
FÄLTANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	8	3	8	3
Årets anskaffningar	6	5	6	5
Försäljningar/utrangeringar	–	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	**14**	**8**	**14**	**8**
Ingående av- och nedskrivningar	-1	0	-1	0
Årets avskrivningar	-1	0	-1	0
Försäljningar/utrangeringar	–	–	–	–
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-2**	**-1**	**-2**	**-1**
Utgående planenligt restvärde	**12**	**7**	**12**	**7**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
ELANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	72	72	72	72
Årets anskaffningar	–	–	–	–
Försäljningar/utrangeringar	–	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	**72**	**72**	**72**	**72**
Ingående av- och nedskrivningar	-66	-64	-66	-64
Årets avskrivningar	-1	-2	-1	-2
Försäljningar/utrangeringar	–	–	–	–
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-68**	**-66**	**-68**	**-66**
Utgående planenligt restvärde	**4**	**6**	**4**	**6**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
TELEUTRUSTNING				
Ingående anskaffningsvärde	2 431	2 144	2 452	2 156
Årets anskaffningar	350	374	359	384
Försäljningar/utrangeringar	-46	-62	-46	-62
Omklassificeringar	–	-26	–	-26
Utgående anskaffningsvärde	**2 734**	**2 431**	**2 765**	**2 452**
Ingående av- och nedskrivningar	-1 094	-1 003	-1 101	-1 005
Årets avskrivningar	-167	-174	-172	-179
Försäljningar/utrangeringar	45	62	45	62
Omklassificeringar	–	21	–	21
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-1 216**	**-1 094**	**-1 229**	**-1 101**
Utgående planenligt restvärde	**1 518**	**1 336**	**1 537**	**1 351**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
FORDON, MASKINER M.M.				
Ingående anskaffningsvärde	101	90	82	76
Årets anskaffningar	9	16	9	12
Försäljningar/utrangeringar	-3	-5	-3	-5
Utgående anskaffningsvärde	**107**	**101**	**88**	**82**
Ingående av- och nedskrivningar	-55	-46	-44	-36
Årets avskrivningar	-16	-14	-14	-13
Försäljningar/utrangeringar	3	5	3	5
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-68**	**-55**	**-56**	**-44**
Utgående planenligt restvärde	**39**	**46**	**33**	**38**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
BEREDSKAPSINVENTARIER				
Ingående anskaffningsvärde	1	1	1	1
Årets anskaffningar	0	0	0	0
Försäljningar/utrangeringar	–	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	**1**	**1**	**1**	**1**
Ingående av- och nedskrivningar	0	0	0	0
Årets avskrivningar	0	0	0	0
Årets nedskrivningar	–	–	–	–
Försäljningar/utrangeringar	–	–	–	–
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**0**	**0**	**0**	**0**
Utgående planenligt restvärde	**1**	**1**	**1**	**1**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
LEASADE ANLÄGGNINGS-TILLGÅNGAR				
Ingående anskaffningsvärde	1	2	1	2
Årets anskaffningar	–	–	–	–
Försäljningar/utrangeringar	–	0	–	0
Utgående anskaffningsvärde	**1**	**1**	**1**	**1**
Ingående av- och nedskrivningar	-1	-1	-1	-1
Årets avskrivningar	0	0	0	0
Försäljningar/utrangeringar	–	0	–	0
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-1**	**-1**	**-1**	**-1**
Utgående planenligt restvärde	**0**	**1**	**0**	**1**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
BEREDSKAPSLAGER				
Ingående anskaffningsvärde	5	3	5	3
Årets anskaffningar	1	3	1	3
Försäljningar/utrangeringar	–	–	–	–
Utgående anskaffningsvärde	**6**	**5**	**6**	**5**
Ingående av- och nedskrivningar	-1	0	-1	0
Årets avskrivningar	-1	0	-1	0
Försäljningar/utrangeringar	–	–	–	–
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**-2**	**-1**	**-2**	**0**
Utgående planenligt restvärde	**4**	**5**	**4**	**5**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	422	456	431	466
Omklassificeringar	-44	-5	-44	-5
Årets anskaffningar	462	543	461	543
Årets nedskrivningar	–	–	–	–
Färdigställda nyanläggningar	-506	-573	-505	-573
Utgående anskaffningsvärde	**333**	**422**	**342**	**431**

Not 14 Andelar i dotterföretag

	ORG. NR	ANTAL AKTIER	PROCENTANDEL AV AKTIEKAPITAL	NOMINELLT VÄRDE	ANSKAFF-NINGSVÄRDE	BOKFÖRT VÄRDE 2025	BOKFÖRT VÄRDE 2024
Direkta innehav							
Aktier i koncernföretag, LFV Holding AB	556374-8432	75 000	100	75	75	234	234
Indirekta innehav (via LFV Holding AB)							
Aktier i koncernföretag							
LFV Aviation Consulting AB	556193-1469	3 000	100	3	—	—	—
Aviseq Critical Communication AB	559235-1083	25 000	100	—	—	—	—

Not 15 Andelar i intresseföretag

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Ackumulerade resultatandelar m.m.				
Vid årets början	71	57	–	–
Årets andel i intresseföretags nettoresultat	16	18	–	–
Förändring andel i intresse-företags egna kapital	-10	-10		
Summa	**71**	**65**	**–**	**–**
Bokfört värde	**71**	**65**	**–**	**–**

Andelar i intresseföretag – Specifikation av affärsverkets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag

	ORG. NR	ANTAL AKTIER	PROCENTANDEL AV AKTIEKAPITAL	NOMINELLT VÄRDE	ANDEL AV JUST. EGET KAPITAL	BOKFÖRT VÄRDE	
Specifikation av affärsverkets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag						KONCERNEN	AFFÄRSVERKET
Indirekta innehav (via LFV Holding AB)							
Entry Point North AB	556682-8272	100 000	33	–	67	71	–
						71	**–**

Not 16 Andra långfristiga fordringar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Långfristiga fordringar i avgiftssystemet				
Vid årets ingång	2 937	3 611	2937	3 611
Tillkommande poster Eurocontrol	119	419	119	419
Avräkning Eurocontrol	-1 075	-1 093	-1075	-1 093
Långfristiga fordringar i avgiftssystemet vid årets utgång	**1 980**	**2 937**	**1 980**	**2 937**
Övriga långfristiga fordringar				
Vid årets ingång	171	196	171	196
Tillkommande poster, förutbetald hyra långfristig del	38	–	38	–
Avgående poster, omföring till kortfristig del	-28	-26	-28	-26
Övriga långfristiga fordringar vid årets utgång	**181**	**171**	**181**	**171**
Summa utgående balans	**2 162**	**3 107**	**2 162**	**3 107**

Not 17 Övriga fordringar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Kortfristig del av fordringar via avgiftssystemet (Eurocontrol)	1 255	1 249	1 255	1 249
Momsfordran	53	41	52	41
Övriga kortfristiga fordringar	2	5	2	4
Summa	**1 310**	**1 295**	**1 309**	**1 294**

Not 18 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Förutbetald hyra	31	26	33	24
Diverse förutbetalda kostnader	46	39	42	38
Upplupna ränteintäkter	27	16	27	16
Upplupna intäkter i avgifts-systemet	195	163	195	163
Övriga upplupna intäkter	53	50	42	45
Summa	**352**	**294**	**339**	**286**

Not 19 Kortfristiga placeringar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Företagscertifikat	4 228	3 396	4 228	3 396
Summa	**4 228**	**3 396**	**4 228**	**3 396**

Not 20 Eget kapital

	KONCERNEN			AFFÄRSVERKET		
	Stats-kapital	Bundna reserver	Fritt kapital	Stats-kapital	Bundna reserver	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	**202**	**318**	**757**	**202**	**252**	**828**
Årets förändring statskapital utan avkastningskrav			33			33
Förskjutning mellan fritt och bundet eget kapital		6	-6			–
Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden			394			394
Årets resultat			-267			-288
Belopp vid årets utgång	**202**	**324**	**912**	**202**	**252**	**968**
Summa totalt utgående eget kapital			**1 438**			**1 421**

Not 21 Årets resultat per verksamhetsområde

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Flygtrafiktjänst	-19	-144	-24	-135
Avgår: intäktskorrigering hänförligt till årets försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden*	-289	-2 629	-289	-2 629
Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst	–	–	–	–
Forskning och innovation	0	-5	0	-5
Övrig kommersiell verksamhet	42	43	24	8
Skatt/skattemotsvarighet	-2	-2	–	–
Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden*	394	3 244	394	3 244
Totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden	**127**	**508**	**106**	**483**

* De negativa intäktskorrigeringarna möts av positiv effekt av försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden.

Not 22 Avräkning med statsverket

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Anslag i icke räntebärande flöde				
Ingående balans	1	4	1	4
Redovisat mot anslag (+)	37	19	37	19
Medel hänförbara till transfereringar med mera som betalats till icke räntebärande flöde (-)	-31	-21	-31	-21
Fordringar avseende anslag i icke räntebärande flöde	**7**	**1**	**7**	**1**
Anslag i räntebärande flöde				
Ingående balans	-19	-95	-19	-95
Redovisat mot anslag (+)	525	436	525	436
Anslagsmedel som tillförts räntekonto (-)	-538	-429	-538	-429
Återbetalning av anslagsmedel	19	69	19	69
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	**-13**	**-19**	**-13**	**-19**
Summa utgående balans avräkning med statsverket	**-6**	**-18**	**-6**	**-18**

Not 23 Avsatt till pensioner

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Vid årets början	8 243	10 553	8 243	10 553
Årets pensionsavsättning	476	545	476	545
Årets pensionsutbetalningar*	-211	-181	-211	-181
Indexering och ränta	217	570	217	570
Förändring på grund av ändrade beräkningsgrunder	-394	-3 244	-394	-3 244
Summa	**8 331**	**8 243**	**8 331**	**8 243**

* Utbetalningar inklusive särskild löneskatt.

Not 24 Övriga avsättningar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Omstruktureringskostnader	2	5	2	5
Övriga avsättningar	24	26	24	26
Summa	**25**	**30**	**25**	**30**

Not 25 Skulder till leasingföretag

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Leasingföretag	1	1	1	1
Summa	**1**	**1**	**1**	**1**

Not 26 Övriga icke räntebärande skulder

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Trygghetsmedel	39	37	39	37
Omställningsfond	4	4	4	4
Skuld till Eurocontrol	1 515	1 799	1 515	1 799
Summa	**1 558**	**1 841**	**1 558**	**1 841**

Not 27 Övriga icke räntebärande kortfristiga skulder

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Skuld till Eurocontrol	434	475	434	475
Personalskatt och arbetsgivaravgifter	65	61	59	56
Övriga kortfristiga skulder	143	157	137	149
Summa	**642**	**693**	**630**	**680**

Not 28 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Löner och ersättningar	5	5	4	–
Semesterlöneskuld	86	82	79	75
Sociala avgifter	36	29	34	28
Övriga upplupna kostnader	55	82	47	75
Förutbetalda bidrag	35	38	35	38
Övriga förutbetalda intäkter	11	10	10	9
Summa	**227**	**247**	**209**	**225**

Not 29 Ansvarsförbindelser

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Borgen för pensionsåtaganden i LFV Airport Center AB	0	0	0	0
Borgen till förmån för koncern-företag (ram för bankgarantier)	–	–	50	50
Summa	–	–	**50**	**50**

LFV får teckna borgensförbindelser för krediter upp till 400 mkr (400) till förmån för LFV Holding AB avseende finansiella åtaganden i bolagsgruppen.

Not 30 Övriga upplysningar till finansieringsanalysen

Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Avskrivningar	317	317	321	319
Erhållen utdelning från intresseföretag	482	934	482	934
Intäktskorrigering i avgifts-systemet hänförligt till försäk-ringstekniska omvärdering av pensionsskulden	–	2 438	–	2 438
Övriga avsättningar m.m.	-4	-6	-5	-5
Summa	**796**	**3 683**	**798**	**3 686**

Förändring av kort- och långfristig del av fordringar och skulder i avgiftssystemet

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2025	2024	2025	2024
Förändring av kortfristiga fordringar	18	-440	18	-440
Förändring av långfristiga fordringar	956	675	956	675
Summa	**974**	**234**	**974**	**234**
Förändring av kortfristiga icke räntebärande skulder	-41	475	-41	475
Förändring av långfristiga icke räntebärande skulder	-282	-707	-282	-707
Summa*	**-323**	**-232**	**-323**	**-232**

* 2024: Exklusive ökning av skulder i avgiftssystemet hänförligt till intäktskorrigeringen 2 438 mkr, som ingår ovan bland justering för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.

Förslag till utdelning

För 2025 uppgår årets resultat efter skatt till -267 mkr. Totalresultat efter försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden uppgår till 127 mkr. Ingen utdelning föreslås. Årets skattemotsvarighet uppgår till -2 mkr. Skatt att betala uppgår till 0 mkr.

Vi bedömer att den interna styrningen och kontrollen vid affärsverket har varit betryggande under den period som årsredovisningen avser.

Vi intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och Luftfartsverkets ekonomiska ställning.

Norrköping den 12 februari 2026

Catharina Elmsäter-Svärd
ORDFÖRANDE

Ann Persson Grivas
GENERALDIREKTÖR

Anders Ehrling

Mona Glans

Cecilia Looström

Johan von Sydow

Jonas Wikman

Mats Wikström

Christian Axelsson

David Johansson

Revisionsberättelse för Luftfartsverket 2025

Riksrevisionen har enligt 5 § lagen (2002:1022) om revision av statlig verksamhet m.m. utfört en revision av årsredovisningen för Luftfartsverket 2025, daterad 2026-02-12.

Revisionsberättelsen innehåller sammantaget fem uttalanden. Om inget av dessa uttalanden innehåller en reservation eller avvikande mening innebär det att Riksrevisionen bedömer att redovisningen och underliggande redovisning är tillförlitlig, räkenskaperna är rättvisande samt att ledningens förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut.

Rapport om årsredovisningen med koncernredovisning

Uttalanden

Enligt Riksrevisionen har myndigheten

- upprättat årsredovisningen med koncernredovisning enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och särskilda regeringsbeslut för myndigheten
- i alla väsentliga avseenden gett en rättvisande bild av Luftfartsverkets och koncernens ekonomiska resultat, finansiering och finansiella ställning per den 31 december 2025
- lämnat en förvaltningsberättelse och information i övrigt som är förenlig med och stödjer en rättvisande bild i årsredovisningen som helhet.

Grund för uttalanden

Riksrevisionen har utfört revisionen enligt International Standards of Supreme Audit Institutions (ISSAI) för finansiell revision, samt Riksrevisionens interna föreskrifter

- Riksrevisionens granskning av resultatredovisning och övrig information i årsredovisningen, inklusive ledningens bedömning av intern styrning och kontroll (IFRF)
- Riksrevisionens granskning av ledningens förvaltning som del i årsredovisningsgranskningen (IFRLF)

Vårt ansvar enligt standarderna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till myndigheten i enlighet med ISSAI 130 Code of Ethics och har i övrigt fullgjort vårt ansvar i enlighet med dessa etiska regler. Vi anser att de revisionsbevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden.

Uttalande om ledningens efterlevnad av tillämpliga föreskrifter för användning av anslag och inkomster

Baserat på vår revision av årsredovisningen, bedömer Riksrevisionen att myndigheten i alla väsentliga avseenden använt anslag och inkomster i enlighet med av riksdagen beslutade ändamål och i överensstämmelse med tillämpliga föreskrifter.

Grund för uttalande

Riksrevisionen har utfört revisionen enligt ISSAI för finansiell revision och IFRLF. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi anser att de revisionsbevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden.

Uttalande om ledningens bedömning av intern styrning och kontroll

Det har vid vår revision av årsredovisningen inte framkommit något som skulle tyda på att ledningen i sin bedömning av intern styrning och kontroll inte har följt förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll.

Grund för uttalande

Riksrevisionen har utfört revisionen enligt ISSAI för finansiell revision samt IFRF och IFRLF. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi anser att de bevis vi har erhållit är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för Riksrevisionens uttalanden.

Myndighetsledningens ansvar

Myndighetsledningen ansvarar för myndighetens verksamhet och ska se till att den bedrivs effektivt och enligt gällande rätt och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, att den redovisas på ett tillförlitligt och rättvisande sätt samt att myndigheten hushållar väl med statens medel. Detta framgår av 3 § myndighetsförordningen (2007:515).

Myndighetsledningen har även ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt i enlighet med instruktion, regleringsbrev och övriga regeringsbeslut för myndigheten. Myndighetsledningen är även ansvarig för att anslagsmedel och inkomster har använts enligt de bestämmelser och villkor som anges i föreskrifter, regleringsbrev och andra regeringsbeslut.

Myndighetsledningen ansvarar också för att det finns en intern styrning och kontroll som säkerställer att årsredovisningen kan upprättas utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. I myndighetsledningens ansvar ingår att lämna en bedömning om den interna styrningen och kontrollen vid myndigheten. Det framgår av förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

Myndighetsledningen ansvarar även för att det finns en process för intern styrning och kontroll vid myndigheten som fungerar på ett betryggande sätt. Detta framgår av förordningen (2007:603) om intern styrning och kontroll. Denna process ska säkerställa att myndigheten med rimlig säkerhet fullgör sina uppgifter, uppnår verksamhetens mål och uppfyller kraven i 3§ myndighetsförordningen (2007:515).

Vid upprättandet av årsredovisningen ska myndighetsledningen förutsätta att myndigheten ska fortsätta sin verksamhet. De upplyser, när så är tillämpligt, om avvikelser och skälen för dessa avvikelser.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att granska årsredovisningen. Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte

innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller Riksrevisionens uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISSAI, IFRF och IFRLF 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.

Som en del av en revision enligt ISSAI använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Därefter utformar och utför vi granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker, och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för ett fel som beror på misstag eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern styrning och kontroll
- skaffar vi oss en förståelse för den del av myndighetens interna styrning och kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma revisionsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i ledningens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar
- drar vi en slutsats om det riktiga i att myndighetsledningen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. 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 myndighetens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, ska vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn och den bedömning som lämnats eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera våra uttalanden om årsredovisningen
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Som en del av granskningen i enlighet med IFRF planerar och genomför vi revisionen för att

- för väsentlig information, av finansiell eller icke finansiell natur som lämnas i förvaltningsberättelsen inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis för att sådan information har upprättats med syfte att tillsammans med årsredovisningens övriga delar ge en rättvisande bild av verksamheten utifrån regelverket
- för övrig information, förvissa oss om att denna är förenlig med de övriga delarna i årsredovisningen och fri från väsentliga fel, baserat på vår kunskap om myndigheten.

Vår kommunikation med myndighetsledningen innefattar bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning och betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland eventuella betydande brister i den interna styrningen och kontrollen som vi identifierar under revisionen.

Vårt ansvar är också att granska om ledningens förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut. Vi genomför granskningen enligt IFRLF. Utöver de regelverk och särskilda beslut som direkt påverkar redovisningen, innefattar detta de föreskrifter som är direkt hänförliga till användningen av medel som riksdag och regering beslutar om[1]. På basis av genomförd revision av årsredovisningen lämnar vi ett uttalande med rimlig säkerhet om myndighetens efterlevnad av dessa regelverk.

Vid planering och genomförande av revisionen enligt ISSAI och IFRF beaktar vi de delar av den interna styrningen och kontrollen som är relevanta för hur myndigheten upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild, inklusive ledningens bedömning om den interna styrningen och kontrollen. Det innebär att vi har granskat den bedömning som ledningen har gjort om intern styrning och kontroll i årsredovisningen. I vårt ansvar ingår däremot inte att göra ett uttalande om effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll. Vi gör ett uttalande med begränsad säkerhet avseende ledningens bedömning av intern styrning och kontroll baserat på de åtgärder vi har vidtagit för att granska årsredovisningen. Ett uttalande med begränsad säkerhet har inte den säkerhet som ett uttalande grundad på en revision har.

Ansvariga revisorn Katarina Holmqvist har beslutat i detta ärende. Uppdragsledaren Erik Lejon har varit föredragande.

Katarina Holmqvist

*Kopia för kännedom: Luftfartsverket, Landsbygds- och infrastruktur*departementet, Finansdepartementet, budgetavdelningen

[1] *Anslagsförordningen (2011:223), avgiftsförordningen (1992:191), förordningen (2011:211) om utlåning och garantier, kapitalförsörjningsförordningen (2011:210), förordningen (1996:1190) om överlåtelse av statens fasta egendom och förordningen (1996:1191) om överlåtelse av statens lösa egendom.*



Styrelse

Catharina Elmsäter-Svärd
Ordförande sedan 2022.

Nuvarande befattning: Vd Byggföretagen.
Styrelseuppdrag: Ledamot Railcare Group AB.
Tidigare befattningar: Infrastrukturminister, finanslandstingsråd, riksdagsledamot.
Födelseår: 1965.

Anders Ehrling
Ledamot sedan 2024.

Nuvarande befattning: Styrelseordförande i Nordrest Holding AB (publ) samt styrelsemedlem i Systembolaget.
Tidigare befattningar: Vd SAS Sverige, koncernchef Scandic Hotels AB och BRA Sverige AB. Flertal styrelseuppdrag.
Födelseår: 1959.

Ann Persson Grivas
Ledamot sedan 2017.

Nuvarande befattning: Generaldirektör LFV.
Styrelseuppdrag: Ordförande LFV Holding AB och Entry Point North AB. Ledamot SOS Alarm och Insynsrådet för Institutet för rymdfysik.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar Försäkringskassan, Sony Ericsson, Vattenfall, 3 och SAS.
Födelseår: 1961.

Jonas Wikman
Ledamot sedan 2023.

Nuvarande befattning: Generalmajor och flygvapenchef.
Tidigare befattningar: Stridspilot, chef flygmedicincentrum, chefsroller FMV, chef planeringsavdelningen vid Högkvarteret, rådgivare till afghanska flygvapnet under Natos Resolut Support Mission i Kabul, ställföreträdande insatschef vid Högkvarteret.
Födelseår: 1972.

Mona Glans
Ledamot sedan 2025.

Nuvarande befattning: Regional utvecklingsdirektör, Region Blekinge.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar på Ronneby Airport, Kiruna Airport och Bromma Stockholm Airport, resebyråchef American Express Business Travel.
Födelseår: 1966.



Cecilia Looström
Ledamot sedan 2020.

Nuvarande befattning: Avdelningschef Myndigheten för civilt försvar.
Tidigare befattningar: Departementsråd Försvarsdepartementet, avdelningschef Flygteknik, FOI.
Födelseår: 1961.

Mats Wikström
Ledamot sedan 2024. Vice ordförande sedan 2024.

Nuvarande befattning: Finansdirektör Statens fastighetsverk och ordförande i Lantmäteriet.
Tidigare befattningar: Generaldirektör Ekonomistyrningsverket, ekonomidirektör Försvarets materielverk.
Födelseår: 1966.

Johan von Sydow
Ledamot sedan 2023.

Nuvarande befattning: Förbundsdirektör Storsthlm.
Tidigare befattningar: Länsöverdirektör, länsstyrelsen Stockholm. Finansråd och avdelningschef vid Finansdepartementet.
Födelseår: 1969.

Christian Axelsson
Ledamot personalföreträdare sedan 2021.

Nuvarande befattning: Systemansvarig och vice ordförande i LFVs Saco-S förening.
Styrelseuppdrag: LFV Holding (personalföreträdare).
Födelseår: 1972.

David Johansson
Ledamot personalföreträdare sedan 2023.

Nuvarande befattning: Flygledare och ordförande för ST inom LFV.
Födelseår: 1977.

Ann-Christine Hvittfeldt
Ledamot
2016–30 juni 2025.



Koncernledning

Ann Persson Grivas
Generaldirektör sedan 2017.

Styrelseuppdrag: Ordförande LFV Holding AB och Entry Point North AB. Ledamot SOS Alarm och Insynsrådet för Institutet för rymdfysik.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar Försäkringskassan, Sony Ericsson, Vattenfall, 3 och SAS.
Födelseår: 1961.

Magnus Corell
Överdirektör sedan 2019.

Styrelseuppdrag: Ordförande Aviseq Critical Communication AB och LFV Aviation Consulting AB. Ledamot LFV Holding AB.
Tidigare befattningar: Chefspositioner inom Regeringskansliet, med erfarenhet från Infrastrukturdepartementet, Näringsdepartementet och Justitiedepartementet.
Födelseår: 1969.

Petra Sernulf
Direktör Juridik, Kvalitet, Flygsäkerhet, Miljö och Verksamhetsutveckling, tillika chefsjurist.

Anställd: 1997–2005 samt sedan 2008.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB och suppleant i Aviseq Critical Communication AB.
Tidigare befattningar: Tingsmeritering och jurist LFV, Kriminalvårdsstyrelsen och Advokatfirman Glimstedt.
Födelseår: 1963.

Ulf Thibblin
Direktör Europeiskt samarbete och utveckling.

Anställd sedan: 2013.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB, LFV Aviation Consulting AB och Aviseq Critical Communication AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom Saab och Ericsson.
Födelseår: 1958.

Niklas Ferm
Direktör System och Utveckling.

Anställd sedan: 2022.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB och LFV Aviation Consulting AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom Saab.
Födelseår: 1972.



Anna Granberg
Direktör Operations.

Anställd sedan: 1991.
Styrelseuppdrag: Ledamot i LFV Holding AB och LFV Aviation Consulting AB.
Tidigare befattningar: Flygledare, Enhetschef Försvarsmakten.
Födelseår: 1970.

Petter Eklund
Direktör En Route.

Anställd sedan: 2021.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB och Aviseq Critical Communication AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom Kustbevakningen, BRA (Braathens Regional Airlines), Transportstyrelsen och Luftfartsstyrelsen.
Födelseår: 1972.

Boel Enjin
Direktör Styrning och Ekonomi.

Anställd sedan: 2021.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattningar inom Försvarets Materielverk, Försäkringskassan, Skolverket och Försvarsmakten.
Födelseår: 1967.

Nina Karlsson
Direktör Gemensamma tjänster.

Anställd sedan: 2025.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB.
Tidigare befattningar: Verksamhetschef inom Region Östergötland.
Födelseår: 1972.

Fredrik Henning
Direktör HR och Kommunikation.

Anställd sedan: 2021.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB.
Tidigare befattningar: Ledande befattning inom bland annat ED-gruppen, Huddinge kommun och Infratek.
Födelseår: 1980.

Jan Berggren
Direktör Gemensamma Tjänster, fram till och med maj 2025.

Förkortningar och förklaringar

AMC TACT. Airspace Management Cell Tactical, en funktion för aktivering och avaktivering av restriktionsområden och farliga områden (Restriction and Danger Areas, R- och D-områden).

ANS. Air Navigation Services. Flygtrafiktjänst.

ANSP. Air Navigation Services Provider. Leverantör av flygtrafiktjänst.

ASM. Air Space Management.

ATCC. Air Traffic Control Centre. Kontrollcentral för flygtrafikledning.

ATM. Air Traffic Management. Flygtrafikledning.

ATS. Air Traffic Services. Flygledningstjänst.

AVISEQ. Aviseq Critical Communication AB. Helägt dotterbolag.

BOREALIS. The Borealis Alliance. En sammanslutning av leverantörer av flygtrafiktjänst i nio länder: Irland, Storbritannien, Island, Danmark, Norge, Sverige, Finland, Estland och Lettland. Samarbete för effektivare flygvägar med minskad miljöpåverkan.

CANSO. Civil Air Navigation Services Organisation. Internationell samarbetsorganisation för flygtrafiktjänstleverantörer.

CNS. CNS står för Communication, Navigation, Surveillance, det vill säga radioutrustning, navigationshjälpmedel och radarutrustning samt övervakning.

COOPANS. Samarbete mellan sex flygtrafiktjänstleverantörer i Sverige, Danmark, Irland, Österrike, Portugal och Kroatien. Samordnar utvecklingen av ett gemensamt flygledningssystem.

EASA. European Aviation Safety Agency. Den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten.

EN ROUTE. Flygning i det övre luftrummet. Trafikleds från en kontrollcentral.

EPN. Entry Point North AB. Intressebolag som driver flygledarskola med LFV, danska Naviair och irländska IAA som ägare.

EUROCONTROL. Samordnar den europeiska flygtrafiken. Eurocontrol har ingen lagstiftningsbefogenhet men arbetar för att harmonisera och utveckla flygtrafiktjänsterna i de närmare 40 medlemsländerna.

FIS/FISO. Flight Information Service, Flight Information Service Operator.

ICAO. International Civil Aviation Organization. FN-organ för flyget.

MET. Flygvädertjänst.

MSB. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

NIS 2. The Directive on Security of Network and Information Systems. Åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen.

RAKEL. Radiokommunikation för effektiv ledning.

RISE. Research Institute of Sweden AB.

RP. Reference Period. EU sätter upp mål för leverantörer av flygtrafiktjänster under en referensperiod.

RTC. Remote Tower Centre. Kontrollcentral för flygtrafikledning på distans.

RTS. Remote Tower Services. Flygtrafikledning på distans.

SERVICE UNIT. En service unit är ett mått som används för fakturering som bygger på flygplanets vikt och sedan multipliceras med sträckan.

SES. Single European Sky. EU:s strävan att minska antalet luftrum i Europa som i dag, med några undantag, är nationella.

SESAR. Single European Sky ATM Research. Gemensamt europeiskt program för forskning för att öka kapaciteten i luftrummet.

SWEA. Sweden Airspace Project. Ett projekt för effektivisering av flygtrafiktjänsten. Drivs i samarbete med Swedavia.

SWIM. System Wide Information Management. Globalt initiativ i flygbranschen för att harmonisera utbytet av flyg- och väderinformation för alla luftrumsanvändare och intressenter.

UAS. Unmanned Aircraft System. Obemannade luftfartyg eller drönare.

UNDERVÄGSAVGIFT. Den svenska undervägsavgiften (en route) tas ut för flygplan över 2 ton som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst.

U-SPACE. Ett koncept som beskrivs av förordning (EU) 2021/664 av nya digitala tjänster för drönare.

U-SPACE-LUFTRUM. En geografisk UAS-zon med U-space-tjänster som tillhandahålls av tjänsteleverantörer (U-space Service Provider, USSP).

UTM. Unmanned Aircraft System Traffic Management. Digitala tjänster för att hantera obemannad luftfart.



LFV — Luftfartsverket
Organisationsnummer: 202100-0795

601 79 Norrköping
Besöksadress huvudkontor: Hospitalsgatan 30, Norrköping
Telefon: 011-19 20 00

epost: lfv@lfv.se
instagram@luftfartsverket · facebook.com LFV · linkedin.com LFV · lfv.se

Tack till alla som medverkat i LFVs årsredovisning. Grafisk form och produktion: Newsroom.
Fotografer: Peter Karlsson Svarteld, Jesper Sundström, Försvarsmakten, Filmfinity Studios, Lavette, Getty Images.
Bilderna är bland annat tagna på ATCC och FPC Stockholm Arlanda, ATS Arlanda, ATS Landvetter och LFVs huvudkontor.
Tryck: Scandinavian Print Group Sweden AB 2026.

