

ÅRSREDOVISNING LUFTFARTSVERKET 2024





Årsredovisning LFV
Innehåll

ÖVERSIKT

Kort om LFV ... 4
Generaldirektören har ordet ... 6

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

2024 i korthet ... 10
Flygåret ... 12
Uppdrag och styrmodell ... 14
Transportpolitiska mål ... 15
Destination – ETT LFV ... 16
Huvudmål och resultat ... 20
Verksamhetsområden ... 22
- Flygtrafiktjänst – Prestationsstyrning ... 24
- Rapportering enligt prestationsplan ... 26
- Flygtrafiktjänst – Våra tjänster ... 28
- Flygtrafiktjänst – Flygsäkerhet ... 31
- Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst ... 32
- Övrig kommersiell verksamhet ... 34
- Forskning och innovation ... 36

Miljö och hållbarhet ... 38
Kultur och medarbetare ... 40
Investeringar ... 43
Intern styrning och kontroll ... 44

FINANSIELLA RAPPORTER

Resultaträkning ... 47
Kommentarer till resultaträkning ... 48
Balansräkning ... 50
Finansieringsanalys ... 52
Kommentarer till balansräkning, finansieringsanalys och anslagsredovisning ... 53
Redovisnings- och värderingsprinciper ... 54
Noter ... 57
Förslag till utdelning ... 65
Revisionsberättelse ... 66
Styrelse ... 68
Koncernledning ... 70
Fem år i sammandrag ... 73
Förkortningar och förklaringar ... 74









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.

KORT OM LFV

Verksamhet

LFV verkar nationellt och internationellt inom fyra huvudsakliga verksamhetsområden:

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

80 procent (82) av omsättningen kommer från flygtrafiktjänsten, som bland annat inbegriper 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 ramanslag för civilt försvar och infrastruktur för flygtrafiktjänst, som används för åtgärder inom totalförsvaret samt för investeringar i viss infrastruktur. 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.

Affärsverkskoncernen

LFV-koncernen består av affärsverket Luftfartsverket, det helägda holdingbolaget LFV Holding AB, dotterföretagen LFV Aviation Consulting AB och Aviseq Critical Communications 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.

LFV leder flyget i alla lägen

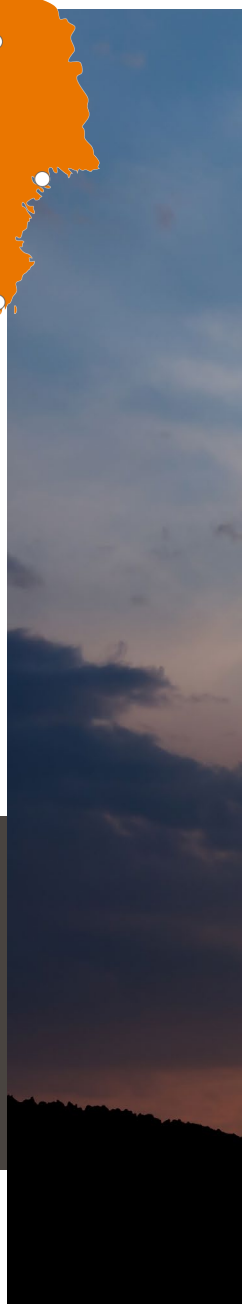
Luftfartsverket, LFV, är ett statligt affärsverk under Landsbygds- och infrastrukturdepartementet som ska tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart samt tjänster för obemannad luftfart. LFV ska även verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

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.

2024 hanterades i genomsnitt cirka 1 660 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.





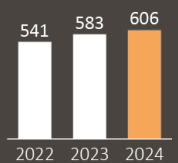
LFV I SIFFROR

0,7
... miljarder kronor i omsättning 2024 (inkl. jämförelsestörande intäktskorrigeringsposter –2,6)

1412
... antal medarbetare i koncernen

606
... tusen flygtrafikrörelser i svenskt luftrum som LFV hanterade

Flygrörelser (tusental)



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.

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. Under 2024 genomförde LFV en koldioxidberäkning av sin verksamhet, som ett led i miljö- och hållbarhetsmålet Nettonollutsläpp.

Innovation

LFVs forsknings- och innovationsverksamhet fokuserar huvudsakligen på att förbättra de tjänster LFV levererar. Verksamheten 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.



Under 2024 har LFV fortsatt att ta viktiga steg för att möta de utmaningar som omvärlden ställer på oss. Vi har stärkt vår förmåga, förbättrat våra processer och fokuserat på att leverera våra tjänster på bästa möjliga sätt.

LFV står rustat för att möta framtidens krav



Ann Persson Grivas konstaterar att 2024 har varit ett år präglat av både utmaningar och framsteg för LFV.

2024 har varit ett år präglat av både utmaningar och framsteg för LFV. Den geopolitiska utvecklingen i världen har satt fokus på områden som totalförsvar, säkerhetsskydd och informationssäkerhet. Vi har sett en ökning av it-angrepp och andra typer av störningar i samhället, vilket har understrukit vikten av att säkerställa och stärka våra system och processer.

Genom vårt långvariga samarbete med Försvarsmakten har vi byggt en stark grund för att kunna leverera flygtrafiktjänster i alla beredskapslägen. Den ökade militära aktiviteten i vårt närområde ställer nya krav på oss och vi fortsätter att förbereda oss för de möjligheter och utmaningar som Sveriges medlemskap i Nato medför.

Omvärldsläget fortsatte påverka flygtrafiken i det svenska luftrummet, och under året låg trafiken på cirka 78 procent av nivåerna jämfört med 2019. Utrikes- och överflygningstrafiken ökade gradvis, medan inrikesflyget minskade.

Vi utvecklar våra tjänster och samarbeten

För att ytterligare stärka vår långsiktiga förmåga beslutade LFVs koncernstyrelse i december 2023 att samla verksamheten i vårt helägda dotterbolag Aviseq Critical Communication AB (AVISEQ) med verksamheten inom affärsverket. AVISEQ ansvarar bland annat för drift och underhåll av LFVs tekniska system och har lång erfarenhet av att leverera lösningar för kritisk kommunikation. Genom att integrera denna verksamhet i affärsverket får vi större möjlighet att utveckla våra tjänster och samarbeten på lång sikt.

Destination – ETT LFV fokuserar på vårt kärnuppdrag

Under året arbetade vi med ekonomiska underlag och frågor som rör nästa referensperiod, RP4, som börjar 1 januari 2025. Målen för kostnadseffektivitet kommer att utgöra en utmaning även kommande år. För att möta dessa utmaningar stärkte vi vårt arbete med att identifiera och prioritera initiativ som stödjer målen inom vår strategiska inriktning, Destination – ETT LFV. Inriktningen, som implementerats under 2024, fokuserar på vårt kärn- och samhällsuppdrag och ger oss goda förutsättningar att snabbt anpassa oss till förändringar i omvärlden.

Ett viktigt steg under året var det avtal om en uppgradering av vårt flygledningssystem, som LFV i samarbete med övriga fem medlemsländer i COOPANS tecknade med leverantören av systemet. Uppgraderingen är en viktig milstolpe för att kunna hantera flygtrafiken på ett säkert, effektivt och hållbart sätt även i framtiden. Detta moderna system för flygledning säkerställer flexibilitet, anpassningsförmåga och samverkan, vilket möjliggör smidig integrering av ny teknologisk utveckling.

LFV har ett högt förtroende

Vårt arbete med att etablera tjänster för den obemannade luftfarten gör framsteg. I höstas publicerades anbudsförfrågan till de potentiella systemleverantörer som kvalificerat sig för att delta i LFVs upphandling av ett LFVs upphandling av ett system för obemannad luftfart. Under första kvartalet 2025 sker utvärdering av anbud samt kontraktsförhandlingar. Systemet kommer utgöra en delmängd av vad som krävs för att kunna tillhandahålla effektiva tjänster till den obemannade luftfarten, för ökad tillgänglighet och bibehållen flygsäkerhet för alla luftrumsbrukare. Under hösten 2024 har även arbetet med att definiera en process för obemannad luftfart startat, som kommer att bli en ny kärnprocess inom LFV.

”Vår inriktning ger oss de bästa förutsättningarna att snabbt anpassa oss till förändringar i omvärlden”

Under året fick vi bekräftelse på det höga anseende LFV har. I Verians årliga mätning placerar sig LFV bland de 12 myndigheter i Sverige med högst anseende. Vi utsågs dessutom till ”Excellent arbetsgivare 2024” av Nyckeltalsinstitutet, där vi särskilt utmärkt oss inom områden som tillsvidareanställningar, jämställda chefskarriärer och konkurrenskraftiga löner. Detta är ett erkännande som stärker oss i vårt arbete med att vara en attraktiv arbetsgivare. Vi ser också andra tecken på att LFV är en intressant arbetsgivare. Antalet ansökningar till flygledarutbildningen ökar. Det bådar gott inför framtiden.

Ann Persson Grivas
Generaldirektör





Förvaltningsberättelse

2024 i korthet

Fortsatt ökning av flygtrafiken men omvärldsläget påverkade

Flygtrafiken ökade efter den nedgång som pandemin orsakade, men inrikestrafiken minskade. Totalt uppgick antalet flygrörelser i svenskt luftrum till 605 924, en ökning med 3,9 procent jämfört med 2023, vilket motsvarar i genomsnitt 78 procent av 2019 års volym. Stängda luftrum med anledning av Ukrainakriget påverkade trafikflödena.

AVISEQ och LFV – starkare tillsammans

Under året har arbetet med att integrera verksamheten i dotterbolaget AVISEQ med affärsverket LFV pågått. Syftet är att få rådighet över den tekniska driftorganisationen för ATS- och CNS-tjänsterna och att fortsätta leverera på gemensamma uppdrag i alla beredskapslägen. Datum för verksamhetsövergången från AVISEQ till affärsverket är planerad till 2025 men ännu inte fastställt.

Uppgraderat flygledningssystem

Tillsammans med COOPANS fem andra medlemsländer har LFV skrivit kontrakt om en uppgradering av det nuvarande flygledningssystemet. Uppgraderingen ger systemet en ny arkitektur och utvecklingsmiljö, och uppfyller de nya regelkraven från EU.

Flyget på Malmö Airport trafikleds på distans

I februari 2024 anslöts flygtrafikledningen vid Malmö Airport till LFVs kontrollcentral för flygledning på distans på Arlanda, RTC Stockholm. För en smidigare omställning tillhandahålls tjänsten under en period växelvis från två ledningsplatser, RTC Stockholm och Malmö Airport.

Destination – ETT LFV

Destination – ETT LFV började gälla från och med januari. Det är en ny strategisk inriktning som ska se till att hela verksamheten rör sig i samma riktning mot gemensamma mål. Inriktningen sätter fokus på kärn- och samhällsuppdraget och ger förutsättningar att snabbare hantera omvärldens förändringar. Inriktningen innehåller tre huvudmål som ska skapa förflyttning: Utvecklad flygtrafiktjänst, Kostnadseffektivitet och produktivitet och Funktionellt totalförsvar.

Deltog i försvarsövningar

LFV bidrog i planeringen och genomförandet av Försvarsmaktens övningar Nordic Response i norra Sverige i början av året. I juni deltog LFV i den årligen återkommande marinövningen Baltic Operations (Baltops). Baltops 24 var den första med Sverige som Natoallierad.

Beredskap i en orolig omvärld

Det säkerhetspolitiska läget var fortsatt allvarligt under 2024, vilket innebar ett hot mot Sveriges infrastruktur. LFV lade stor kraft på beredskapsfrågorna för att stärka förmågan i alla lägen, bland annat genom övning. Under året tog LFV beslut om en totalförsvarsplan för åren 2025–2034. LFV intensifierade också säkerhetsskyddsarbetet på flera fronter.

Antagen miljöpolicy

LFV tog under våren fram en separat miljöpolicy som visar LFVs inriktning mot ett ansvarsfullt och strukturerat miljöarbete. Miljöpolicyn tar upp bland annat tjänsteresor, energiförbrukning, digitala möten, miljöpåverkan vid inköp och upphandling samt ett aktivt flygtrafikledningsarbete med lösningar för ett hållbart luftrum.

Fördelning intäkter
(Koncernen, %)



- Intäkter avgiftssystemet, 60
- Intäkter för lokal flygtrafiktjänst, 16
- Övriga kommersiella intäkter, 5
- Övriga intäkter, 6
- Anslag, 13

Fördelning rörelsekostnader
(Koncernen, %)

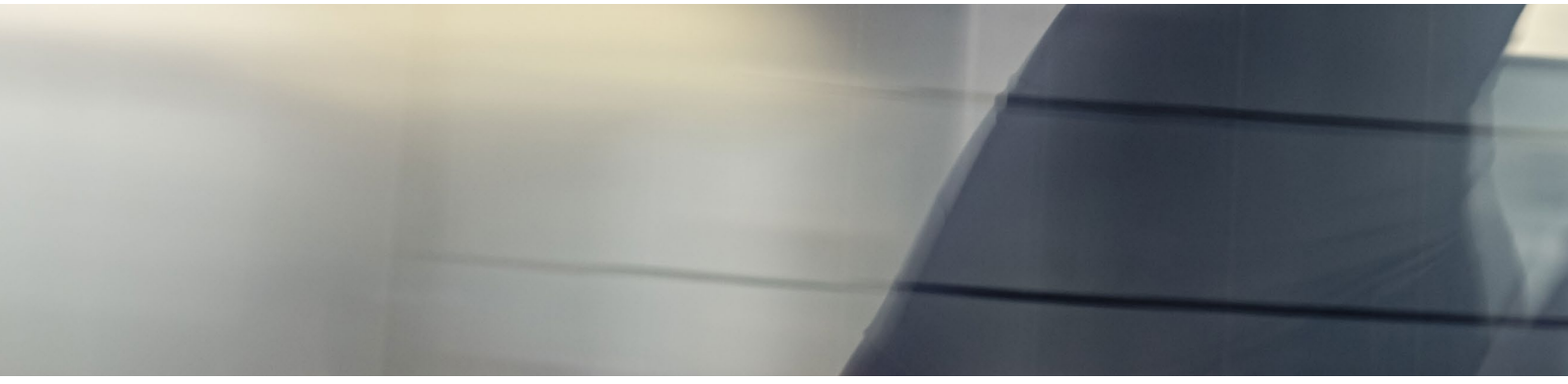


- Lönekostnader, 35
- Sociala avgifter, 11
- Pensionskostnader, 21
- Övriga rörelsekostnader, 23
- Av- och nedskrivningar, 10

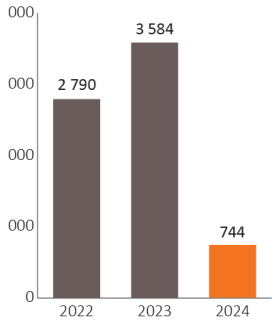
Investeringar

483

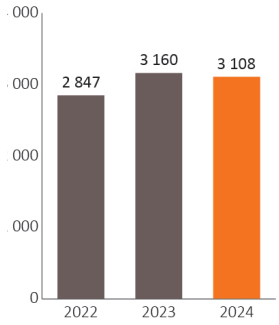
... miljoner kronor



Intäkter
(Koncernen, mkr)



Kostnader
(Koncernen, mkr)



Flygtrafikvolym

+3,9 %

... jämfört med 2023

Fokus på rekrytering och kompetens

LFV behöver rekrytera fler nya flygledare på grund av stora pensionsavgångar under de närmsta åren. Under året utökades därför antalet elever till utbildningen och det kommer vara ett större intag av elever till flygledarskolan Entry Point North (EPN) även under kommande år. För att klara kompetensförsörjningen fokuserade LFV fortsatt på förädling av resurs- och rekryteringsplanering.

Förvaltning av CNS/MET

Under 2024 har LFV och Swedavia utrett möjligheterna att överföra förvaltningsansvaret för Swedavias CNS- och MET-utrustning från Swedavia till LFV. Förstudien visade på sådana möjligheter. Efter styrelsebeslut i december fortsätter nu dialogen och förhandlingarna mellan partnerna angående förutsättningar och villkor.

Årets resultat

Resultatet efter finansiella poster uppgick till –106 mkr, exklusive intäktskorrigeringar om 2 629 mkr på grund av omvärdering av pensionsskulden. Totalresultatet uppgick till 508 mkr, inklusive jämförelsestörande intäktskorrigeringar och efter försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden. Den försäkringstekniska omvärderingen utifrån 2024 års beräkningsgrunder innebar en minskning av pensionsskulden med 3 244 mkr.

Fortsatt hög investeringstakt

Årets investeringar uppgick till 483 mkr. LFV fortsatte nyinvestera i åtgärder för att utveckla och höja robustheten inom flygtrafiktjänsten, men även för att vidmakthålla befintliga system och program.

Måluppfyllelse enligt prestationsplanen

LFV klarade kostnadseffektivitets- och kapacitetsmålen i den svenska prestationsplanen under 2024. Flygsäkerhetsmålen uppfylldes för perioden. Kriget i Ukraina innebar fortsatta luftrumsrestriktioner som även påverkade flygtrafiken i Sverige, vilket ledde till att miljömålet inte uppnåddes. 2024 var sista året i avgiftssystemets referensperiod 3, RP3.

Nästa referensperiod

År 2025 påbörjas nästa referensperiod, RP4. LFVs kostnadsunderlag skickades in till Transportstyrelsen 1 oktober, som sedan sammanställde och skickade in en svensk plan till EU. LFV fick ett preliminärt beslut från Transportstyrelsen om godkända kostnadsnivåer. EU-kommissionen ska besluta om den svenska planen för RP4 våren 2025.

Väsentliga händelser efter räkenskapsårets utgång

Inga väsentliga händelser har inträffat efter räkenskapsårets utgång som får påverkan på resultat och ställning för räkenskapsåret eller annan information i årsredovisningen. Räkenskapsåret slutade den 31 december 2024.



Fortsatt återhämtning av flygtrafiken trots minskad inrikestrafik

Flygtrafiken ökade 3,9 procent under 2024 till 78,3 procent av 2019 års flygrörelser. Det var framför allt den överflygande trafiken som ökade under året. Antalet flygrörelser i svenskt luftrum uppgick till 605 924.



Den överflygande trafiken, utan start eller landning i Sverige, utgör den största delen av den totala trafikvolymen och var det trafikslag som ökade mest 2024. Ackumulerat under året uppgick både den överflygande trafiken och utrikestrafiken till 80 procent av 2019 års trafik. Jämfört med 2023 års trafik blev utfallet +9,9 procent för överflygande trafik medan utrikestrafiken ökade med 1,6 procent. Inrikestrafiken däremot minskade med 7,8 procent jämfört med föregående år och uppgår till 68 procent av nivån 2019. Den stora ökningen av överflygande trafik beror till stor del på ökande flygtrafik av kinesiska flygbolag som inte påverkas av restriktionerna i luftrummet, utan kan trafikera såväl ryskt som europeiskt luftrum.

Flygtrafikens utveckling i Sverige

Under 2024 var luftrumsrörelserna i den civila luftfarten fortfarande 22 procent lägre än 2019 års volym. Efterfrågan på flygresor har dämpats. Digitala mötesformer, förändringar på flygmarknaden, ökade biljettpriser, förändringar i företags och organisationers resepolicies samt miljöhänsyn påverkar valet av resesätt. Inom flygbolagssektorn är lönsamhetsproblemen omfattande och både SAS och BRA har genomgått rekonstruktioner de senaste åren. Även Norwegian, som är en betydande operatör på den svenska marknaden, genomgick en rekonstruktion i samband med pandemin.

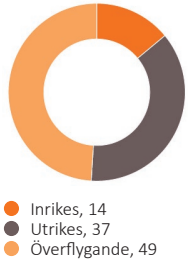
Förändringar i flygbranschen

Alltsedan pandemin har LFV haft en försiktig syn på flygmarknadens utveckling i Sverige. Det gäller särskilt inrikesmarknaden där LFVs prognos är att trafiken varaktigt kommer att stabiliseras på en betydligt lägre nivå än innan pandemin. Efterfrågan på inrikesmarknaden har inte varit tillräcklig för att motivera utbudet av flygresor vilket drivit fram strukturella förändringar som i sin tur kan försämra utbud och tillgänglighet. Under hösten meddelade BRA att de avslutar sin verksamhet på Bromma flygplats från och med början av 2025. Istället blir de underleverantör till SAS och fokuserar på kontraktsflygningar från Arlanda. BRA var fram till årsskiftet den helt dominerande operatören på Bromma. Flygplatsens framtid är osäker och behovet av flygtrafiktjänster vid flygplatsen förväntas minska. Stockholms stad har sedan tidigare också sagt upp avtalet med Swedavia om Bromma flygplats för att frigöra yta för bostäder och stadsutveckling. Avtalet löper till 2038.

Även när det gäller utrikesflyg påverkades Sverige av de förändringar som sker inom SAS. En starkare koncentration till Köpenhamn som huvudflygplats innebär i första hand färre direkt- och långlinjer från Arlanda.

Efterfrågan på korta inrikesresor har minskat. Delvis beror det på minskad efterfrågan av tjänsteresor, vilket bland annat är en följd av digitala möten.

Fördelning trafikslag
(%)

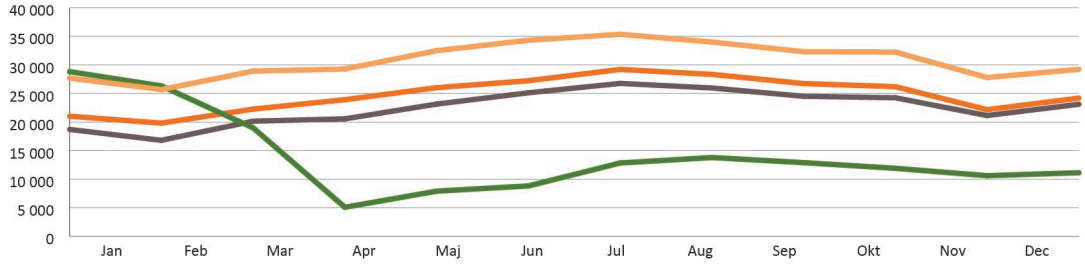


Långsiktig trend

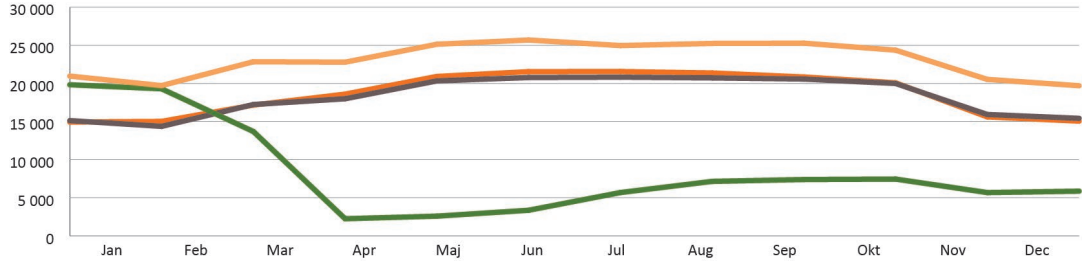
Geopolitiska spänningar och krig i Ukraina och mellanöstern innebar ett fortsatt skärpt säkerhetsläge. LFVs trafikprognos pekar mot en utdragen utveckling, där det dröjer till efter 2030 innan antalet luftrumsrörelser är tillbaka på samma nivåer som före pandemin. LFVs trafikprognos för inrikestrafiken justerades ned ytterligare för kommande år. Om luftrumsrestriktionerna kopplade till Ukrainakriget hävs blir det en snabbare och starkare långsiktig utveckling, 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.

LFVs trafikprognos pekar mot en utdragen utveckling

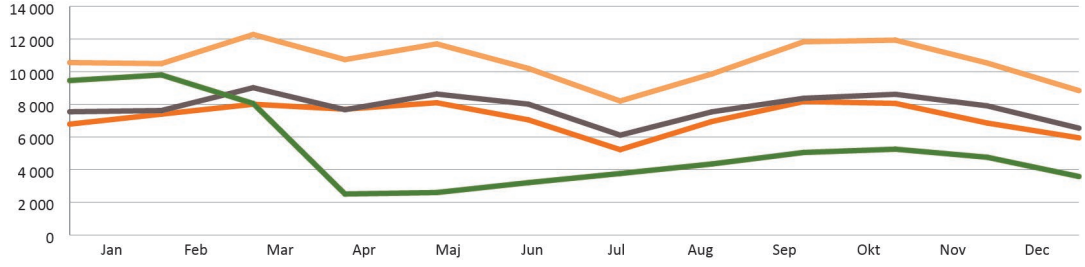
Antal överflygande IFR-rörelser



Antal utrikes IFR-rörelser



Antal inrikes IFR-rörelser



2019 2020 2023 2024

IFR = Instrument Flight Rules, det vill säga flygningar som utförs i enlighet med instrumentflygreglerna, vilket är majoriteten av alla flygningar.
Utöver siffrorna för 2024 redovisas åren 2019 som referensår innan pandemiåret, 2020 som det första pandemiåret och 2023 som referens för föregående år.



Komplexa regelverk styr verksamheten

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

Ett statligt affärsverk

LFV är ett affärsverk och styrs av samma regelverk som gäller för förvaltningsmyndigheter generellt, men med ett antal undantag och tillägg. Som upphandlande myndighet omfattas LFV av nationella upphandlingsregler och EU:s regelverk kring konkurrens och statsstöd. LFV bedriver affärsverksamhet i aktiebolagsform i affärsverkskoncernen, där verksamheten regleras av associationsrättsliga regelverk tillsammans med de regler som finns för bolagens respektive verksamheter.

Regelverk för flygtrafiktjänst

Den verksamhet som LFV bedriver inom området flygtrafiktjänster styrs av såväl globala riktlinjer och EU-regelverk som nationella lagar, förordningar och föreskrifter. En stor del av intäkterna får LFV från användarna av luftrummet, det vill säga flygbolagen, enligt ett prestations- och avgiftssystem som regleras av en EU-förordning. Kostnadsbaser och avgifter beslutas genom antagande av nationella prestationsplaner som utgör ramarna för avgiftssystemet för den aktuella referensperioden, där 2024 är det sista året i referensperiod 3.

Rätten att utfärda mer detaljerade regler än de som finns i en förordning kallas föreskriftsrätt. Försvarsmakten har föreskriftsrätt för militär luftfart inom områdena flygbriefingtjänst, flygvädertjänst och kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster för militär luftfart. För civil luftfart har Transportstyrelsen föreskriftsrätt för dessa områden. LFV ska tillämpa båda regelverken.

Single European Sky II+

Europaparlamentet och medlemsländerna nådde under året en uppgörelse efter långdragna förhandlingar kring Single European Sky, SES 2+. Detta efter att EU-kommissionen initierat ändringar i regelverket för att kunna möta bland annat kommande krav på ökad kapacitet, modernisering av tekniska system, flexibilitet, digitalisering, drönare och kostnadseffektivitet. Förordningen publicerades i EU:s officiella tidning i november. LFV kommer nu att analysera den slutgiltiga versionen av förordningens inverkan på LFV.

European ATM Master Plan

European ATM Master Plan är en övergripande plan som styr utvecklingen för den europeiska flygtrafiktjänsten på ett samordnat och harmoniserat sätt, i syfte att möjliggöra uppfyllandet av visionen Single European Sky. Den är en plan för forskning och utveckling inom flygledning och ligger till grund för kommande EU-förordningar vilka kommer att vara tvingande för LFV att genomföra. Den första versionen av planen lanserades 2009 och uppdateringar har därefter genomförts återkommande. Den femte versionen av European ATM Master Plan färdigställdes i slutet av 2024 och innehåller ett större fokus på obemannat flyg, datadrivna leveransmodeller, virtualisering och ökad automation.

Beredskapsmyndighet

Som beredskapsmyndighet har LFV ett särskilt ansvar för krisberedskap och beredskapsplanering för höjd beredskap i Sverige. LFV är också leverantör av flygtrafiktjänster till Försvarsmakten i alla beredskapslägen. Utifrån detta ska LFV följa ett flertal nationella lagar, förordningar och föreskrifter som reglerar säkerhetsskydd, informationssäkerhet och kris- och beredskapsfrågor.

Remisser

Genom att besvara remisser har LFV möjlighet att påverka utveckling av nya och ändrade regler samt påverka utveckling inom olika områden. Under 2024 hanterade LFV ett 50-tal remisser om alltifrån regler inom flygtrafiktjänst till övergripande planering för infrastrukturen i Sverige. LFV lämnar i sina remissvar synpunkter utifrån LFVs uppdrag och de intressen som LFV har att beakta. Exempel på områden som LFV besvarat remisser inom är bland annat beredskap, säkerhet och sanktioner inom luftfarten.

LFV har en viktig roll för luftfarten i Sverige

LFV arbetar för en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst som är tillgänglig och robust, och bidrar på så vis till att uppfylla de transportpolitiska målen.

De transportpolitiska målen pekar ut politiskt prioriterade områden inom den statliga transportpolitiken och är en utgångspunkt för åtgärder inom transportområdet. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det finns funktions- 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.

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 dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Nya huvudmål

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 är aktivt i arbetet med att utveckla den europeiska flygtrafiktjänsten.

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

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

Operativ verksamhet stödjer mål

Under 2024 uppdaterades LFVs nyckeltal för uppföljning av den operativa verksamheten. Detta bidrar till att säkerställa att den operativa verksamheten efterlever de transportpolitiska målen.

Flygsäkerhetsarbetet inom LFV skapar förutsättningar för att en flygning kan genomföras säkert, vilket bidrar till hänsynsmålet.

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.

Möta framtidens krav

Under 2024 påbörjade LFV arbetet med att ta fram en klimat- och sårbarhetsanalys. Genom att analysera hur ett förändrat klimat skulle kunna påverka delar av transportsystemet samt kartlägga och minimera eventuella risker, bidrar LFV till att uppfylla de transportpolitiska målen.

Ett exempel på investering som stöttar såväl funktionsmålet som hänsynsmålet är det nya navigationshjälpmedel för piloter (DME) som LFV driftsatte under hösten. Genom att byta ut äldre utrustning tillgodoser LFV bibehållen driftsäkerhet för kontrollcentraler och luftrumsbrukare, effektiviserar underhåll för en mer kostnadseffektiv och miljömässigt hållbar drift samt ger högre tillgänglighet till navigationshjälpmedlet DME.

Ett annat exempel som bidrar till funktionsmålet är projektet Sweden U-space. Projektet, som syftar till att möta framtidens krav på en växande obemannad luftfart, skapar ökad tillgänglighet för nya luftrumsbrukare genom att tillhandahålla tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart i Sverige.

Sweden Airspace Project (Swea) ska minska komplexiteten i luftrummet och leda till förbättringar, vilket skapar ökad tillgänglighet och bidrar till funktionsmålet. Swea kommer leda till positiva miljöeffekter genom minskad bränsleförbrukning för flygtrafik till och från Arlanda, och stöttar därmed också hänsynsmålet.

I maj 2024 släppte LFV en ny version av drönarkartan som gör det lättare för drönarpiloter att kunna använda sig av luftrummet utan att riskera störningar på den befintliga luftfarten.

LFV är en av samarbetsparterna i projektet Elflyg i Sverige, som utreder elflygets potential i landet. Projektet stöttar funktionsmålet genom att bidra till utvecklingskraft, och hänsynsmålet genom att bidra till en miljöanpassad flygfart.

Exemplen beskrivs mer i andra avsnitt av årsredovisningen.

> *LFV fyller en avgörande roll i en väl fungerande flyginfrastruktur*

Ny strategisk inriktning med fokus på kärnuppdraget

Från och med 2024 har LFV en ny strategisk inriktning, Destination – ETT LFV. Den nya inriktningen 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.

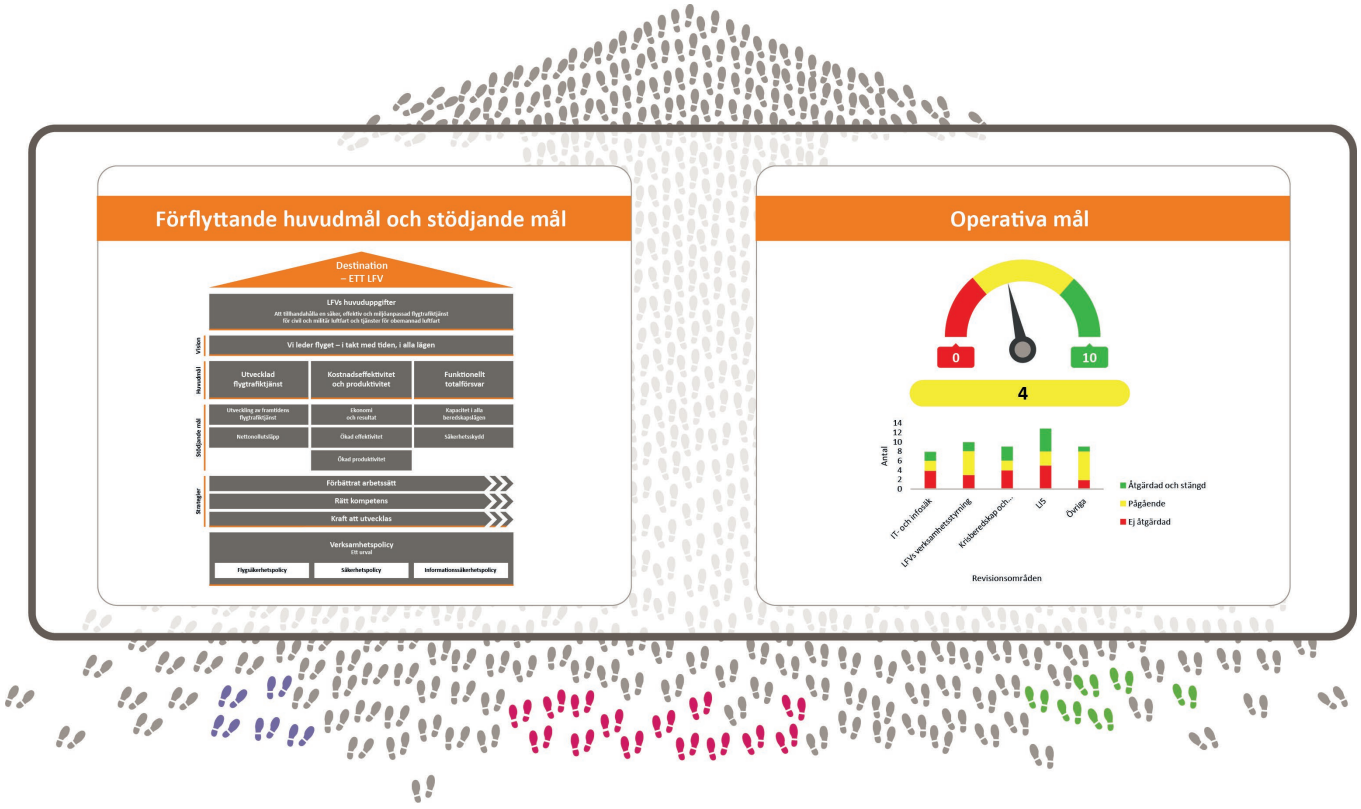
När världen förändras måste LFV förändras med den. LFV har de senaste åren fått större krav på förmågan att ställa om och att bidra till samhällsutvecklingen:

- 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, inte minst till följd av en ökad användning av drönare, med nya behov och krav på dagens och framtidens flygtrafiktjänst.

Blicken mot framtiden

Den nya inriktningen 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.

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. Genom att koncentrera sig på tre huvudmål, jämfört med tidigare nio, 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.

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 som verksamheten har och är inte direkt kopplade till huvudmålen. De operativa målen har sin egen struktur och funktion för att styra och följa verksamheten.

Inriktningen sätter fokus på kärn- och samhällsuppdraget

Styrmodellen innehåller förflyttande huvudmål och operativa mål.

Med fokus på Destination – ETT LFV

Den nya inriktningen kallas Destination – ETT LFV. I illustrationen visas de delar som ingår: LFVs huvuduppgifter som de anges i instruktionen, visionen, huvudmålen, dess stödjande mål och strategierna.

I samband med den nya strategiska inriktningen har LFV tagit fram en ny vision: Vi leder flyget – i takt med tiden, i alla lägen. Visionen fokuserar på både det viktiga kärnuppdraget – vi leder flyget – och den förflyttning som LFV önskar göra – i takt med tiden, i alla lägen.

Huvudmålen

Om visionen svarade på varför, så svarar de tre huvudmålen på frågan om vad som ska göras. Huvudmålen är de områden där LFV har störst behov av att utvecklas för att möta de krav som ställs på affärsverket, idag och i morgon. De tre huvudmålen är Utvecklad flygtrafiktjänst, Kostnadseffektivitet och produktivitet och Funktionellt totalförsvar. Genom att uppfylla de här målen säkerställer LFV förmågan att möta en bransch och en omvärld i förändring. Med bara tre huvudmål fokuseras arbetet och blir ett stöd för att prioritera aktiviteter i vardagen. Målen gäller för alla medarbetare på LFV.

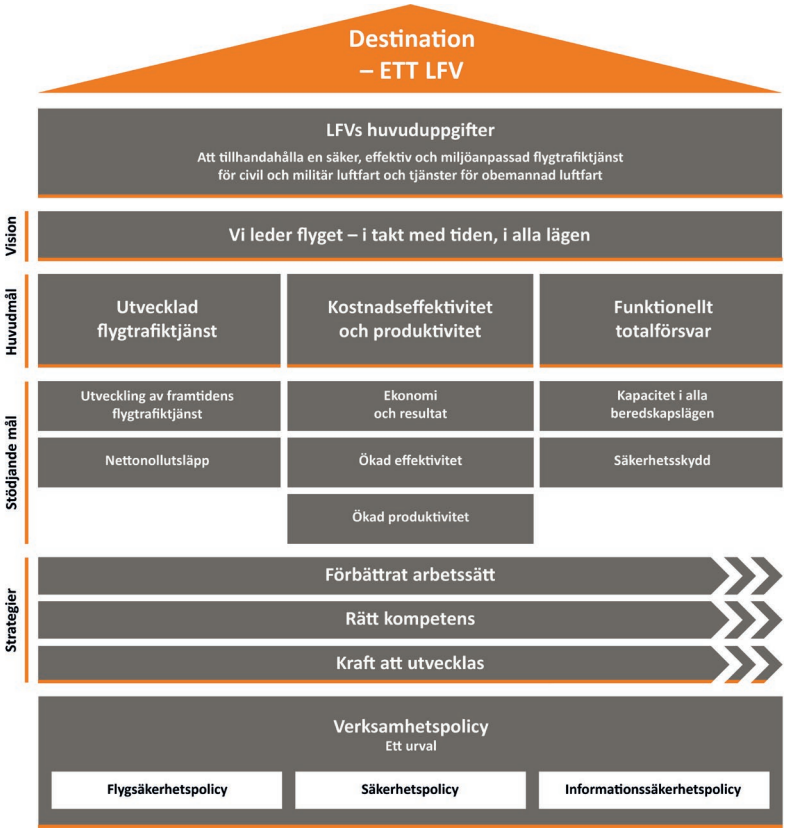
Innebörden av Utvecklad flygtrafiktjänst gäller såväl traditionell flygtrafiktjänst som obemannad luftfart. Här ska LFV ta en aktiv roll och bidra till utvecklingen av flygtrafiktjänsten.

Kostnadseffektivitet och produktivitet är en nödvändighet för att svara mot de krav som ställs på LFV.

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

Stödjande mål

Till de tre målen finns också stödjande mål. De förtydligar huvudmålen och är till hjälp vid planeringen av arbetet. De är uppsatta med två tidshorisonter – en på lite kortare sikt till 2026 och en på lite längre sikt till 2030.



Den nya inriktningen Destination – ETT LFV med alla ingående delar.

Strategier

Slutligen innehåller inriktningen övergripande strategier som svarar på hur målen ska nås. Inom ramen för verksamhetsplaneringen fylls de sedan med aktiviteter. På det här sättet kommer LFV att förflytta sig i den riktning som omvärlden kräver, som ETT LFV.

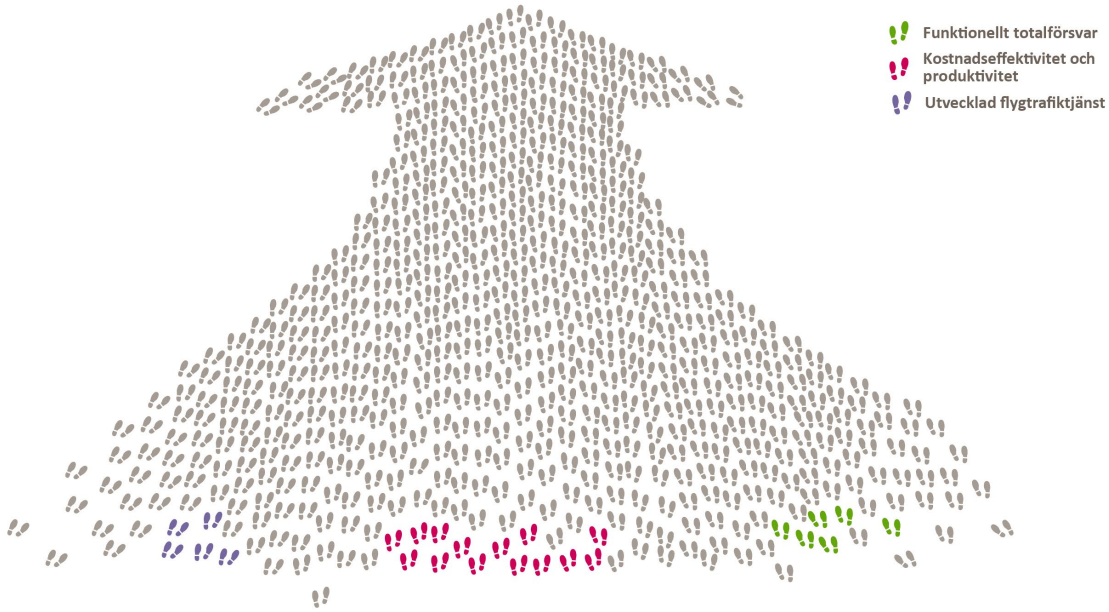
Verksamhetspolicy

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.

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

De små stegens logik

För att LFV ska röra sig mot Destination – ETT LFV ska verksamheten arbeta med ständiga förbättringar i små men många steg, enligt de små stegens logik. Det kan liknas vid en metodik för att bedriva förändringsarbete, och kan användas i förhållande till huvudmålen, de stödjande målen och de operativa målen. De små stegens logik visar på LFVs vilja att systematiskt arbeta med ständiga förbättringar för förflyttning enligt den nya inriktningen. Här presenteras några av stegen.



Uppdaterad inköpsprocess

Tidigare använde sig LFV av lagen om upphandling inom försörjningssektorerna. Från och med 2024 tillämpar LFV istället lagen om offentlig upphandling vid inköp, vilket även innebar förändrade upphandlingsbelopp. För att stödja arbetet uppdaterades LFVs inköpsprocess.

I april fastställdes den nya inköpsprocessen. Den visar hur man genomför inköp utifrån de regler som LFV som myndighet behöver följa och ger en överblick över arbetet med inköp. Processen har utvecklats med särskilt fokus på användaren av den – det ska vara lätt att förstå och lätt att göra rätt. Under den första halvan av 2024 kom också instruktioner och ett nytt arbetssätt infördes för att ytterligare tydliggöra tillvägagångssättet.

Enat arbetssätt ger ETT LFV

Lokal flygtrafiktjänst införde harmoniserade arbetssätt genom att använda fakta och mätbar data som underlag för beslut. Målet var att minska arbetsinsatsen per arbetsmoment när förändringar införs. Harmonisering skedde bland annat inom operativa metoder, resursplanering och utbildning, vilket kommer att göra det lättare att implementera nya regler. Det gör det även enklare för medarbetare som arbetar på flera tjänsteställen och kortar utbildningstiden för att ta upp en behörighet på ett annat tjänsteställe.

Ett konkret exempel på en metod som behöver harmoniseras är att ta fram sektorer för drönare och fallskärmshoppning. Därför påbörjade LFV arbetet med att undersöka vad som är ”best practice” och hur regelverken ska tolkas så att alla gör på samma sätt.

Smart resursplaneringsverktyg

Avdelningen En Route tog steg mot målet Kostnadseffektivitet och produktivitet genom Business Excellence. Arbetet innehåller initiativ som syftar till ökad produktivitet, sänkta alternativkostnader, ökad standardisering, identifiering av värdeskapande aktiviteter och nya affärsmöjligheter.

Ett av initiativen är den förstudie som startade under året för att ta fram ett resursplaneringsverktyg. Genom att samla in och analysera data från olika källor ska verktyget hjälpa till att identifiera trender, förutse behov och hantera och planera resurser mer effektivt. Verktyget kommer att utvecklas i flera steg enligt de små stegens logik och kan senare komma att innefatta stöd av AI.

Mål – så når LFV resultat

Verksamheten har bedrivits och följts upp enligt den nya målstrukturen. Uppföljningen visar att de initiativ och aktiviteter som lyfts fram i verksamhetsplanen för året i allt väsentligt löper på enligt plan och bidrar till förflyttningen.

Verksamhetsplan

LFVs verksamhetsplan för 2024–2028 beskriver målformuleringar, planer och prioriteringar för verksamheten. De mål och aktiviteter som satts upp i planen styrs av de mål som regeringen satt upp för verksamheten, bland annat de mål och uppdrag som framgår av det årliga regleringsbrevet, och mål i prestationsplanen som beslutats av EU-kommissionen i referensperiod 3 (RP3).

För att konkretisera de tre förflyttande huvudmålen och sju stödjande målen, har de mest prioriterade och största initiativen och investeringsområdena kopplats ihop mot ett av huvudmålen och dess underliggande stödjande mål. 14 initiativ lyftes i LFVs övergripande verksamhetsplan och ytterligare ett 90-tal ligger i de underliggande verksamhetsplanerna. Genomförandet av dessa initiativ och aktiviteter under året bidrar till förflyttningen på kort (2026) och lång (2030) sikt. Fokus för uppföljningen det första året med den nya inriktningen har varit att se till att arbetet kommit igång och löper enligt plan. Utveckling pågår av metodiken, formen för uppföljningen och mätbarheten av målen såsom effekter och bidrag till förflyttningen.

Utvecklad flygtrafiktjänst

Under huvudmålet finns de stödjande målen med tillhörande initiativ:

- Utveckling av framtidens flygtrafiktjänst
  - UTM, Sweden U-Space och obemannad luftfart
- Nettonollutsläpp
  - Swea-projektet
  - Markrörelsepresentation Stockholm
  - LFVs miljöplan

Arbetet med att utveckla tjänster för obemannad luftfart och möta nya behov är igång genom projektet Sweden U-Space. En annan växande fråga med betydelse för LFV är flygets miljö- och klimatpåverkan, där LFV arbetar för att bidra till omställningen mot ett hållbart flyg. Det pågående projektet Swea ska bidra till miljöomställningen och minska komplexiteten i luftrummet och är därför ett av de utvalda, prioriterade initiativen. Initiativ kopplade till LFVs miljöplan har genomförts under året. Initiativet med markrörelsepresentation är framflyttat till 2025.

Kostnadseffektivitet och produktivitet

Att arbeta med förbättring av processer och arbetssätt kring utveckling och förvaltning är viktigt för LFV. Det är en del i att stärka förmågan att planera, prioritera och genomföra utvecklings- och förvaltningsaktiviteter. De tre stödjande målen och valda initiativen för att bidra till detta är formulerade för:

- Ekonomi och resultat
  - Uppfylla ekonomiska mål i regleringsbrevet
- Ökad produktivitet
  - COOPANS ATM-modernisering
  - Kostnadseffektivitet i den operativa bemanningen
  - Fristående Flight Information Service
- Ökad effektivitet
  - Ökad leveransprecision
  - Gemensam resurs- och kapacitetsplanering

Ett delprojekt under COOPANS ATM-modernisering signalerar försening, men i nuläget betyder det inte påverkan på slutdatumet och effekterna för hela initiativet som löper under flera år framåt. För övriga initiativ rapporteras att de har slutförts med avsedd effekt eller att de löper på enligt plan.

Funktionellt totalförsvar

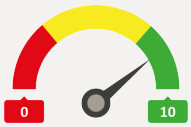
Följande delmål och utvalda prioriterade områden finns under det tredje huvudmålet med syfte att bidra till Sveriges totalförsvar och att öka takten i arbetet med att säkerställa flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen:

- Kapacitet i alla beredskapslägen
  - Kapacitet i alla beredskapslägen
  - Robust CNS-infrastruktur
  - Säkerhetsskydd
  - Informationssäkerhet
- AVISEQs verksamhet ska integreras i LFV – det så kallade fusionsprojektet pågick under året och ska slutföras 2025.

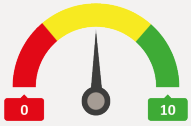
För respektive område under det stödjande målet kapacitet i alla beredskapslägen finns ett större antal underliggande aktiviteter och projekt. Framdriften är i allt väsentligt god även om det signalerats vissa avvikelser som i första hand rör tidplaner. Investeringar i infrastruktur för flygtrafiktjänsten och säkerhetsskydd samt arbetet med beredskap och informationssäkerhet har utförts.

Strategier

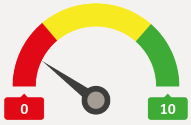
LFV har tre strategier som ska skapa förutsättningar för och beskriva *hur* förflyttning mot huvudmålen ska ske. Till dessa fanns under 2024 ett drygt 70-tal aktiviteter kopplade. De flesta med en plan



Kapacitet/Systemtillgänglighet	Operativt mål	Målvärde	Utfall 2024	Målet uppfyllt 2024
AFTM försening minuter/flygning	Minuter per flygning	0,01	0,01	Ja
AFTM försening minuter/ankomst	ATFM försening minuter/ankomst Arlanda	0,15	0,09	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 2024	Målet uppfyllt 2024
Positionstid	Andel tid i position (%)	52%	ATCC Malmö: 47% ATCC Stockholm: 46%	Nej
Flygtimme per FL-timme	Flygtimmar per FL-timme	ATCC Malmö: 1,6 ATCC Stockholm: 1,15	1,42 0,85	Nej
Positionstid	Andel tid i position (%), Arlanda, Landvetter och Bromma	56%	56%	Ja
Flygtimme per FL-timme	Kompositflygtimme/FL-timme ATS Arlanda, Landvetter och Bromma	0,95	0,96	Ja



Efterlevnad och intern leverans	Operativt mål	Målvärde	Utfall 2024	Målet uppfyllt 2024
Genomsnittlig rekryteringstakt hela verksamheten samt per verksamhet	Genomsnittlig rekryteringstakt hela verksamheten samt per verksamhet	80%	64%	Nej
Andel upphandlingar där LFV har ställt utökade miljökrav	Antal upphandlingar med miljökrav	20%	13%	Nej
Strategisk värdeinriktning	Antal föreslagna och pågående projekt och aktiviteter som stöttar LFVs strategiska inriktning	Utvecklad flygtrafiktjänst 40% Ökad produktivitet och effektivitet 40% Totalförsvar 20%	52% 46% 2%	Nej

att genomföras under en period om 1–2 år, det vill säga 2024–2025. Elva av dessa lyftes in i LFVs övergripande verksamhetsplan för 2024. Gemensamt för dem var att de var verksövergripande 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 startade under året var arbete med processutveckling, nytt verksamhetsledningssystem samt planering och uppföljning av totalförsvar. Andra aktiviteter som genomfördes är exempelvis att LFV anpassade och moderniserade arbetsplatsen i Norrköping, samt aktiviteter för att utveckla ledarskap, kultur och förändringskommunikation.

Operativa mål

Som ett komplement till huvudmålen och stödjande målen finns operativa mål. Det fanns för 2024 drygt 30 operativa mål preciserade, som är specifika för respektive del av verksamheten utifrån dess ansvarsområden och om de har en utförande, styrande eller stödjande funktion. De operativa målen är således inte direkt kopplade till huvudmålen. Målen är i stället klustrade till områdena kapacitet och systemtillgänglighet, kostnadseffektivitet, efterlevnad och intern leverans.

I tabellen ovan presenteras ett urval av de operativa målen som i första hand rör LFVs externa leverans. De styrande och stödjande funktionerna har mål som rör intern leveransförmåga och skapar förutsättningar för verksamheten. Måluppfyllnaden är god för mål som rör kapacitet och systemtillgänglighet. Utfallet för de mål som hör till området efterlevnad och leverans visar på flest utmaningar och behov av ytterligare ansträngningar för att nå målsättningarna. Orsaken till att målen inte nåtts varierar, men i vissa fall har andra prioriteringar behövt göras eller att måltalet har varit utmanande satt.

LFV verkar inom fyra områden

LFVs verksamhet delas in i fyra verksamhetsområden: Flygtrafiktjänst, Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst, Övrig kommersiell verksamhet och Forskning och innovation. Flygtrafiktjänst är det största verksamhetsområdet och står för 80 procent av omsättningen exklusive jämförelsestörande poster. De övriga verksamhetsområdena är kopplade till och en del av Luftfartsverkets instruktion – att leverera en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst.



Flygtrafiktjänst

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

Flygtrafiktjänsten omsatte under 2024 totalt 2 682 mkr (2 935) exklusive jämförelsestörande poster. Det innebär att verksamhetsområdet stod för 80 (82) procent av LFVs omsättning exklusive intäktskorrigeringar till följd av omvärdering av pensionsskulden.

Flygtrafiktjänsten finansierades genom undervägs- och terminalavgifter 74 (76) procent, ersättning från Försvarsmakten 14 (12) procent och ersättning för verksamhet vid civila flygplatser 12 (11) 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 408 mkr (326). Det motsvarade 12 (10) procent av LFVs totala omsättning.



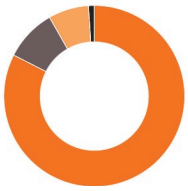
Övrig kommersiell verksamhet

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 240 mkr (263), vilket motsvarar 7 (7) procent av LFVs totala omsättning.

Fördelning omsättning



- Flygtrafiktjänst, 2 682 mkr, 80 %
- Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst, 408 mkr, 12 %
- Övrig kommersiell verksamhet, 240 mkr, 7 %
- Forskning och innovation, 43 mkr, 1 %



Andel av omsättning 2024: **1 %** (1 %, 2023)

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 43 mkr (49) vilket motsvarar 1 (1) procent av LFVs totala omsättning.

Affärsverkskoncernens sammansättning

I LFV-koncernen ingår affärsverket, holdingbolaget LFV Holding AB och de av holdingbolaget helägda dotterföretagen LFV Aviation Consulting AB och Aviseq Critical Communicaton 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 irländska IAA. 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.

Verksamhetsområde:

Flygtrafiktjänst – prestationsstyrning

EU:s prestationsmål är styrande för verksamheten

Flygtrafiktjänster i Europa styrs utifrån omfattande EU-regleringar och prestationsplaner. För 2024 klarade LFV målen i den svenska prestationsplanen för flygsäkerhet, kapacitet och kostnadseffektivitet. Målet för miljö var utmanande och uppnåddes inte.

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 2024 deltog LFV vid Transportstyrelsens konsultationer.

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. Den tredje referensperioden, RP3 (2020–2024), avslutades den 31 december 2024. Arbete pågick under hela året med förberedelser för kommande referensperiod, RP4 (2025–2029).

En sammanställning av mål och utfall i den gällande prestationsplanen finns i tabellen på sidan 26.

Referensperiod 3

2024 var det sista året av RP3. Referensperioden har i hög grad präglats av först coronapandemin och därefter den svaga återhämtningen till följd av kriget i Ukraina. LFV har under referensperioden uppnått målen gällande flygsäkerhet samtliga år, även de flesta kapacitetsmålen har klarats. Däremot har målen gällande raka flygvägar och kostnadseffektivitet inte kunnat uppnås alla år.

Återrapporteringen av prestationsplanens utfall för 2020–2024 innehåller preliminära utfall för 2024. Dessa kan komma att revideras under kommande år, då uppföljning av 2024 rapporteras till Transportstyrelsen och EU under våren 2025. Under 2025 kommer hela RP3-perioden (2020-2024) att följas upp av EU-kommissionen.

Referensperiod 4

Under 2024 har ett intensivt arbete pågått med kommande referensperiod, RP4 (2025–2029). EU fattade beslut om EU-övergripande mål för perioden inom de olika områdena. Regelverket för RP3 gäller även under RP4.

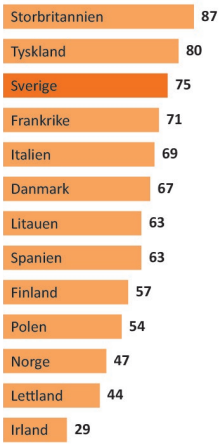
LFV levererade underlag till Transportstyrelsen med bedömningar av kostnader för att bedriva flygtrafiktjänsten för en route och terminaltjänsten för Stockholm-Arlanda under RP4. LFV levererade även investeringsunderlag, bemanningsplaner och beskrivningar av den planerade verksamheten under kommande femårsperiod. Transportstyrelsen sammanställde i sin tur underlaget till en svensk prestationsplan som har konsulterats med flygbranschen och därefter skickats till EU den 1 oktober 2024 för granskning och beslut. LFV har erhållit ett villkorat beslut i december 2024 från Transportstyrelsen gällande godkända kostnadsnivåer för RP4.

Flygsäkerhet

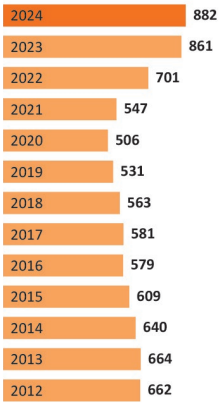
Under RP3 sattes flygsäkerhetsmål för bedömning av verksamhetens effektivitet och mognadsgrad i säkerhetsledningssystem samt efterlevnad och upprätthållande av säkerhetskultur. Målen täcker hela LFVs verksamhet. Måluppfyllelsen mäts genom en årlig enkätundersökning.

Enkäten för uppföljning av målen har besvarats för åren 2020–2023. LFV uppnådde under den perioden samtliga nationella mål inom flygsäkerhet. Rapporteringen för 2024 görs till Transportstyrelsen under det första kvartalet 2025. Därefter rapporterar Transportstyrelsen till EU den 1 juni 2025. På grund av det redovisas inget utfall för 2024.

Undervägsavgifter 2024 urval av Europas länder
(euro/service unit)



Undervägsavgifter Sverige
(kr/service unit)



Punktlighet

99,9 %

... av flygningar har genomförts utan några större förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten under 2024.

Miljö

Genomsnittlig horisontell en route-effektivitet, det vill säg avvikelsen mellan faktiskt flugen sträcka och den rakaste flygvägen från avgångsflygplats till landningsflygplats, utgör nyckeltalet för miljö i prestationsplanen. 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 luftrumsrestriktionerna på grund av Ukrainakriget 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.

Utfallet de senaste åren påverkades av att många flygvägar förlängdes på grund av restriktioner, framför allt i området kring Kaliningrad. Detta påverkade nyckeltalet i miljömålet i alla angränsande luftrum. Utfallet för svenskt luftrum blev 1,72 procent 2024 (1,75), att jämföra med prestationsplanens mål på 1,05 procent. Prestationsplanens miljömål beslutades innan den ändrade situationen. Delkomponenter i nyckeltalet visar att flygvägarna inom det svenska luftrummet fortfarande är raka och att försämringen av nyckeltalet framför allt beror på förlängning av hela flygvägen, 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 bedrevs med hög tillgänglighet under 2024. Den relativt låga trafikvolymen jämfört med åren före pandemin bidrar till att målet kan uppnås. 99,9 procent av en route-flygningarna i svenskt luftrum under 2024 genomfördes utan några större förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten. Den genomsnittliga förseningen i det svenska luftrummet uppgick till 0,01 (0,01) minuter per flygning, jämfört med målet på 0,08 minuter per flygning.

Luftrumskapaciteten för terminal Stockholm-Arlanda låg på en hög nivå 2024 och målet kunde nås. Utfallet för genomsnittlig försening blev 0,07 (0,30) minuter per flygning, vilket var bättre än målet på 0,15 minuter per flygning.

Kostnadseffektivitet

Målen för kostnadseffektivitet mäter utvecklingen på reala enhetskostnader. Basåret är 2017 års prisnivå, mätt i Harmoniserat konsumentprisindex (HIKP). Undervägs- och terminalavgifterna vid Stockholm-Arlanda regleras genom avgiftssystemet. Sammantaget svarade dessa avgifter för 60 (65) procent av LFVs omsättning. Undervägsavgifterna finansierar flygtrafiktjänsten för en route som utförs vid kontrollcentralerna och 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 2024 blev –37 kr per service unit, vilket var bättre än målet på 479 kr. Det berodde på de stora ”omvända” okontrollerbara pensionskostnaderna, bortsett från dessa blev utfallet 510 kr. Det högre utfallet beror på lägre trafikvolymer än prognostiserat i prestationsplanen. Även målet för kostnadseffektivitet för terminal Stockholm-Arlanda nåddes. Utfallet var –149 kr, jämfört med målet på 1 027 kr, även för terminal beroende på okontrollerbara pensionskostnader. Bortsett från okontrollerbar kostnader blev utfallet 1 066 kr, avvikelsen beror främst på lägre trafikvolymer än i prestationsplanen.



Under 2024 har ett intensivt arbete pågått med kommande referensperiod, RP4 (2025–2029).

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 tredje referensperioden (RP3) 2020–2024.

Nedanstående tabell redovisar mål och utfall i Sveriges prestationsplan och LFVs uppföljning av dessa mål 2020–2024. 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. Målen och utfallen graderas från A till D, där A är den lägsta nivån och D är den högsta. Utfallet för kostnadseffektivitet 2024 är preliminärt uträknat och kan komma att uppdateras efter slutrapportering till Transportstyrelsen våren 2025. Efter slutavstämning av utfallet för 2023 har kostnadseffektivitetsutfallet justerats jämfört med årsredovisningen för 2023.

Målområden – KPI	Område	KPI (definition)	Mål 2024	Utfall 2024	Mål 2023	Utfall 2023	Mål 2022	Utfall 2022	Mål 2021	Utfall 2021	Mål 2020	Utfall 2020
FLYGSÄKERHET												
Policy och mål	LFV	Mognad enligt enkät	C	—	C	C	C	C	C	C	Inget mål	C
Riskhantering	LFV	Mognad enligt enkät	D	—	D	D	D	D	D	D	Inget mål	D
Säkerställande av flygsäkerhet	LFV	Mognad enligt enkät	C	—	C	C	C	C	C	C	Inget mål	B
Främjande av flygsäkerhet	LFV	Mognad enligt enkät	C	—	C	C	C	C	C	C	Inget mål	C
Flygsäkerhetskultur	LFV	Mognad enligt enkät	C	—	C	C	C	C	C	C	Inget mål	C
MILJÖ												
Genomsnittlig horisontell en route-effektivitet, %	En route	Avvikelse mellan flugen och rakaste distans	1,05	1,72	1,05	1,75	1,05	1,70	1,05	1,04	1,26	1,03
KAPACITET												
ATFM-förseningar – minuter per flygning	En route	Förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten	0,08	0,01	0,08	0,01	0,07	0,04	0,05	0,00	0,12	0,01
Terminal ATFM-förseningar vid ankomst – minuter per flygning	Terminal Arlanda	Förseningar orsakade av flygtrafiktjänsten	0,15	0,07	0,15	0,30	0,15	0,09	0,05	0,00	0,35	0,00

KOSTNADSEFFEKTIVITET – kronor per service unit			Mål 2024	Utfall 2024	Mål 2023	Utfall 2023**	Mål 2022	Utfall 2022	Mål 2020–2021	Utfall 2020–2021
	En route	Enhetskostnad – Sverige	587,62		650,98		774,65		1 361,88	
		Enhetskostnad – LFV	479,46	–36,75* (510,10)	467,76	673,99	560,74	614,29	1 036,72	1 008,62
	Terminal Arlanda	Enhetskostnad – Sverige	1 268,17		1 317,83		1 722,42		3 968,73	
		Enhetskostnad – LFV	1 027,09	–149,09* (1 066,02)	910,84	1 312,28	1 207,95	1 128,49	2 984,78	2 899,98

* Utfall 2024 har beräknats inklusive okontrollerbara pensionskostnader. Som jämförelse, inom parentes, redovisas utfallet exklusive okontrollerbara pensionskostnader.
** Utfall 2023 har uppdaterats efter slutlig kostnadsavstämning 2023.



Verksamhetsområde:

Flygtrafiktjänst – våra tjänster

Påverkan från omvärlden gav förändrade flygmönster

Utvecklingen inom luftrummet och förändringar av civila och militära flygmönster ställer ständiga krav på anpassning av LFVs flygtrafiktjänst så att den stämmer överens med kundernas krav och förväntningar.

Det totala antalet IFR-rörelser i svenskt luftrum ökade något jämfört med 2023. Ökningen drevs av utrikestrafiken, medan det svenska inrikesflyget istället minskade i vissa sektorer jämfört med 2023. LFV orsakade inga förseningar under året. Däremot orsakades en del marginella förseningar av väder.

Påverkan på flygtrafiken

Flygtrafiktjänsten vid LFVs kontrollcentraler i Malmö och Stockholm hanterar all överflygande trafik i Sveriges luftrum. Mängden civil flygtrafik påverkades alltjämt av att luftrummet över Ryssland var stängt för västerländska flygbolag, medan det europeiska luftrummet var stängt för ryska bolag. Den totala volymen under året varierade mellan 70 och 82 procent av 2019 års trafik och låg under slutet av året på 78 procent.

Flygsäkerheten var fortsatt hög och en routeverksamheten klarade samtliga flygsäkerhetsmål. Trots en ökad komplexitet i luftrummet skedde endast 1,5 separationsunderskridanden per 100 000 flygtimmar, vilket underskred målet på maximalt 4. Flygtrafiktjänsten har inte bidragit till några allvarliga händelser under året.

Den militära aktiviteten var hög. Flera stora militärövningar genomfördes under året, vilket ökade komplexiteten i luftrummet. LFV bidrog med planering och flygtrafikledning. Sveriges Natomedlemskap kräver nya rutiner och sätt att arbeta för såväl LFV som Natoländerna, bland annat på grund av Sveriges integrerade militära och civila flygledning.

De senaste åren har efterfrågan på tillfälliga så kallade R- och D-områden ökat (restriktionsområde och farligt område). Det är främst polis och militär som efterfrågar dessa skyddade områden. Under året förbättrade LFV hanteringen av aktivering och avaktivering av områdena, bland annat genom utvecklandet av en digital verksamhetslogg för att minska risken för mänskliga fel. LFV hade två händelser kopplade till skyddade områden under 2024. Målet var maximalt sju händelser.

I oktober skickade LFV in en ansökan till Transportstyrelsen för godkännande av procedurtrafikledning. Procedurtrafikledning är en metod för att hantera flygningar även utan tillgång till radar, vilket ökar LFVs förmåga att hantera samhällsnyttiga flygningar vid kris eller krig och stärker förmågan till robust flygtrafiktjänst ytterligare.

Under 2024 fortsatte arbetet med luftrumsprojektet Sweden Airspace Project (Swea), i samarbete med Swedavia. Swea ska skapa en mer ändamålsenlig luftrumsstruktur för trafikflöden till och från Stockholmsområdet, bland annat genom minskad komplexitet och ökad förutsägbarhet för LFVs kunder. Ett beslutsunderlag med två alternativ till nytt luftrum togs fram. Planen är att under första kvartalet 2025 välja vilket alternativ som tas vidare. Ambitionen är att implementera den nya luftrumsstrukturen under slutet av 2026.

Optimering av kompetenser

LFV arbetade under året för att effektivisera och underlätta arbetet med bemanning. Antalet flygtimmar per flygledartimme ökade från 1,09 under 2023 till 1,13 under 2024.

Under 2024 avslutades ett arbete med att identifiera arbetsuppgifter som kan utföras av annan kompetens än certifierade flygledare och istället låta dessa utföras av personer utan flygledarkompetens. Vid nyrekrytering av chefer värderas också om flygledarkompetens behövs för tjänsten eller inte. Tack vare åtgärderna frigjordes 7–8 flygledare till flygtrafikledning under perioder med mycket flygtrafik.

För att frigöra flygledarkapacitet arbetar LFV med att införa en ny behörighet, Flight Information Service Operator (FISO), som ska kunna utföra en dedikerad flyginformationstjänst i det undre okontrollerade luftrummet. Målet är att FISO ska kunna utföra flyginformationstjänsten istället för flygledare med start sommaren 2026.

För att möta behovet av flygledare till följd av kommande pensionsavgångar antog LFV ett utökat



antal elever till flygledarutbildningen även under 2024. Utbildningstakten kommer att vara fortsatt hög även kommande år.

För att öka resurseffektiviteten beslutades att antalet behörigheter för Stockholm Approach ska minska till en istället för två. Antalet landningar på Arlanda och komplexiteten i Stockholms terminalområde förväntas minska, bland annat på grund av färre landningar på Arlanda och effekter av att flygbolaget BRA lämnar Bromma flygplats.

Lokal flygtrafiktjänst

LFV tillhandahåller lokal flygtrafiktjänst till i huvudsak Swedavias flygplatser och Försvarsmakten.

I april 2024 driftsattes flygtrafikledning på distans från RTC Stockholm för ytterligare en flygplats, Malmö Airport. Därmed är alla fyra flygplatser i avtalet med Swedavia om flygtrafikledning på distans tagna i drift: Kiruna, Åre-Östersund, Umeå och Malmö Airport.

Utvecklingen för den svenska inrikestrafiken var fortsatt svag på Swedavias flygplatser under året. I september meddelade flygbolaget BRA att de avslutar sin verksamhet på Bromma flygplats från och med 2025. Minskat flygande från Bromma påverkar behovet av flygtrafiktjänst. Under årets sista månader inleddes diskussioner med Swedavia om Brommas framtida bemanning och öppethållningstider.

Obemannad luftfart

LFVs arbete med etablering av tjänster till den obemannade luftfarten fortskred. I september gick en anbudsförfrågan ut till de potentiella systemleverantörer som kvalificerat sig för att delta i LFVs upphandling av ett nytt system för obemannad luftfart.

LFVs drönarkarta är ett viktigt verktyg för drönaroperatörer. I maj uppdaterades drönarkartan med information om tillfälliga luftrumsändringar, som tidigare bara publicerats via så kallade NOTAM (Notice to Airmen), vilket underlättar då antalet tillfälliga restriktionsområden ökat kraftigt under senare tid.

Under tredje kvartalet rapporterades flera drönarintrång som påverkade verksamheten på Arlanda. Ett arbete inleddes för att dels beskriva ansvarsfördelningen mellan LFV, Swedavia och polisen och dels konkretisera hur samverkan ska ske vid sådana här händelser.

Alla fyra flygplatser i avtalet med Swedavia om flygtrafikledning på distans är tagna i drift: Kiruna, Åre-Östersund, Umeå och Malmö Airport.

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 leverantör av flygtrafiktjänst.

Samarbetet med Försvarsmakten sker på flera nivåer: strategisk, taktisk och operativ. Under året arbetade LFV intensivt med det strategiska arbetet för att se till att vi har en fortsatt robust flygtrafiktjänst och bidrar till totalförsvaret. Stort fokus lades på att utveckla samarbetet med Nato, och erfarenhetsutbyte med leverantörer av flygtrafiktjänst i Norge och Finland skedde.

Försvarsmakten har sju flygplatser i Sverige där LFVs personal utför flygtrafiktjänster: Vidsel, Luleå, Uppsala, Linköping Malmen, Karlsborg, Såtenäs och Ronneby. Till dessa tillkommer tre övningsbaser, varav en etablerades under året. Under våren invigdes också ett nytt, permanent flygledartorn på en av övningsbaserna.

Under 2024 uppdaterade LFV och Försvarsmakten det övergripande avtalet om att leverera integrerad flygtrafiktjänst, ett så kallat huvudavtal.

Teknisk infrastruktur

LFV ansvarar för en stor del av den tekniska infrastrukturen för Sveriges flygtrafiktjänst. Det handlar om många system och infrastruktur på många olika anläggningsplatser. Alla dessa samverkar i ett totalsystem för flygtrafiktjänsten som underhålls och förvaltas av LFV i samarbete med underleverantörer. Kraven på system och infrastruktur är högt ställda och skärps fortlöpande i takt med ökade behov av en säker, miljöanpassad och kostnadseffektiv flygtrafiktjänst.

De system som LFV tillhandahåller har fungerat väl under året. En mycket hög tillgänglighet för användarna bidrog till en väl fungerande flygtrafiktjänst. Inga förseningsminuter orsakades av teknisk utrustning och inga avbrott som påverkade flygtrafiktjänsten skedde.

Det säkerhetspolitiska läget ställer högre krav på att staten har egen förmåga och kontroll över infrastruktur som är kritisk för att samhället ska fungera. LFV och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) ingick under året en samverkansöverenskommelse för att MSB ska kunna ta hem bland annat drift, underhåll, övervakning och användarstöd för samhällsviktiga kommunikationstjänster i egen regi. Överenskommelsen gäller radiokommunikationssystemet Rakel.



En mycket hög tillgänglighet för användarna bidrog till en väl fungerande flygtrafiktjänst.

En förstudie genomfördes för att utreda förutsättningarna för en eventuell överflytt av den tekniska delen av den lokala flygtrafiktjänsten från Swedavia till LFV, det vill säga förvaltningen av utrustning för kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster och tjänster för väderinformation.

LFV genomförde tillsammans med myndigheterna i Norrköping – SMHI, Migrationsverket, Kriminalvården och Sjöfartsverket – ett pilotprojekt kring samverkan inom IT-frågor.

LFV arbetar kontinuerligt för att utveckla våra system och vår infrastruktur för att möta nya krav och för att hantera anpassningar till ny teknik. Det internationella samarbetet inom COOPANS för att utveckla flygledningssystemet fortsatte under 2024. Även projekt inom områdena radio, nät, radar samt it- och informationssäkerhet pågick under året.

Verksamhetsområde:

Flygtrafiktjänst – flygsäkerhet

Flygsäkerheten har högsta prioritet

Flygsäkerheten har högsta prioritet inom 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 för 2024 klarades utom ett. Det gäller målet om att fördjupade utredningar ska vara slutförda inom 90 dagar. För målet syns en positiv utveckling jämfört med föregående år.

Vissa av målen i prestationsplanen bygger på självskattning, där LFV rapporterar resultatet till Transportstyrelsen som utifrån tillsyn bedömer om självskattningen är korrekt. Under 2024 kom det ut ett nytt och detaljerat guidematerial från EASA som ska ligga till grund för hur självskattningen ska utföras. De nya riktlinjerna för självskattning beräknas träda i kraft inför rapporteringen för år 2025.

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 händelser kopplade till restriktionsområde eller farligt område, mänskliga faktorer, separationsunderskridande, rullbaneintrång, drönare, flygning utan transponder och tekniska händelser. Vid den årliga översynen av fokusområden beslutade flygsäkerhetskommitten att området Flygning utan transponder utgår 2025, då LFV inte har rådighet eller möjlighet att påverka dessa händelser.

Säkerhetskultur inom flygsäkerhetsområdet

En stark säkerhetskultur är ett viktigt fundament inom hela LFVs verksamhet. För att utvärdera LFVs interna säkerhetskultur inom flygsäkerhet fick samtliga anställda på LFV genomföra en säkerhetskulturmätning hösten 2023. Resultatet av mätningen analyserades under våren 2024. Under andra halvan av året gjordes uppföljande workshops utifrån resultatet, där representanter för alla personalgrupper deltog. Resultatet av workshopparna kommer att analyseras och arbetas vidare med under 2025.

Antalet flygrörelser fortsatte att öka jämfört med tidigare år. Trots detta ökade inte antalet allvarliga händelser, såsom separationsunderskridande och rullbaneintrång, där LFV bidragit. Antalet inrapporterade avvikelser och driftstörningar låg på en stabil och hög nivå, vilket visar på en god flygsäkerhetskultur med hög rapporteringsvilja.

Rättvisekultur (Just Culture) är en del av säkerhetskulturen. EU definierar den som en kultur där medarbetare inte bestraffas för sina handlingar, underlåtenhet eller beslut som står i rimligt förhållande till de egna erfarenheterna och den egna utbildningen. Vid årsskiftet 2024–2025 införde LFV en obligatorisk digital utbildning för alla medarbetare om säkerhets- och rättvisekultur.

Andra aktiviteter som genomförts under året är utveckling av LFVs flygsäkerhetsplan för åren 2025–2029.

Nya regelkrav

EU och Transportstyrelsen ställer krav på händelserapportering, där samtliga EU-stater ska rapportera i ett visst format, så kallad taxonomi, och enligt fastställda obligatoriska fält. LFV arbetade under året med att anpassa rapporteringen till det nya formatet.

Takten på regelutgivning från EASA var hög även under 2024, och LFV behöver anpassa sina processer och rutiner för att säkerställa att nya krav uppfylls.

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 2024, vilket innebar ett hot mot Sveriges infrastruktur. LFV lade stor kraft på beredskapsfrågorna för att stärka förmågan i alla lägen.

Under året tog LFV beslut om en totalförsvarsplan för åren 2025–2034. Totalförsvarsplanen bygger på MSB:s Planeringsinriktning för civil beredskap och pekar bland annat ut fokusområden där LFV ska öka sin förmåga.

Lärdomarna från den stora totalförsvarsövningen Leoniderna 2023 genererade underlag för ett fortsatt utvecklingsarbete av LFVs krisstaber. Ett viktigt fokusområde har varit stabsmetodik. Under hösten genomfördes utbildningar med kompetenshöjande aktiviteter för krisledningar och krisstaber. Målet var att vidareutveckla LFVs förmåga att bedriva verksamhet i alla lägen, utifrån rollen i totalförsvaret.

LFV verkar inom beredskapssektor Transporter, där Trafikverket är sektorsansvarig myndighet med ett särskilt ansvar för att leda samordningen av beredskapsarbetet inom sektorn. Myndighetssamverkan sker på flera nivåer inom beredskapssektorn, vilket ger bred förankring och gemensam styrning av arbetet. Myndighetssamverkan sker också regionalt med länsstyrelser, civilområden och militärregioner. Under året har samverkansstrukturen fortsatt utveckla och etablera planer för det gemensamma arbetet framåt, bland annat genom fokusgrupper för exempelvis lägesbild och rapportering.

Förutom myndighetssamverkan inom beredskapssektorn finns även samverkansstrukturen Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan (BT POS). Här deltog LFV tillsammans med övriga transportmyndigheter och företrädare från näringslivet inom transportsektorn. Det gemensamma uppdraget är att leverera samhällsviktiga transporter

Den kraftiga ökningen av störningar mot satellitnavigeringssystem blev en normalbild i Östersjöregionen under året.



Det säkerhetspolitiska läget var fortsatt allvarligt under 2024



i alla beredskapslägen. BT POS innefattar även ett antal undergrupper varav Lufttransporter är en.

LFV förstärkte organisationen för beredskapsplanering, både när det gäller den centrala samordningsfunktionen och inom verksamheten som helhet. Även andra åtgärder genomfördes inom exempelvis beredskapslagring och skydd.

Under åren 2022–2024 samverkade LFV med bland annat Swedavia i projektet Copia, som syftade till att stärka försörjningsberedskapen på Swedavias flygplatser. Copia avlutades under året och en handbok publicerades så att andra flygplatser kan ta del av lärdomarna i projektet.

LFV tilldelas sedan 2018 anslag för att göra radio-, radar- och kommunikationsfunktionen mer robust. Arbetet har tagit längre tid än vad som låg i den ursprungliga planen.

Som en del av ökad robusthet startade LFV ett trainee-program för ingenjörer under 2023, ett program som avslutades 2024. Alla åtta traineer som antogs till programmet är fortfarande anställda på LFV.

Natosamverkan

LFV deltar sedan flera år i MSB:s Civil samverkanskrets Nato, där samhällsviktig verksamhet företräds av beredskapsmyndigheter. MSB vägleder och stödjer myndigheternas arbete i Nato Artikel 3, i syfte att stödja Resilience Committee genom analys och arbete i planeringsgruppen Transport Group. De stöttar också i hur Sverige som nation kan svara upp på de krav som Artikel 3 ställer på medlemsnationerna och ger övrigt stöd med koordinering av utbildningar och rekrytering av civila experter.

I Transport Group ingår LFV i en underliggande arbetsgrupp, Civil Aviation. Där sammanställs status och analys för hur civil luftfart kan bidra till Natos behov av lufttransportkapacitet och samordning i luftrum vid Natooperationer.

Säkerhetsskydd

Det säkerhetspolitiska läget var fortsatt allvarligt under 2024, vilket tillsammans med ett förhöjt sabotagehot medförde ökade risker för LFVs verksamheter. Även om direkta sabotage med allvarlig påverkan mot LFV uteblev, inträffade enstaka intrång, skadegörelse och störningar av radiotrafik. Antalet drönarrapporter kring LFVs verksamhetsplatser ökade, även om endast ett fåtal observationer kunde bekräftas. I slutet av 2023 skedde en kraftig ökning av störningar mot satellitnavigeringssystem, vilket under 2024 blev en normalbild i Östersjöregionen.

LFV intensifierade säkerhetsskyddsarbetet på flera fronter, inklusive ytterligare förstärkningar av den fysiska säkerheten vid våra verksamhetsplatser och skyddsobjekt. Arbetet är en långsiktig satsning som förväntas pågå under flera år. Flera rekryteringar gjordes för att förstärka säkerhetsarbetet vid LFVs största skyddsobjekt och för att samordna säkerhetsarbetet. LFV ökade också avsevärt förmågan att hantera och skydda vår mest skyddsvärda information genom att driftsätta ändamålsenliga system och lokaler för detta.

LFV beslutade att skapa en egen resurs för skydd och bevakning vid kris och höjd beredskap. Som ett första steg i att skapa denna resurs genomförde därför ett antal medarbetare på LFV och personer från frivilligförsvaret en skyddsvaktsutbildning under slutet av året.

Informationssäkerhet

I regleringsbrevet för 2024 fick LFV i uppdrag att utvärdera och utveckla informationssäkerhetsarbetet, och redovisa de åtgärder som vidtagits utifrån resultatet. LFV genomförde en utvärdering med hjälp av MSB:s verktyg Infosäkkollen. Resultatet av utvärderingen används för att utveckla det systematiska arbetet med informationssäkerhet.

LFVs Ledningssystem för informationssäkerhet (LIS) genomgick en översyn för att omhänderta nya styrningar av informationssäkerhet från EU. Särskilt fokus lades på EU-förordningen 2023/203 (Part-IS) som är ett tillägg till EU-förordning 2017/373 och träder i kraft 2026. Förordningen ställer krav på att LFV identifierar, upptäcker och hanterar informationssäkerhetshändelser, risker och incidenter med potentiell inverkan på flygsäkerheten. LFV genomförde också ett arbete med att omhänderta NIS2-direktivet. Direktivets krav införs i svensk lagstiftning under 2025 och LFV berörs som en del av transportsektorn.

Under 2024 uppdaterades utbildningar inom informationshantering och informationssäkerhet, för att särskilt förmedla att LFVs medarbetare är en viktig del i det systematiska informationssäkerhetsarbetet. Genom sitt agerande bidrar medarbetarna till LFVs säkerhet, som måste upprätthållas i alla beredskapsnivåer.

I och med Sveriges inträde i Nato ska LFV kunna hantera Natoinformation. LFV tog under året fram riktlinjer för hur myndigheten ska hantera informationen.

It-säkerhet

Risken för it-angrepp mot LFV är fortsatt hög. Ett antal händelser hanterades under året, alltifrån vardagliga händelser till mer allvarliga försök till riktad påverkan mot LFV från utomstående.

LFV arbetade under 2023 fram en flerårig handlingsplan som ska styra och stödja arbetet med it-säkerhet genom att inrikta, prioritera och säkerställa resurser. Under året uppdaterades handlingsplanen och blev mer detaljerad, och utvidgades till att gälla både informations- och it-säkerhet för hela LFV.

LFV fortsatte att bygga upp och utveckla organisationen och verksamheten kring it-säkerhetsfrågor, samt utveckla och förvalta generella it-säkerhetslösningar. Förmågan att systematiskt övervaka, dokumentera och följa upp systemhändelser stärktes ytterligare under året. Inom förvaltningen av administrativa och operativa system planerades och genomfördes åtgärder för att höja it-säkerheten. Bland annat togs nya tjänster inom it-säkerhetsskydd fram, exempelvis Single Sign On, och ett initiativ inom säker systemadministration startades.

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 ATM-kompetens är stor, framför allt på marknader utanför Europa. Under våren avslutades uppdraget med att bistå det lokala ORAT-projektet, Operation Readiness Airport Transfer, i förberedelserna för driftsättning av Angolas nya nationella flygplats i Luanda.

Marknaderna i Sydostasien är fortsatt mycket intressanta och dialog pågår med leverantörer av flygtrafiktjänster i ett flertal länder. Delar av detta arbete genomförs i samarbete med Entry Point North. Den 19 november tecknades ett Memorandum of Understanding mellan Civil Aviation Authority of Singapore, CAAS och LFV. Det är ett intentionsavtal i syfte att lära av varandra och som eventuellt kan generera framtida affärer.

Dotterbolaget Aviseq Critical Communicaton AB (AVISEQ) levererar tekniska drift- och underhållstjänster till flygtrafikcentraler, flygplatser, statliga myndigheter och företag i Sverige. AVISEQ levererar även exempelvis kritisk kommunikation med flera tjänster 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.

Intressebolaget Entry Point North AB (EPN) erbjuder grundläggande flygledarutbildning och utför andra tjänster och konsultuppdrag. Under året fortsatte bolaget driva utveckling mot en ökad digitalisering av utbildningen och nya tjänsteutbud och därigenom bredda och utveckla sitt utbud av tjänster. 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. EPN höll under året repetitionsutbildning för ukrainska flygledare, så att de är redo att flygleda civil trafik igen efter kriget.

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.

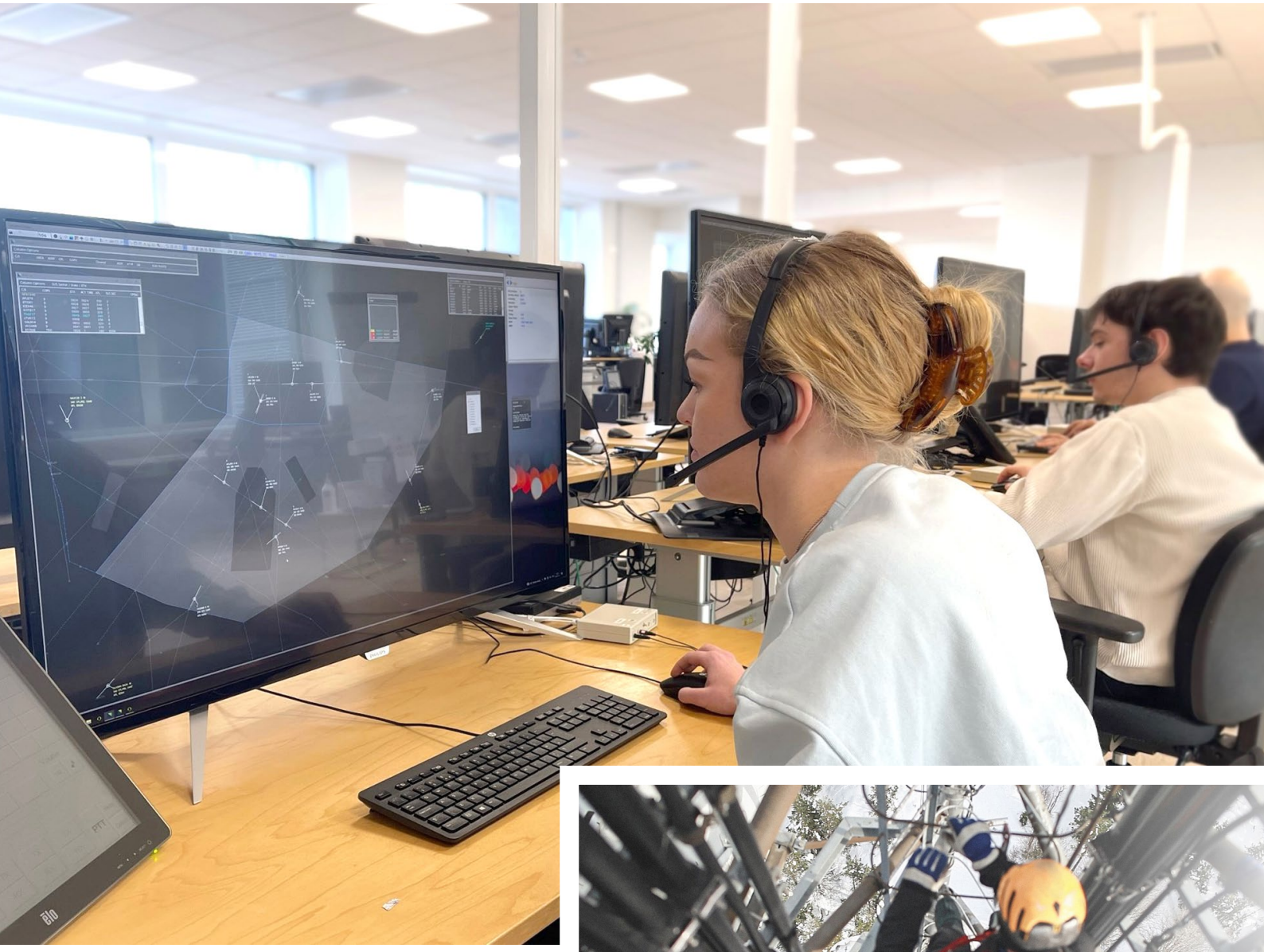
Under året har LFV genomfört femårsöversyner på flygplatserna i Eskilstuna, Kalmar, Borlänge och Ängelholm.

Antalet förfrågningar om hinderanalys från bland annat vind- och telekombolag var rekordmånga – 598 stycken. Även antalet fördjupade utredningar för etablering av vindparker ökade. 13 större flyghinderanalyser levererades och en fastprismodell för produkten togs fram. De fördjupade utredningarna baseras på LFVs flyghinderanalyser och dess eventuella påverkan på flygplatsers procedurer för instrumentinflygning.

Arbetet med att designa helikopterprocedurer åt Västra Götalandsregionen, både till sjukhus och till strategiska platser ute i terrängen, fortsatte under året.

SOLO-projektet (Start Och Landning Obemannade platser), där Sjöfartsverket var projektägare, avslutades den 31 december 2024. LFV bidrog med design av helikopterprocedurer och höll samman arbetet med flygsäkerhetsbedömningarna. I projektet deltog även Polisen, operatörer för sjuktransporter och Försvarsmakten.

> *Antalet förfrågningar om hinderanalys från bland annat vind- och telekombolag var rekordmånga – 598 stycken*





För att få rådighet över den tekniska driftorganisationen för ATS- och CNS-tjänster kommer verksamheten i dotterbolaget AVISEQ att införlivas fullt ut i LFVs organisation.

Tekniska tjänster

LFV bedrev under 2024 tekniska tjänster i form av förvaltning och underhåll av ATS-, MET- och CNS-utrustning på totalt elva kommunala och privata flygplatser. För flygplatserna i Ängelholm, Halmstad, Borlänge, Sundsvall, Örnsköldsvik och Sälen finns gällande avtal som förlängs med ett år i taget. Fem flygplatser – Karlstad, Kalmar, Jönköping, Norrköping och Skellefteå – har förlängningsavtal om att använda delar av LFVs nätverk för att få tillgång till övervakningsinformation. Dessa avtal kommer att avslutas under 2025 då flygplatserna börjar använda egna lösningar för dessa system.

Verksamhetsområde:

Forskning och innovation

Fokus på flygsäkerhet, miljö och ökad automation

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

LFVs främsta fokus inom forskning ligger på flygsäkerhet, minskad miljöpåverkan, flexibel och skalbar tjänsteleverans samt ökad produktivitet och kostnadseffektivitet genom användning av AI och automation. Under året tog LFV initiativ till, sökte och erhöll finansiering för sju projekt och aktiviteter.

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

Under 2024 tog LFV fram en ny plan för forskning och utveckling som speglar LFVs långsiktiga vision och stöttar såväl huvudmål som stödjande mål i Destination – ETT LFV. Planen presenterar de områden LFV anser vara mest prioriterade att bedriva forskning inom, för att utveckla flygtrafiktjänsten.

LFV presenterade flera konferensbidrag och publicerade vetenskapliga artiklar inom exempelvis flygpsykologi och mänskliga faktorer (Human Factors).

2024 drev FoI-enheten 30 nationella forskningsprojekt

Internationella samarbeten

LFV är en viktig aktör inom det europeiska forskningsprogrammet SESAR 3, där fokus ligger på att utveckla flygtrafiktjänsten i Europa. Huvudsyftet med att LFV deltar i SESAR 3 är att se till att svenska särintressen tas om hand inom den gemensamma utvecklingen av europeisk luftfart.

Av de tio forskningsinitiativ som LFV ansökte om 2023 fick LFV under året finansiering för två projekt: Aware, som syftar till att stärka samspel mellan människa och teknik genom artificiell intelligens, och Deepflow, som ska utveckla en dynamisk metod för att optimera och effektivisera hantering av trafikflöden.

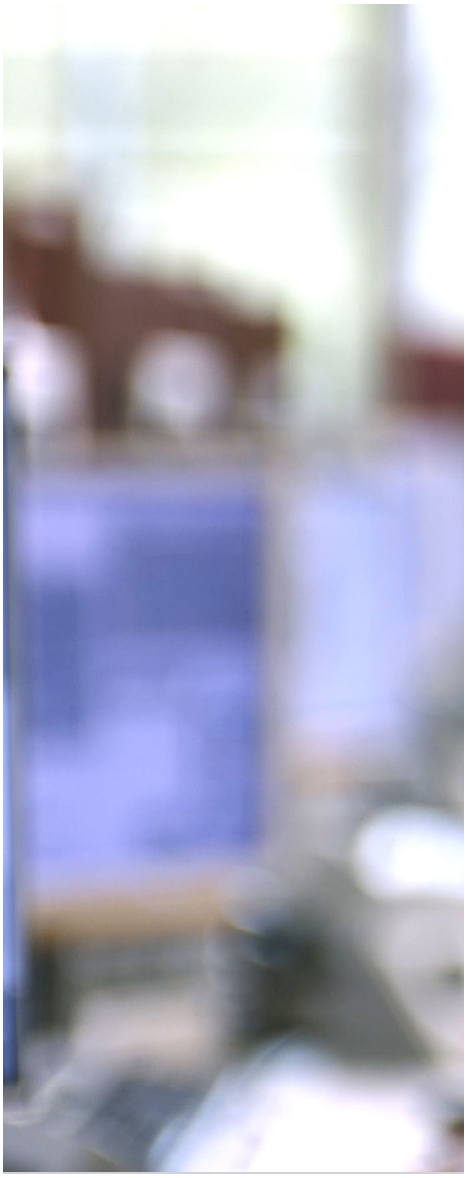
Under 2024 påbörjades ett omfattande arbete för att bygga aktörssamarbeten inför den utlysning, SESAR Call, som sker under 2025 och som handlar om forskning och utveckling av ATM-systemet i Europa.

Under året har ett samarbete inom Eurocontrol Innovation Hub påbörjats, där ett flertal europeiska leverantörer av flygtrafiktjänst tillsammans arbetar med frågor kring ökad användning av AI och automation i flygledningssystemet.

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 påbörjades ett projekt inom AI och automation, AI-PRAT, som handlar om att automatisera delar av flyginformationstjänsten. Arbete pågår även för att starta två andra projekt inom området under 2025.

Under 2024 drev LFV 30 nationella forskningsprojekt. Några av dessa genomfördes helt i egen regi, medan flera projekt utfördes tillsammans med industri, akademi och andra relevanta aktörer inom branschen. LFV arbetade med framtagning av bättre digitala verktyg och systemstöd för flygledare, bland annat för att effektivisera arbetet och öka produktiviteten. LFV bedrev även forskning kring trötthet hos flygledare (fatigue) och hur skift och schemaläggning påverkar flygledarnas trötthet.



LFV arbetade med framtagning av ta fram bättre digitala verktyg och systemstöd för flygledare, bland annat för att effektivisera arbetet och öka produktiviteten.



Elflyg i Sverige

Projektet Elflyg i Sverige undersöker hur elflyg kan implementeras praktiskt och vilka lösningar som krävs för att göra detta möjligt från 2030 och framåt. Projektet är ett samarbete mellan flera ledande aktörer, inklusive LFV, RISE, Chalmers tekniska högskola, Linköpings universitet, Örnsköldsvik Airport, Swedavia Airports, Vattenfall och Heart Aerospace. Projektet är en del av en bredare nordisk satsning på hållbart flyg. LFV är initiativtagare, huvudpart och finansiell koordinator av projektet, och utgör därför en viktig länk mellan Trafikverket, genom vilket forskningen finansieras, och projektparterna. Projektledningen utförs av RISE.

AI-PRAT

AI-PRAT handlar om tillämpningar av AI-teknologi inom språkförståelse. I projektet undersöks sätt att göra om tal till text med hjälp av AI och förstå innehåll i språket, till exempel att identifiera anropssignaler eller viktiga värden. En tillämpning av detta skulle kunna vara som hjälpsystem för att till exempel göra transkriberingar eller känna av felaktiga återläsningar mellan pilot och flygledare. I projektet har man valt ut en fallstudie, flyginformationstjänst (FIS). Där undersöks om det går att generera ett svar med hjälp av röstsyntes och läsa tillbaka det till piloter som begär flyginformation. Det skulle till exempel kunna användas för att svara snabbare på förfrågningar i okontrollerat luftrum.

CONCERTO

Ett av de SESAR-projekt som LFV deltar i är CONCERTO, lett av franska Thales och DLR (German Aerospace Center). Huvudmålet med projektet är att hantera så kallade icke-koldioxid-effekter som orsakas av kondensstrimmor från flyget och som bidrar till växthuseffekten. Den grundläggande principen för projektet är att identifiera områden med kondensstrimmor, så kallade ECHO-områden, i atmosfären, vilket endast är möjligt med kort varsel. Enligt pågående forskning är en liten del av flygningarna ansvariga för en stor del av icke-koldioxid-effekterna. Målet är därför att skapa ett nytt samarbete mellan flygtrafikledning och flygbolag för att hantera de störst bidragande flygningarna på ett kostnadseffektivt sätt.

Ny miljöpolicy ger strukturerat miljöarbete

LFV arbetade under 2024 med aktiviteterna i den miljöplan som tagits fram för året. Aktiviteterna ska bidra till att minska LFVs miljö- och klimatpåverkan på vägen mot målet Nettonollutsläpp till år 2045, och öka kunskapen om LFVs miljö- och hållbarhetsarbete såväl internt som externt.

Byte av köldmedia

På kontrollcentralen i Malmö bytte LFV under året köldmedia i tre kylaggregat, till köldmedia som är mindre skadligt för miljön. I gällande lagstiftning används ett värde, GWP, som baseras på hur stor växthuspåverkan köldmedium har under en 100-årsperiod. När LFV bytte köldmedia sjönk GWP från 4 978 till 645.

Koldioxidberäkning för målet Nettonollutsläpp

Under 2024 utförde LFV en koldioxidberäkning av sin verksamhet för föregående år, som ett led i LFVs miljö- och hållbarhetsmål Nettonollutsläpp. Målet går ut på att minska miljöpåverkan från LFVs egen verksamhet så att inga nettoutsläpp av växthusgaser sker efter år 2045, och att möjliggöra reduktion av flygets utsläpp och bidra till omställningen för ett mer hållbart flyg. Koldioxidberäkningen omfattade hela LFVs verksamhet, omvandlat till koldioxidekvivalenter. Mätningen för 2023 kommer att användas som basår, mot vilket framtida mätningar kommer att jämföras. Utifrån beräkningen kommer mål och aktiviteter för kommande år att formuleras. Rapporten redovisades i december 2024.

Antagen miljöpolicy

Verksamheten tog under våren fram en separat miljöpolicy som visar LFVs inriktning mot ett ansvarsfullt och strukturerat miljöarbete. Miljöpolicyn tar upp bland annat tjänsteresor, energiförbrukning, digitala möten, miljöpåverkan vid inköp och upphandling samt ett aktivt flygtrafikledningsarbete med lösningar för ett hållbart luftrum.

Uppdaterad resepolicy

Från och med den 1 januari 2024 införde LFV att alla medarbetare, där det är möjligt, ska boka flygbiljetter med inblandning av biodrivmedel vid flygresor inom tjänsten. Användningen av så kallade biobiljetter ska minska LFVs direkta miljöpåverkan från utsläpp via tjänsteresor. Biobränsle tillverkas av restprodukter och ger inga fossila utsläpp av koldioxid i atmosfären. Idag är det godkänt att tanka ett flygplan med upp till 50 procent inblandning av biobränsle. Det motsvarar 40 procent lägre koldioxidutsläpp för varje tjänsteresa, jämfört med resor som genomförts utan inblandning av biodrivmedel.

Installation av laddstolpar

Under hösten installerade LFV 20 laddstolpar vid kontrollcentralen i Malmö, som ett led i arbetet med hållbar utveckling.

Klimat- och sårbarhetsanalys

LFV påbörjade under hösten arbetet med att ta fram en klimat- och sårbarhetsanalys med fokus på sin kärnverksamhet, såsom CNS-utrustning och flygtrafikledning. Klimat- och sårbarhetsanalysen är en kartläggning som ska identifiera eventuella sårbarheter som LFV skulle kunna drabbas av vid extremväder till följd av klimatförändringar.

Ny miljöutbildning

En ny generell miljöutbildning färdigställdes under slutet av 2024. Utbildningen är obligatorisk för alla medarbetare på LFV.

Miljöprojekt om höghöjdseffekten

Under 2023 påbörjades forskningsprojektet CONCERTO inom ramen för SESAR (Single European Sky ATM Research). LFV är en partner i projektet och kommer att samla kunskap om icke-koldioxidutsläpp och vilka operativa åtgärder som är möjliga att genomföra. Under slutet av 2024 genomförde LFV simuleringar för att se om man kan undvika att flyga genom problematiska områden i atmosfären, för att senare i projektet kunna utföra verkliga tester i luftrummet.

Raka flygvägar

98,3 %

... flygvägseffektivitet genom svenskt luftrum.



Under 2024 utförde LFV en koldioxidberäkning av sin verksamhet för föregående år, som ett led i sitt miljö- och hållbarhetsmål Nettonollutsläpp.

Fokus på rekrytering och kompetensutveckling

För LFV är kultur, ledarskap och medarbetarskap en central del av verksamheten. På LFV ska alla vara delaktiga, arbeta för verksamhetens bästa och bidra till verksamhetens mål.

Under året låg stort fokus på rekrytering av nya medarbetare, till exempel ingenjörer, för att möta krav på verksamheten i en föränderlig värld. LFV arbetade också med att införa en digital anställningsprocess och i slutet av året signerades det första digitala anställningsavtalet.

LFV behöver rekrytera fler nya flygledare på grund av stora pensionsavgångar under de närmsta åren. Under året utökades därför antalet elever till utbildningen och det kommer fortsatt vara ett större intag av elever till flygledarskolan Entry Point North (EPN) under kommande år. Fortsatta satsningar på rekrytering i bland annat sociala medier gav stor effekt med många sökande.

Inom ramen för LFVs ledar- och medarbetarutveckling implementerades den gemensamma kompetensplattformen Medarbetarhuset. Innehållet i Medarbetarhuset riktar sig till samtliga anställda och är en aktivitet i riktning mot Destination – ETT LFV. Bland annat fortsatte LFVs satsning på metod- och ledarträning med fokus på beteenden och förändringsledning. Samtliga nuvarande chefer har nu genomfört ledarträningen.

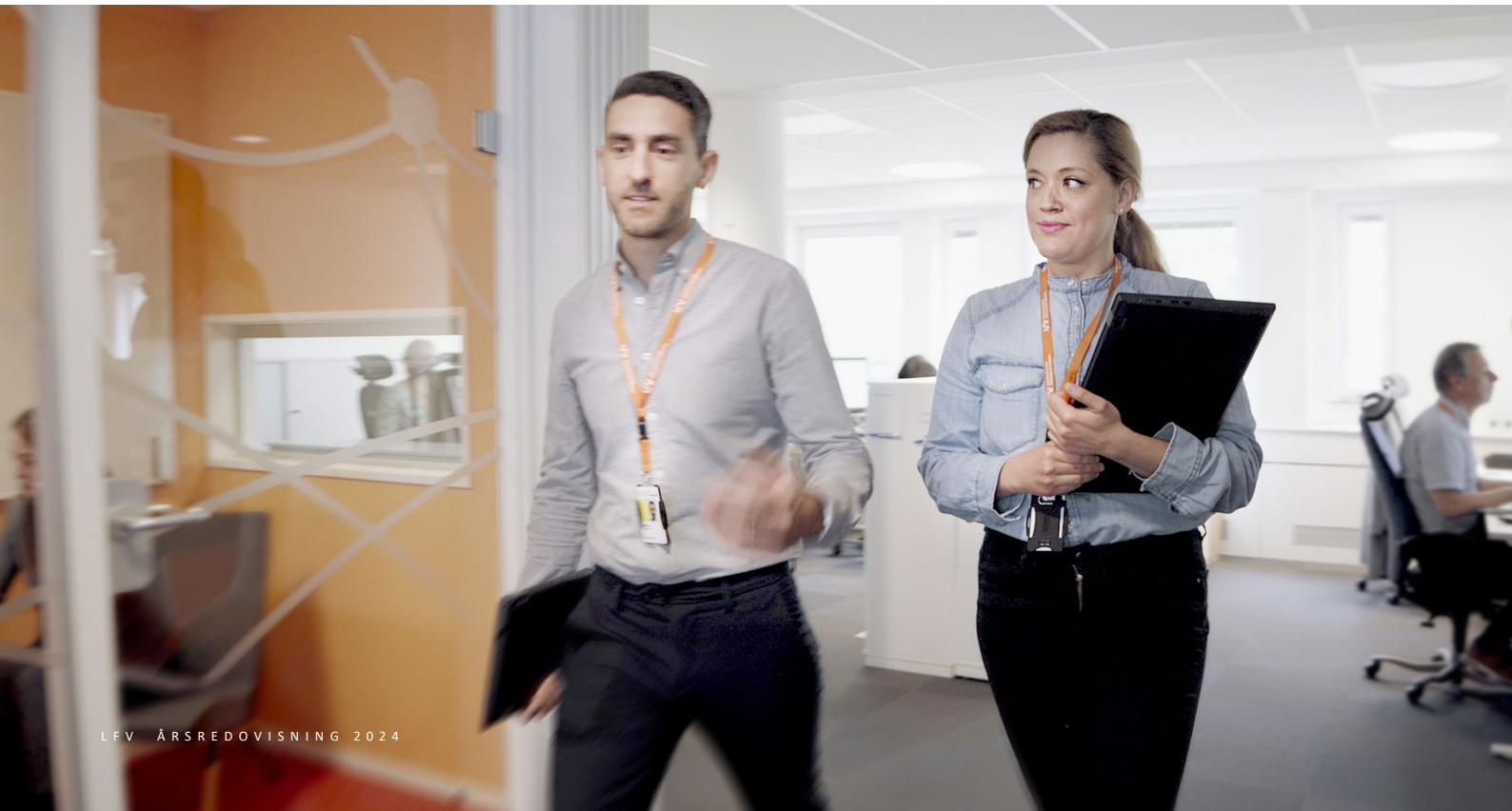
För att förstärka satsningen på befintliga medarbetares kompetensutveckling påbörjades under slutet av 2024 arbetet med kompetensväxling, så kallad reskill/upskill, tillsammans med fackliga parter. Kompetensväxling innebär att medarbetare får vidareutveckla sin nuvarande kompetens eller lära sig ett helt nytt arbetsområde, och kan kopplas till arbetet med kompetensförsörjning och medarbetarhuset.

Pulsmätningar genomfördes inom bland annat områdena ledarskap samt organisatorisk och social arbetsmiljö. Resultatet av mätningarna visade på positiva siffror.

Kompetensförsörjning

Bristen på arbetskraft med spetskompetens är fortsatt en av de största utmaningarna för LFV

Under året infördes en digital anställningsprocess för medarbetare med individuell lön.



under kommande år. För att klara kompetensförsörjningen fokuserade LFV fortsatt på förädling av resurs- och rekryteringsplanering och uppfyllnad av strategin i Destination – ETT LFV: Rätt kompetens. Under året lades resurs- och rekryteringsplaneringen in i arbetet med verksamhetsplanering och går nu över i ordinarie arbete.

För att främja kompetensutbyte och kompetensutveckling mellan olika myndigheter, och för att stärka statens arbetsgivarvarumärke i Östergötland, fortsatte LFV 2024 sitt samarbete med övriga nio myndigheter som har sina huvudkontor i Östergötlands län, bland annat kring personallån.

Under året bildades en samarbetsgrupp med EPN, för att få ett långsiktigt fokus på effektivisering och ökad success rate vid utbildning av nya flygledare.

Arbetsmiljö

Arbetet utifrån regelverken för arbetsmiljö och mänskliga faktorer (Human Factors) utvecklades under året och en huvudskyddskommitté startades. Även ett forum för arbetsmiljö och mänskliga faktorer bildades för att få ett ökat fokus och tydligare inriktning. LFV bidrog även i internationella samarbeten, bland annat med grupper inom EASA och CANSO, för att vara med i utvecklingen av regelverk och rekommendationer för arbetsmiljö och mänskliga faktorer.

Jämställdhet

LFV strävar alltid efter en jämn könsfördelning. Andelen kvinnliga chefer inom affärsverket var 38 procent. I dotterbolaget Aviseq AB var antalet kvinnliga chefer 33 procent. Under året var könsfördelningen i koncernen i stort sett oförändrad mot föregående år, med ett färre antal kvinnor än män.

Kommunikationsmål

LFV tog under året fram nya kommunikationsmål och strategiska ställningstaganden, i syfte att skapa en mer kommunikativ organisation. Utifrån de nya målen uppdaterades LFVs kommunikationsstrategi och kommunikationspolicy.

En anseendeundersökning av Verian visade att LFVs anseende bland allmänheten är högt och i paritet med Försvarsmaktens. Även Nyckeltalsinstitutet presenterade en undersökning, där LFV utifrån olika nyckeltal fick utmärkelsen ”Excellent arbetsgivare 2024”.

LFV behöver rekrytera fler nya flygledare på grund av stora pensionsavgångar under de närmsta åren.

Antal årsarbetare



- Flygledare, 609 (47 %)
- Övrig personal, 687 (53 %)

Antal anställda



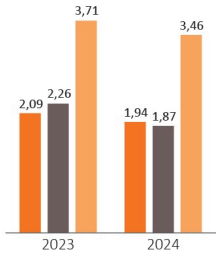
- Kvinnor, 497 (35 %)
- Män, 915 (65 %)

Organisatorisk och social arbetsmiljö – index



2023 medarbetarundersökning.
2024 pulsundersökning.
Siffrorna gäller enbart affärsverket.

Sjukfrånvaro
(%)



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

Den totala sjukfrånvaron i affärsverket har minskat något från förgående år, dock har sjukfrånvaron 60 dagar eller mer ökat i jämförelse med föregående år.



Investeringar

Under 2024 skedde ny- och ersättningsinvesteringar för att möta ställda krav på funktionalitet, flygsäkerhet, kapacitet, regularitet samt kostnadseffektivitet.

	Utfall 2021	Utfall 2022	Utfall 2023	Plan 2024	Utfall 2024
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
ATM-utrustning	123	76	70	108	125
Radarutrustning	70	67	90	36	49
Kommunikationsutrustning	22	41	44	34	30
Radioutrustning	108	142	158	125	151
Byggnader	9	6	12	21	36
It	15	16	28	16	11
Kommersiella investeringar	7	—	—	—	—
Beredskapstillgångar	1	1	0	2	3
Övrigt	3	1	2	44	1
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	**358**	**350**	**405**	**386**	**406**
Varav investeringar i anläggningstillgångar	358	350	405	386	406
Finansiering					
Egna medel	356	344	399	360	376
Anslag	2	6	6	26	29
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	**358**	**350**	**405**	**386**	**406**
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
ATM-utrustning	4	7	3	31	17
Radarutrustning	2	4	12	7	15
Kommunikationsutrustning	15	18	30	16	33
Radioutrustning	—	—	—	16	—
Byggnader	7	6	2	12	12
It	—	—	—	—	—
Kommersiella investeringar	—	—	—	—	—
Övrigt	—	—	—	—	—
Summa utgifter för vidmakthållande	**28**	**35**	**48**	**81**	**77**
Varav investeringar i anläggningstillgångar	28	35	48	81	77
Finansiering					
Egna medel	28	35	48	81	77
Summa finansiering av vidmakthållande	**28**	**35**	**48**	**81**	**77**
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	**386**	**385**	**452**	**467**	**483**

Årets investeringar innefattade löpande uppgraderingar av tekniska system, ny- och ersättningsinvesteringar kopplat till arbetsmetodik samt investeringar för att möta ställda krav på funktionalitet, regularitet och kapacitet. Stora investeringar skedde också i robusthöjande åtgärder för infrastruktur för flygtrafiktjänst. Under året gjordes även investeringar som rör arbetet med stärkt beredskap och civilt försvar. Investeringar har gjorts för att förstärka infrastrukturen för övervakning, implementera nya transportabla radarstationer och transportabel radio med tillhörande nät/transmission för övervaknings- och kommunikationstjänster. Investeringar i beredskapslager och stärkt säkerhetsskydd genomfördes också. Detta är prioriterade områden och kommer så fortsatt att vara framåt.

Investeringsutfallet för 2024 är högre jämfört med utfallet för 2023 och jämfört med investeringsplanen för 2024, enligt bilaga 2 till regleringsbrevet för 2024 (Budget 2024). Skillnaden jämfört med planen beror främst på förskjutningar i tidplaner för olika projekt.

Finansiering av anskaffningen av anläggningstillgångarna sker i huvudsak med egna medel. En mindre del, företrädesvis för säkerhetsskyddsåtgärder kopplat till byggnader och beredskapstillgångar, finansieras med anslaget Civilt försvar. Anslaget Infrastruktur för flygtrafiktjänst nyttjades i takt med årliga avskrivningar av investeringar som faller inom ramen för anslagets ändamål. Investeringsutgiften vid anskaffningstillfället finansieras med egna medel.

Investeringar i ATM-utrustning inom ramen för COOPANS-samarbetet fortsatte under året. Arbetet med uppgraderingen av flygledningssystemet, där kontrakt skrevs under året, hade stort fokus under 2024. Planerad driftsättning är runt årsskiftet 2028/2029. Övriga investeringar som gjordes under 2024 inom ramen för flygtrafikledningssystemet TopSky syftade till att säkerställa en bibehållen säkerhet, funktion och kapacitet i nuvarande system samt att uppfylla vissa av de legala kraven kring det som kallas CP1 (Common Project 1). I detta fall gällde det etablering av den första SWIM-tjänsten Extended AMAN.

LFV har under de senaste åren utvecklat och investerat i infrastruktur för flygtrafikledning på distans. Under 2024 driftsattes den sista av fyra av Swedavias flygplatser som ska flygtrafikledas från kontrollcentralen för flygtrafikledning på distans (RTC) i Stockholm.

Den högre investeringstakten de senaste åren har inneburit utmaningar i att ha tillräckligt med resurser och rätt kompetens för att klara detta samtidigt som löpande underhåll och vidmakthållande ska genomföras. Arbete med kompetensförsörjning och genomförandeförmåga är viktigt.

Under de närmaste åren väntas investeringarna ligga på en fortsatt relativt hög nivå, i huvudsak i ATM-, radar- samt radio- och kommunikationsutrustning. Det handlar om att ersätta äldre utrustning, men framför allt om att möta de ökade kraven på gemensam funktionalitet inom Single European Sky. Arbetet med robusthöjande initiativ och projekt kommer att fortsätta.

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. Förordning (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, policys 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 huvudmålen.

Av årets riskrapportering framgår att risknivån fortsatt ligger på en hög nivå för it- och informationssäkerhetsområdet. Genomförandet av beslutade handlingsplaner pågår. Under året fortsatte LFV arbetet med att stärka kontrollmiljön och identifiera och vidta olika riskmitigerande åtgärder rörande it- och informationssäkerhet. Säkerhetsskyddsanalys och säkerhetsplan enligt säkerhetsskyddslagstiftningen uppdaterades. Arbetet med åtgärder fortsätter kommande år.

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 väldigt 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. Under 2023 har två nya fokusområden tillkommit utifrån rådande trender och identifierade problemområden. En kontinuerlig analys görs av händelser inom respektive fokusområde. Utifrån dessa analyser tas rekommendationer fram, som sedan följs upp.
• 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.	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.
• Informations- och it-säkerhet	Det säkerhetspolitiska läget och dagens hotbild ger 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.	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 ge löpande 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.
• 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.	LFV arbetar med att prioritera genomförandet av dessa krav genom prioriteringar, tillförande av resurser och bevaka arbetets fortskridande såväl i LFV som i dialogen med COOPANS partners och Transportstyrelsen.
• Drönare i luftrummet	Den ökade förekomsten av drönare i det svenska luftrummet innebär att det finns en risk för kollisioner mellan drönare och bemannat flyg, både utifrån kompetensbrist hos drönarpiloter, misstag eller ont uppsåt.	Under året vidtog LFV en rad initiativ för att minska drönarrisken, så som arbete med LFVs regeringsuppdrag kopplat till obemannad luftfart, utveckling av drönartjänster och informationskampanjer. Ett gemensamt initiativ har tagits av LFV och Swedavia för att tydliggöra mandat och utveckla samverkan kring drönarförekomst på eller i närheten av flygplatser.
Ekonomi		
• LFVs ekonomi och finansiering	LFVs ekonomi påverkas av det EU-reglerade avgiftssystemet. Det finns en risk att den svenska prestationsplanen för RP4 inte godkänns och att ytterligare kostnadsneddragningar kommer att krävas. Det finns även en risk kopplad till slutavstämningen av RP3 innebärande att alla intäktsberäkningar inte godkänns.	Utvecklingen av EU-regelverk och mål bevakas. LFV har lämnat underlag till Transportstyrelsen för kommande referensperiod och en svensk plan har skickats till EU för beslut. I väntan på det har LFV erhållit ett preliminärt beslut från Transportstyrelsen som ligger i linje med begärda kostnadsnivåer. LFV har deltagit i de konsultationer som Transportstyrelsen har arrangerat med branschen. 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 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.	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.	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	2024	2023	2024	2023
RÖRELSENS INTÄKTER					
Luftfartsintäkter	1	–36	2 880	–36	2 880
Aktiverat arbete för egen räkning		82	72	60	49
Anslag		427	347	427	347
Övriga rörelseintäkter	2	270	285	184	198
SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER	3	**744**	**3 584**	**635**	**3 474**
RÖRELSENS KOSTNADER					
Personalkostnader	4	–2 123	–2 177	–1 950	–2 018
Diverse externa kostnader	5	–668	–623	–732	–668
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	6	–317	–360	–319	–285
SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER		**–3 108**	**–3 160**	**–3 001**	**–2 970**
Resultat från andelar i koncern- och intresseföretag	7	18	9	—	0
RÖRELSERESULTAT		**–2 346**	**432**	**–2 366**	**503**
RESULTAT FRÅN FINANSIELLA INVESTERINGAR					
Resultat från andelar i koncernföretag	8	—	0	—	–65
Ränteintäkter	9	182	158	175	153
Räntekostnader och liknande resultatposter	10	–570	–539	–570	–539
SUMMA FINANSIELLA POSTER		**–388**	**–380**	**–380**	**–451**
RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER		**–2 734**	**52**	**–2 761**	**53**
Skatt/skattemotsvarighet på årets resultat	11	–2	–1	—	—
ÅRETS RESULTAT		**–2 736**	**51**	**–2 761**	**53**
Tillkommer:					
Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden	20, 23	3 244	–58	3 244	–58
TOTALRESULTAT EFTER OMVÄRDERING AV PENSIONSSKULDEN	21	**508**	**–6**	**483**	**–5**

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 –2 736 mkr (51) och totalresultatet efter omvärdering av pensionsskulden till 508 mkr (–6). Resultat efter finansiella poster för den ordinarie verksamheten uppgår till –106 mkr (52).

Resultat och ställning påverkas av årets försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden och av att luftfartsintäkterna för året har reducerats av intäktskorrigeringar om –2 629 mkr. Detta är jämförelsestörande och hör samman med den försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden, 3 244 mkr, som redovisas direkt mot eget kapital och inom totalresultatet. Omvärderingen beror på att räntan sänkts i 2024 års beräkningsgrunder för pensionsskulden jämfört med 2023 års beräkningsgrunder.

Justeringen av intäkterna följer regelverket för avgiftssystemet och hanteringen av så kallade okontrollerbara kostnader. Samma princip för okontrollerbara pensionskostnader tillämpas 2024 som föregående år, men då har det varit det omvända med skuldökningar i takt med att räntan sänkts under några år. I årets intäktskorrigeringar ingår även justeringar av ersättningen för flygtrafiktjänsten till Försvarsmakten och Swedavia.

Den ekonomiska planen (budget) för 2024, budgetunderlaget som lämnats i Treårsplanen till regeringen 1 mars 2024, visade ett resultat efter finansiella poster på –94 mkr exklusive intäktskorrigeringarna. Totalresultat i treårsplanen var 421 mkr. Att totalresultatet är bättre än budget och föregående år beror i huvudsak på effekter som uppkommit till följd av årets omvärdering av pensionsskulden på grund av ändrade beräkningsgrunder.

Rörelsens intäkter

Rörelseintäkterna uppgår till 744 mkr (3 584), en minskning med 2 840 mkr. Rörelseintäkterna påverkas negativt med 2 629 mkr av intäktskorrigeringen till följd av omvärdering av pensionsskulden. Rörelsens intäkter exklusive denna engångseffekt är 3 373 mkr, en minskning med 211 mkr jämfört med 2023.

Luftfartsintäkter

Av de totala rörelseintäkterna är utfallet för luftfartsintäkterna –36 mkr, exklusive engångseffekten uppgår utfallet till 2 593 mkr (2 880), vilket motsvarar 77 procent (80) av totala intäkter. Undervägs- och terminalavgifterna uppgår till –399 mkr och exklusive engångseffekten till 2 039 mkr (2 332).

LFVs intäkter för flygtrafiktjänst en route (undervägsavgifter) och för Terminal Stockholm-Arlanda baseras på beslutade avgiftsnivåer och antal service units. Service units en route ökade 2024 med 7,8 procent jämfört med 2023 (–24,8 procent jämfört med 2019).

Undervägsavgiften i Sverige för 2024 har höjts med 2,3 procent, LFVs andel av den svenska avgiften har dock sänkts med 2,4 procent. Terminalavgiften har sänkts med 1,1 procent, och LFVs del med 2,4 procent jämfört med 2023. Avgiftsförändringarna innebär lägre fakturerade intäkter per service unit. I avgifterna för 2024 ingår en sjundedel av underskotten från 2020–2022 som tas på avgiften under en sjuårsperiod med start 2023.

I RP3-regelverket finns en inbyggd riskdelningsmekanism gällande trafik och inflation. Den 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 2024 har effekten av riskdelningsmekanismen avseende flygtrafik beräknats utifrån skillnaden mellan Eurocontrols prognos från juni 2022, som används i den beslutade prestationsplanen, och utfallet för 2024 redovisat av Eurocontrol. Effekter har även beräknats avseende skillnaden mellan inflationsprognosen i prestationsplanen och verklig inflation 2024. I enlighet med regelverket har avstämning och reservering även skett av okontrollerbara pensionskostnader där skillnaden mellan prestationsplanen och utfallet har reserverats som en skuld för 2024.

I samband med avstämning av utfall 2023 gjordes en reservering på 17 mkr, en positiv intäktskorrigering, i enlighet med regelverket för bonus gällande en route då kapacitetsmålet överträffades. Även 2024 har kapacitetsmålet överträffats och en intäktskorrigering för bonus 2024 har bokats upp med 16 mkr. Under 2025 ska avgiftssystemets RP3 slutavstämmas och det finns en risk kopplad till intäktskorrigeringar för inflation och okontrollerbara pensionskostnader avseende hantering och tillämpning för åren 2023 och 2024, varför en reservering för det gjorts i årets intäktskorrigeringar för en route och terminal om totalt 55 mkr. Intäktskorrigeringsposterna i avgiftssystemet för året uppgår sammantaget till –2 440 mkr (381).

Ersättning för lokal flygtrafiktjänst på civila och militära flygplatser uppgår till 363 mkr (549). Lägre intäkter jämfört med föregående år förklaras främst av ersättning för engångseffekter på grund av ändrade beräkningsgrunder till följd av omvärdering av pensionsskulden 2024.

Aktivering av arbete för egen räkning

Värdet av aktiverat arbete för egen räkning hänförligt till investeringsprojekt uppgår till 82 mkr (72).

Intäkter av anslag

Anslagsintäkterna uppgår till 427 mkr (347). Årets utfall är hänförligt till anslagsposterna Civilt försvar, Infrastruktur för flygtrafiktjänst samt Obemannad luftfart inom utgiftsområde 22. Anslagsverksamheten har successivt ökat de senaste åren och ligger för 2024 högre jämfört 2023 för alla tre ramanslagen, sammantaget 80 mkr. Utfallet ligger lägre än budget, som motsvarade att tilldelade anslag för året fullt ut skulle nyttjas. Utgående överföringsbelopp för 2024 är 30 mkr.

Övriga rörelseintäkter

Övriga rörelseintäkter uppgår till 270 mkr (285), varav intäkter från kommersiella tjänster uppgår till 162 mkr (173). Bidragsintäkterna uppgår sammantaget till 106 mkr (107). LFV erhöll EU-bidrag avseende finansiering av investerings- och utvecklingsverksamhet. Bidrag för forskning och innovation erhålls förutom från EU även från Trafikverket, för att utveckla och effektivisera flygtrafiktjänsten.

Rörelsens kostnader

Rörelsens kostnader för året uppgår till 3 108 mkr (3 160), en ökning med 53 mkr.

Personalkostnader

Personalkostnaderna uppgår till 2 123 mkr (2 177), en minskning med 53 mkr jämfört med föregående år och 19 mkr lägre än budget.

Lönekostnaderna är 57 mkr högre än föregående år, medan kostnader för sociala avgifter och pensioner är 120 mkr lägre. Resterande skillnad, 10 mkr, hänförs till fluktuationer i övriga personalkostnader. Fler anställda och årlig lönerevision förklarar ökningen i lönekostnaderna mellan åren. Högre sociala avgifter följer med högre lönekostnader, 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 129 mkr lägre 2024 jämfört med 2023. Det följer av fluktuationen i parametrarna för årets intjäning etc.

Diverse externa kostnader

Diverse externa kostnader för året uppgår till 668 mkr (623), en kostnadsökning om 45 mkr jämfört med föregående år.

Kostnader som ökat jämfört med 2023 är främst för lokalhyra, drift- och underhåll av teleutrustning, licenser för administrativa system, utbildning av nya flygledare och it-, administrativa- och tekniska konsulter. Den ökade aktivitetsnivån i anslagsverksamheten förklarar en del av det högre utfallet för året, men ligger något lägre än budget för året.

Av- och nedskrivningar

Av- och nedskrivningarna uppgår till 317 mkr (360). Utfallet för året hänförs till avskrivningar på immateriella och materiella anläggningstillgångar. 2023 gjordes nedskrivningar om 76 mkr, vilket förklarar en stor del av skillnaden. Samtidigt ökar de planenliga, årliga avskrivningarna till följd av de senaste årens högre investeringsnivåer.

Resultat från andelar i koncern- och dotterföretag

Resultat från andelar i intresseföretag redovisas här och upp går till 18 mkr (9). Det är 9 mkr bättre än föregående år och 3 mkr bättre än budget.

Finansiella poster

Årets ränteintäkter uppgår till 182 mkr (158) och räntekostnaderna till –570 mkr (–539). Summan av finanasiella poster är därmed –388 mkr (–380).

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 –570 mkr (–538). Indexeringen av skulden 1 januari 2024 uppgick till –538 mkr (–664), baserat på prisbasbeloppets ökning om 9,2 procent (8,7) mellan 2023 och 2024. Räntan på skulden för 2024 uppgår till 32 mkr. (2023: positiv, 126 mkr). Skillnaden mellan åren beror på att nettoräntan gått från –1,51 procent 2023 till +0,5 procent för 2024. De högre ränte-/indexeringskostnaderna för året möts av en högre avkastning på likvida medel.

Tack vare ett högre ränteläge är avkastningen på kortfristiga placeringar och banktillgodohavanden 24 mkr högre än 2023. Finansiella poster netto är 8 mkr lägre än föregående år.

Omvärdering av pensionsskulden till följd av ändrade beräkningsgrunder

Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden per 1 januari 2024 innebar en minskning av skulden med 3 244 mkr (2023: ökning 58). Omvärderingen redovisas mot fritt eget kapital och som en tillkommande post i Övrigt totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden. Det är ränteparametern som ändrats i 2024 års beräkningsgrunder jämfört 2023 års. Beräkningsgrunderna för 2024 beslutades i november 2023 av SPV:s styrelse. Bruttoräntan höjdes från –1,5 procent till +0,5 procent. Det innebär en försäkringsteknisk omvärdering per 1 januari 2024 som minskar skulden med 3 244 mkr. Nettoräntan i 2024 års beräkningsgrunder är +0,49 procent (–1,51).

SPV har i november 2024 beslutat om räntan för 2025 års beräkningsgrunder. Bruttoräntan är +0,8 procent, och nettoräntan är +0,79. Effekten av förändring till 2025 års beräkningsgrunder innebär en minskning av skulden med 394 mkr, som kommer att redovisas per 1 januari 2025 i årsredovisningen för 2025.

LFV Holding

Bolagsgruppens omsättning, exklusive koncerneliminering av försäljning till affärsverket, uppgår till 310 mkr (283) och resultat efter finansiella poster till 32 mkr (–60).

Omsättningen härrör huvudsakligen från dotterföretaget Aviseq Critcal Communications AB (AVISEQ) som levererar tjänster till LFV. LFV utgör den enskilt största kunden. Koncernintern 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.

2023 års resultat påverkades negativt av nedskrivning av goodwill i koncernredovisningen med –66 mkr hänförligt till LFV Holding ABs förvärv 2020 av AVISEQ. LFVs styrelse fattade i december 2023 beslut om att överföra all verksamhet och personal i AVISEQ till affärsverket. Tidplanen för verksamhetsövergången är framflyttat till 2025, men i övrigt har ingen förändring i förutsättningarna skett jämfört med tidpunkten för nedskrivingsprövningen per 31 december 2023 varför tidigare bedömning av goodwillvärdet kvarstår även 31 december 2024.

Årsredovisningar för räkenskapsåret 2024 för LFV Holding AB och dess dotter- och intresseföretag har ännu inte fastställts på respektive årsstämma 2025.

Balansräkning

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	24-12-31	23-12-31	24-12-31	23-12-31
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Goodwill	12		—		—
Programrättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	12	570	565	581	573
Summa immateriella anläggningstillgångar		**570**	**565**	**581**	**573**
Materiella anläggningstillgångar					
Byggnader	13	212	222	212	222
Förbättringsutgifter på annans fastighet	13	15	18	15	18
Fältanläggningar	13	7	2	7	2
Elanläggningar	13	6	8	6	8
Teleutrustningar	13	1 336	1 141	1 351	1 151
Fordon, maskiner m m	13	46	44	38	40
Beredskapsinventarier	13	1	1	1	1
Beredskapslager	13	5	2	5	2
Leasade anläggningstillgångar	13	1	1	1	1
Pågående nyanläggningar	13	422	456	431	466
Summa materiella anläggningstillgångar		**2 051**	**1 895**	**2 067**	**1 912**
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i dotterföretag	14	0	0	234	234
Andelar i intresseföretag	15	65	57	—	—
Andra långfristiga fordringar	16	3 107	3 808	3 107	3 808
Uppskjutna skattefordringar		0	0	—	—
Summa finansiella anläggningstillgångar		**3 172**	**3 865**	**3 341**	**4 042**
SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR		**5 793**	**6 325**	**5 989**	**6 526**
Omsättningstillgångar					
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		84	53	67	34
Fordringar hos dotterföretag		0	—	12	13
Fordringar hos intresseföretag		7	6	7	6
Skattefordringar		0	1	—	—
Övriga fordringar	17	1 295	846	1294	844
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	18	294	352	286	343
Summa kortfristiga fordringar		**1 680**	**1258**	**1 667**	**1239**
Kortfristiga placeringar	19	3 396	2 763	3 396	2 763
Kassa och bank		1 756	1 959	1 551	1 776
Summa likvida medel		**5 152**	**4 722**	**4 947**	**4 539**
SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR		**6 832**	**5 981**	**6 614**	**5 779**
SUMMA TILLGÅNGAR		**12 626**	**12 306**	**12 603**	**12 305**

Balansräkning

Fortsättning

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	24-12-31	23-12-31	24-12-31	23-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital					
Bundet kapital	20				
Statskapital		202	202	202	202
Bundna reserver		318	310	252	252
Summa bundet kapital		**520**	**512**	**453**	**453**
Fritt kapital	20				
Balanserad vinst/förlust		3 453	166	3 549	252
Statskapital utan avkastningskrav		40	12	40	12
Årets resultat	21	–2 736	51	–2 761	53
Summa fritt kapital		**757**	**229**	**828**	**317**
Summa eget kapital		**1 277**	**741**	**1 282**	**771**
Avsättningar					
Räntebärande avsättningar					
Avsättningar för pensioner	23	8 243	10 553	8 243	10 553
Icke räntebärande avsättningar					
Övriga avsättningar	24	30	36	30	35
Summa avsättningar		**8 274**	**10 589**	**8 274**	**10 588**
Långfristiga skulder					
Räntebärande skulder					
Skulder till leasingföretag	25	1	1	1	1
Icke räntebärande skulder					
Övriga icke räntebärande skulder	26	1 841	108	1 841	108
Summa långfristiga skulder		**1 842**	**109**	**1 842**	**109**
Kortfristiga skulder					
Icke räntebärande skulder					
Förskott		0	0	0	0
Leverantörsskulder		270	256	246	237
Skulder till dotterföretag		0	0	30	25
Skulder till intresseföretag		7	9	7	9
Övriga icke räntebärande skulder	22, 27	711	334	698	317
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	247	268	225	249
Summa kortfristiga skulder		**1 234**	**867**	**1 206**	**837**
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		**12 626**	**12 306**	**12 603**	**12 305**
Poster inom linjen					
Ansvarsförbindelser	29	0	0	50	50
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

Finansieringsanalys

		KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
MKR	Not	2024	2023	2024	2023
Rörelsen					
Resultat efter finansiella poster		–2 734	52	–2 761	53
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet m m	30	3 683	1 423	3 686	1 412
		949	**1 475**	**925**	**1 465**
Skattemotsvarighet		–1	4	—	—
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		**948**	**1 479**	**925**	**1 465**
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital					
Förändring av kortfristiga fordringar		41	–147	38	–147
Förändring av kort- och långfristiga fordringar i avgiftssystemet	30	234	–343	234	–343
Förändring av kortfristiga skulder		–105	15	–103	8
Förändring av kort- och långfristiga skulder i avgiftssystemet	30	–232	–38	–233	–38
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**886**	**966**	**862**	**944**
Investeringsverksamheten					
Anskaffning av immateriella anläggningstillgångar		–110	–77	–114	–78
Anskaffning av materiella anläggningstillgångar		–367	–369	–369	–374
Investeringar i finansiella tillgångar		–8	–2	—	—
Ökning av övriga långfristiga fordringar		1	–71	1	–71
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**-484**	**–519**	**–482**	**–523**
Finansieringsverksamheten					
Amortering av låneskulder		0	0	0	0
Ökning av statskapital med medel som erhållits från statsbudget		28	5	28	5
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**27**	**0**	**0**	**0**
Årets kassaflöde		**430**	**446**	**408**	**421**
Likvida medel vid årets början		**4 722**	**4 276**	**4 539**	**4 118**
Likvida medel vid årets slut		**5 152**	**4 722**	**4 947**	**4 539**

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	20 600	97 357	—	–18 087	99 870	–96 373	3 498
22 01 017 001 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	74 032	332 000	—	–51 032	355 000	–339 678	15 322
22 01 019 001 Obemannad luftfart	19 562	30 000	—	–19 562	30 000	–18 762	11 238
	114 194	**459 357**	**0**	**–88 681**	**484 870**	**–454 813**	**30 057**

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 anläggningstillgångarna uppgår per 31 december 2024 till 2 621 mkr (2 460). Årets investeringar uppgår till 483 mkr (452), varav 281 mkr (337) inom den anslagsfinansierade verksamheten Totalförsvar och Robust flygtrafiktjänst. Resterande delen är i huvudsak inom flygtrafiktjänsten.

Investeringsutfall är 16 mkr högre än plan enligt bilaga till LFVs regleringsbrev som uppgick till 467 mkr. Det är mindre avvikelser inom några områden, varav radarutrustning 21 mkr. Skillnaden beror i första hand på förskjutning både framåt och bakåt i tiden mellan åren för när anläggningar färdigställts och tagits i drift.

Långfristiga fordringar och skulder

Långfristiga fordringar uppgår till 3 107 mkr (3 808) och långfristiga övriga icke räntebärande skulder till 1 841 mkr (108).

De långa fordringarna respektive skulderna hänförliga till avgiftssystemet per 31 december 2024 är 2 936 mkr respektive 1 799 mkr, netto 1 137 mkr. Den långa nettofordran har minskat med 2 410 mkr, vilket beror på hur undervägs- och terminalavgifter ska 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 närmste 12-månaders perioden 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 2020–2021, 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 2024 avser 618 mkr (773) RP2 och 519 mkr (2 838) RP3.

Övriga långfristiga fordringar, utöver fordringar i avgiftssystemet, uppgår till 171 mkr (196) och avser förutbetalda hyror för en 10-årsperiod till den del som avser tiden efter 31 december 2024. Kortfristig del, 24 mkr (24), redovisas som förutbetald kostnad.

Kortfristiga fordringar

Kortfristiga fordringar uppgår till 1 680 mkr (1 258). Posten hänförs främst till kortfristig del av fordringar inom regleringen för avgiftssystemet, som ökat 444 mkr jämfört med vid årets ingång. Regleringen av dessa kortfristiga fordringar görs genom att detta läggs till avgiften för 2025 för en route och terminal Arlanda och faktureras till brukarna av svenskt luftrum under 2025.

Likvida medel

Likvida medel uppgår på balansdagen till 5 152 mkr (4 722). En ökning med 430 mkr (446) sedan årets ingång. Det positiva kassaflödet förklaras av en högre fakturering av avgifter till brukarna tack vare fler service units och högre avgifter. Av likvida medel är 3 396 mkr (2 763) placerade i kortfristiga certifikat som förfaller under 2025. Placeringar sker i enlighet med LFVs Finanspoliy.

Avsättning till pensioner

Avsättningar till pensioner inklusive särskild löneskatt på pensioner uppgår per 31 december 2024 till 8 243 mkr (10 553). Årets förändring utgörs av intjänade pensionsförmåner 545 mkr (674), utbetalda pensioner inklusive erlagd löneskatt –181 mkr (–152), ränta/indexering 570 mkr (538) samt ändrade beräkningsgrunder –3 244 mkr (58). Redovisad skuld på balansdagen uppgår till det av SPV beräknade pensionsåtagandet enligt innevarande års skuldgrunder.

Skatt och utdelning

Årets skattemotsvarighet uppgår till –2 mkr (0). Enligt regleringsbrevet för 2024 avser Regeringen inte att ta ut någon utdelning för året. Ingen utdelning föreslås därmed.

Räntabilitet och soliditet

Regeringen ställer inte något krav på räntabilitet eller soliditet under 2021–2024 för att ge LFV möjlighet att möta negativa effekter av coronapandemin. Tidigare har ekonomiska mål för LFV varit att räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel ska uppgå till 4 procent och soliditeten långsiktigt motsvara 15 procent. Räntabiliteten är negativ (7 procent) och soliditeten 10 procent (6).

Finansieringsanalys

Årets kassaflöde uppgår till 430 mkr (446). Kassaflödet från den löpande verksamheten är 886 mkr (966). Nettoförändringen av fordringar och skulder i avgiftssystemet uppgår till 2 mkr (–381), det vill säga förändringen i både kort- och långfristiga fordringar och övriga icke räntebärande skulder hänförligt till avgiftssystemet för undervägs- och terminalavgifter. Årets ökning av skulder mot avgiftssystemet som avser intäktskorrigeringar hänförligt till 2024 års försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden är jämförelsestörande och inte kassaflödespåverkande för året och har därför redovisats inom ej kassaflödespåverkande poster. Kassaflödet från investeringsverksamheten är –484 mkr (–519). Kassaflödet från finansieringsverksamheten är 28 mkr (0).

Anslagsredovisning

LFV disponerar anslagsmedel genom tre ramanslag inom utgiftsområde 22; Civilt försvar, Infrastruktur för flygtrafiktjänst och Obemannad luftfart. Totalt disponibelt belopp för året var 485 mkr (466). 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. Det tredje anslaget Obemannad luftfart får användas för LFVs arbete och tjänster för obemannad luftfart.

Omfattningen av den anslagsfinansierade verksamheten ökade. Utgifter för Infrastruktur för flygtrafiktjänst är högre jämfört med föregående år och uppgår till 340 mkr (277). Tidigare och innevarande års investeringar i robust flygtrafiktjänst innebär ökade avskrivningar och driftkostnader och ytterligare initiativ och aktiviteter har genomförts under året för en ökad robusthet i fly gtrafiktjänsten. Utfallet är något lägre än tilldelad ram och budget. Utfallet för Civilt försvar, 96 mkr (64) är också högre än föregående år.

Anslag hänförligt investeringar inom ramen för infrastruktur för flygtrafiktjänst (RF) disponeras i takt med avskrivningar. Beredskapstillgångar och andra investeringar hänförligt till totalförsvarsarbetet finansieras av anslaget Civilt försvar vid anskaffningstidpunkten.

Årets utgifter för arbete med obemannad luftfart uppgår till 19 mkr (10). En ökning jämfört med 2023.

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). Vad beträffar investeringar inom ramen för den anslagsfinansierade verksamheten så 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 överstiger 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	4–15 år
Fordon, maskiner och utrustning	3–15 år
Beredskapstillgångar	3–20 år
Beredskapslager	-- år
Leasade tillgångar	3–5 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

Från och med 1 januari 2016 gäller pensionsavtal för staten, PA-16, vilket består av två avdelningar. Avdelning I är helt premiebestämd och gäller anställda födda 1988 och senare. Avdelning II är förmånsbestämd och till viss del premiebestämd. Förmånsbestämda pensioner enligt PA-16 avd II gäller anställda födda 1943 till och med 1973 eller anställda med en årsinkomst om lägst 7,5 IBB (2023 571 500 kr; 2023 557 250 kr).

Personer som är födda före 1943 och har pensionsåldern 65 år, omfattas av PA-91. För flygledare gäller PA-91 om de är 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 realräntеobligationer 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 2024 har beräknats enligt 2024 års beräkningsgrunder. Bruttoränta är 0,5 procent med avdrag för omkostnader om 0,1 procent, det vill säga en nettoränta om 0,49 procent. Nuvärdet av pensionsskulden per 31 december 2023 beräknades enligt 2023 års beräkningsgrunder med brutto- respektive nettoränta om –1,50 respektive –1,51 procent. Effekten av försäkringstekniska omvärderingar av pensionsskulden 2024 uppgår till 3 244 mkr (2023: –57 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 försäk-

ringstekniska 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	
	2024	2023	2024	2023
Undervägsavgifter	–360	2 146	–360	2 146
Terminalavgifter	–39	186	–39	186
Ersättning för flygtrafiktjänst	363	549	363	549
Summa	**–36**	**2 880**	**–36**	**2 880**

Not 2 Övriga rörelseintäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Hyror och arrenden	6	6	6	6
Kommersiell service	152	161	70	81
Erhållna bidrag	106	107	106	107
Tjänsteexport	4	7	—	—
Övrigt	2	5	1	5
Summa	**270**	**285**	**183**	**198**

Koncernföretagens andel av affärsverkets övriga rörelseintäkter, 7,3 % (7,0 %).

Not 3 Rörelsens intäkter per verksamhetsområde

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Flygtrafiktjänst	2 682	2 936	2 694	2 961
Avgår: jämförelsestörande intäkts-korrigeringar	–2 629	—	–2 629	—
Totalförsvar och robust flygtrafik	408	336	408	336
Forskning och innovation	43	49	43	49
Övriga kommersiell verksamhet	240	263	118	127
Summa rörelsens intäkter	**744**	**3 584**	**635**	**3 474**

Information om hur verksamhetsgrenarna finansieras framgår av avsnitt *LFV verkar inom fyra områden*, sidan 22–23, där respektive verksamhetsgren beskrivs närmare.

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

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Löner	1 093	1 036	975	929
Sociala kostnader	984	1 108	936	1 064
Övriga personalkostnader	46	32	39	25
Summa	**2 123**	**2 177**	**1 950**	**2 018**
I sociala kostnader ingår pensions-kostnader inklusive löneskatt med	639	775	627	764

LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR

	Styrelser, generaldirektören samt verkställande direktörer		Övriga anställda	
	2024	2023	2024	2023
Affärsverket	5	4	970	925
Dotterföretag	2	2	117	105
Totalt koncernen	**6**	**6**	**1 087**	**1 030**

LÖN/ARVODEN TILL STYRELSE OCH GENERALDIREKTÖR (I KRONOR)

Ann Persson Grivas	240101–241231	1 952 517
Catharina Elmsäter-Svärd	240101–241231	110 572
Anders Ehrling	240701–241231	20 118
Ann-Christine Hvittfeldt	240101–241231	40 456
Cecilia Looström	240101–241231	40 546
Per Nilsson	240101–240630	20 338
Johan von Sydow	240101–241231	40 576
Robin Teigland	240101–240630	20 218
Jonas Wikman	240101–241231	40 336
Mats Wikström	240701–241231	20 238
Christian Axelsson	240101–241231	942 057
– varav styrelsearvode	240101–241231	40 456
David Johansson	240101–241231	1 277 343
– varav styrelsearvode	240101–241231	40 466

SJUKFRÅNVARO, %

	AFFÄRSVERKET	
	2024	2023
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid	2,66	2,96
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	54,41	50,55
Sjukfrånvaro fördelad efter kön:		
Män	1,63	1,79
Kvinnor	4,16	4,63
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori:		
29 år eller yngre	1,94	2,09
30–49 år	1,87	2,26
50 år eller äldre	3,46	3,71

Not 5 Diverse externa kostnader

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Kostnader för vidareförsäljning	85	73	1	2
Fastighets- och hyreskostnader	109	102	95	90
Material, underhåll, transporter	279	249	270	238
Resekostnader	32	30	28	27
Främmande tjänster	99	89	277	238
Administrativa kostnader	63	80	61	73
Summa	**668**	**623**	**732**	**668**

Koncernföretagens andel av affärsverkets diverse externa kostnader, 22,5 % (20,3 %).

ARVODE TILL REVISORER

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Riksrevisionen				
– Revisionsuppdrag	0	1	0	1
PwC				
– Revisionsuppdrag	0	0	—	—
E & Y				
– Revisionsuppdrag	0	1	0	1
Aider Accounting				
– Revisionsuppdrag	0	0	—	—
Summa	**1**	**2**	**1**	**2**

Not 6 Av- och nedskrivningar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Immateriella tillgångar	105	170	105	93
Byggnader	15	15	15	15
Förbättringsutgifter på annans fastighet	3	3	3	3
Fältanläggningar	0	0	0	0
Elanläggningar	2	3	2	3
Teleutrustning	177	140	179	142
Fordon, maskiner och utrustning	14	8	13	7
Beredskapsinventarier	0	0	0	0
Beredskapslager	0	0	0	0
Leasade anläggningar	0	0	0	0
Pågående projekt	—	21	—	21
Summa	**317**	**360**	**319**	**285**

Not 7 Resultat från andelar i intresseföretag

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Intressebolag:				
Entry Point North AB				
Andel i intresseföretags resultat	18	9	—	—
Summa	**18**	**9**	**—**	**—**

Not 8 Resultat från andelar i koncernföretag

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Reavinst avyttring koncernföretag (LFV Norway)	—	0	—	—
Nedskrivning av andelar i dotterföretag (LFV Holding AB)	—	—	—	65
Summa	**—**	**0**	**—**	**65**

Not 9 Ränteintäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Ränteintäkter från bank	19	48	14	43
Ränteintäkter från kortfristiga placeringar	161	106	161	106
Ränteintäkter från kortfristiga fordringar	0	0	0	0
Övriga finansiella intäkter	1	4	0	3
Summa	**182**	**158**	**175**	**153**

Not 10 Räntekostnader och liknande poster

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Räntedel i pensionskostnad	570	538	570	538
Räntekostnader för finansiell leasing	0	0	0	0
Övriga finansiella kostnader	1	1	0	1
Summa	**570**	**539**	**570**	**539**

Not 11 Skatt/skattemotsvarighet på årets resultat

	KONCERNEN	
	2024	2023
Årets skattemotsvarighet		
Koncernens resultat före skatt	–2 734	52
Årets redovisade skatt	–2	–1
– varav skatt i dotterföretag	–2	–1
– varav uppskjuten skatt på skattemässigt underskottsavdrag och temporära skillnader	—	—
Resultat efter skatt	–2 738	**51**

Uppskjutna skattefordringar på underskottsavdrag har inte tagits upp till något värde i årsboksluten för 2023 och 2024.

Not 12 Immateriella anläggningstillgångar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
GOODWILL				
Ingående anskaffningsvärde	193	193	—	—
Årets anskaffningar	—	—	—	—
Utgående anskaffningsvärde	**193**	**193**	**—**	**—**
Ingående av- och nedskrivningar	–193	–116	—	—
Årets avskrivningar	—	–11	—	—
Årets nedskrivningar	—	–66	—	—
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–193**	**–193**	**—**	**—**
Utgående planenligt restvärde	**—**	**—**	**—**	**—**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
PROGRAMRÄTTIGHETER OCH ANDRA IMMATERIELLA TILLG.				
Ingående anskaffningsvärde	1 130	1 053	1 139	1 061
Årets anskaffningar	105	77	109	78
Försäljningar/utrangeringar	–1	—	–1	—
Omklassificeringar	26	—	26	—
Utgående anskaffningsvärde	**1 261**	**1 130**	**1 273**	**1 139**
Ingående av- och nedskrivningar	–565	–472	–566	–473
Årets avskrivningar	–105	–93	–105	–93
Försäljningar/utrangeringar	0	—	0	—
Omklassificeringar	–21	—	–21	—
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–691**	**–565**	**–692**	**–566**
Utgående planenligt restvärde	**570**	**565**	**581**	**573**

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	
	2024	2023	2024	2023
BYGGNADER				
Ingående anskaffningsvärde	594	579	594	579
Årets anskaffningar	5	15	5	15
Försäljningar/utrangeringar	–1	0	–1	0
Utgående anskaffningsvärde	**598**	**594**	**598**	**594**
Ingående av- och nedskrivningar	–372	–358	–372	–358
Årets avskrivningar	–15	–15	–15	–15
Försäljningar/utrangeringar	1	0	1	0
Utgående av- och nedskrivningar	**–386**	**–372**	**–386**	**–372**
Utgående planenligt restvärde	**212**	**222**	**212**	**222**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
FÖRBÄTTRINGSUTGIFTER PÅ ANNANS FASTIGHET				
Ingående anskaffningsvärde	28	24	27	23
Årets anskaffningar	0	4	0	4
Försäljningar/utrangeringar	—	—	—	—
Utgående anskaffningsvärde	**28**	**28**	**27**	**27**
Ingående av- och nedskrivningar	–9	–6	–8	–5
Årets avskrivningar	–3	–3	–3	–3
Försäljningar/utrangeringar	—	—	—	—
Utgående av- och nedskrivningar	**–13**	**–9**	**–11**	**–8**
Utgående planenligt restvärde	**15**	**18**	**15**	**18**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
FÄLTANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	3	2	3	2
Årets anskaffningar	5	0	5	0
Försäljningar/utrangeringar	—	—	—	—
Utgående anskaffningsvärde	**8**	**3**	**8**	**3**
Ingående av- och nedskrivningar	0	0	0	0
Årets avskrivningar	0	0	0	0
Försäljningar/utrangeringar	—	—	—	—
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–1**	**0**	**–1**	**0**
Utgående planenligt restvärde	**7**	**2**	**7**	**2**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
ELANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	72	77	72	77
Årets anskaffningar	—	—	—	—
Försäljningar/utrangeringar	—	–5	—	–5
Utgående anskaffningsvärde	**72**	**72**	**72**	**72**
Ingående av- och nedskrivningar	–64	–66	–64	–66
Årets avskrivningar	–2	–3	–2	–3
Försäljningar/utrangeringar	—	4	—	4
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–66**	**–64**	**–66**	**–64**
Utgående planenligt restvärde	**6**	**8**	**6**	**8**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
TELEUTRUSTNING				
Ingående anskaffningsvärde	2 144	1 949	2 156	1 954
Årets anskaffningar	374	242	384	249
Försäljningar/utrangeringar	–62	–47	–62	–47
Omklassificeringar	–26	—	-26	—
Utgående anskaffningsvärde	**2 431**	**2 144**	**2 452**	**2 156**
Ingående av- och nedskrivningar	–1 003	–910	–1 005	–910
Årets avskrivningar	–174	–141	–179	–142
Försäljningar/utrangeringar	62	47	62	47
Omklassificeringar	21	—	21	—
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–1 094**	**–1 003**	**–1 101**	**–1 005**
Utgående planenligt restvärde	**1 336**	**1 141**	**1 351**	**1 151**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
FORDON, MASKINER M M				
Ingående anskaffningsvärde	90	52	76	40
Årets anskaffningar	16	38	12	36
Försäljningar / utrangeringar	–5	0	–5	0
Utgående anskaffningsvärde	**101**	**90**	**82**	**76**
Ingående av- och nedskrivningar	–46	–39	–36	–29
Årets avskrivningar	–14	–8	–13	–7
Försäljningar / utrangeringar	5	0	5	0
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–55**	**–46**	**–44**	**–36**
Utgående planenligt restvärde	**46**	**44**	**38**	**40**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
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	
	2024	2023	2024	2023
LEASADE ANLÄGGNINGS-TILLGÅNGAR				
Ingående anskaffningsvärde	2	3	2	3
Årets anskaffningar	—	—	—	—
Försäljningar / utrangeringar	0	–1	0	–1
Utgående anskaffningsvärde	**1**	**2**	**1**	**2**
Ingående av- och nedskrivningar	–1	–2	–1	–2
Årets avskrivningar	0	0	0	0
Försäljningar / utrangeringar	0	1	0	1
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–1**	**–1**	**–1**	**–1**
Utgående planenligt restvärde	**1**	**1**	**1**	**1**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
BEREDSKAPSLAGER				
Ingående anskaffningsvärde	3	2	3	2
Årets anskaffningar	3	0	3	0
Försäljningar / utrangeringar	—	—	—	—
Utgående anskaffningsvärde	**5**	**3**	**5**	**3**
Ingående av- och nedskrivningar	0	0	0	0
Årets avskrivningar	0	0	0	0
Försäljningar / utrangeringar	—	—	—	—
Utgående ackumulerade av- och nedskrivningar	**–1**	**0**	**–1**	**0**
Utgående planenligt restvärde	**5**	**2**	**5**	**2**

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
PÅGÅENDE NYANLÄGGNINGAR				
Ingående anskaffningsvärde	456	408	466	418
Omklassificeringar	–5	—	–5	—
Årets anskaffningar	543	374	543	374
Årets nedskrivningar	—	–21	—	–21
Färdigställda nyanläggningar	–573	–304	–573	–305
Utgående anskaffningsvärde	**422**	**456**	**431**	**466**

Not 14 Andelar i dotterföretag

	ORG. NR	ANTAL AKTIER	PROCENTANDEL AV AKTIEKAPITAL	NOMINELLT VÄRDE	ANSKAFF-NINGSVÄRDE	BOKFÖRT VÄRDE 2024	BOKFÖRT VÄRDE 2023
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	
	2024	2023	2024	2023
Ackumulerade resultatandelar m m				
Vid årets början	57	55	—	—
Årets andel i intresseföretags nettoresultat	18	9	—	—
Förändring andel i intresse-företags egna kapital	–10	–7		
Summa	**65**	**57**	**—**	**—**
Bokfört värde	**65**	**57**	**—**	**—**

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	—	65	65	—
						65	**—**

Not 16 Andra långfristiga fordringar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Långfristiga fordringar i avgiftssystemet				
Vid årets ingång	3 611	3 348	3 611	3 348
Tillkommande poster Eurocontrol	418	916	418	916
Avräkning Eurocontrol	–1 093	–653	–1 093	–653
Långfristiga fordringar i avgiftssystemet vid årets utgång	**2 936**	**3 611**	**2 936**	**3 611**
Övriga långfristiga fordringar				
Vid årets ingång	196	125	196	125
Förändring övriga långfristiga fordringar, förutbetald hyra	–26	72	–26	72
Övriga långfristiga fordringar vid årets utgång	**171**	**196**	**171**	**196**
Summa utgående balans	**3 107**	**3 808**	**3 107**	**3 808**

Not 17 Övriga fordringar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Kortfristig del av fordringar via avgiftssystemet (Eurocontrol)	1 249	805	1 249	805
Momsfordran	41	36	41	35
Övriga kortfristiga fordringar	5	6	4	4
Summa	**1 295**	**846**	**1 294**	**844**

Not 18 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Förutbetald hyra	26	27	24	24
Diverse förutbetalda kostnader	39	53	38	52
Upplupna ränteintäkter	16	51	16	50
Upplupna intäkter i avgifts-systemet	163	163	163	163
Övriga upplupna intäkter	50	59	45	54
Summa	**294**	**352**	**286**	**343**

Not 19 Kortfristiga placeringar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Företagscertifikat	3 396	2 763	3 396	2 763
Summa	**3 396**	**2 763**	**3 396**	**2 763**

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**	**310**	**229**	**202**	**252**	**317**
Årets förändring statskapital utan avkastningskrav			28			28
Förskjutning mellan fritt och bundet eget kapital		8	–8			
Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden			3 244			3 244
Årets resultat			–2 736			–2 761
Belopp vid årets utgång	**202**	**318**	**757**	**202**	**252**	**828**
Summa totalt utgående eget kapital			**1 277**			**1 282**

Not 21 Årets resultat per verksamhetsområde

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Flygtrafiktjänst	-144	53	-135	77
Avgår: intäktskorrigering hänförligt till årets försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden*	–2 629	—	–2 629	—
Totalförsvar och Robust flygtrafik**	—	—	—	—
Forskning och innovation	–5	–2	–5	–2
Övrig kommersiell verksamhet	43	1	8	–22
Skatt/skattemotsvarighet	–2	–1	—	—
Försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden*	3 244	–58	3 244	–58
Totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden	**508**	**–6**	**483**	**–5**

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

** Intäkter av anslag är motsvarande årets utgifter i den anslagsfinansierade verksamheten.

Not 22 Avräkning med statsverket

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Anslag i icke räntebärande flöde				
Ingående balans	4	–3	4	–3
Redovisat mot anslag (+)	19	10	19	10
Medel hänförbara till transfereringar m.m. som betalts till icke räntebärande flöde (–)	–21	–3	–21	–3
Fordringar avseende anslag i icke räntebärande flöde	**1**	**4**	**1**	**4**
Anslag i räntebärande flöde				
Ingående balans	–95	–126	–95	–126
Redovisat mot anslag (+)	436	341	436	341
Anslagsmedel som tillförts räntekonto (–)	–429	–435	–429	–435
Återbetalning av anslagsmedel	69	125	69	125
Skulder avseende anslag i räntebärande flöde	**–19**	**–95**	**–19**	**–95**
Summa utgående balans avräkning med statsverket	**–18**	**–91**	**–18**	**–91**

Not 23 Avsatt till pensioner

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Vid årets början	10 553	9 436	10 553	9 436
Årets pensionsavsättning	545	674	545	674
Årets pensionsutbetalningar*	–181	–152	–181	–152
Indexering och ränta	570	538	570	538
Förändring på grund av ändrade beräkningsgrunder	–3 244	58	–3 244	58
Summa	**8 243**	**10 553**	**8 243**	**10 553**

* Utbetalningar inklusive särskild löneskatt.

Not 24 Övriga avsättningar

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Omstruktureringskostnader	5	4	5	4
Övriga avsättningar	26	32	26	31
Summa	**30**	**36**	**30**	**35**

Not 25 Skulder till leasingföretag

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Leasingföretag	1	1	1	1
Summa	**1**	**1**	**1**	**1**

Not 26 Övriga icke räntebärande skulder

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Trygghetsmedel	37	34	37	34
Omställningsfond	4	5	4	5
Skuld till Eurocontrol	1 799	69	1 799	69
Summa	**1 841**	**108**	**1 841**	**108**

Not 27 Övriga icke räntebärande kortfristiga skulder

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Skuld till Statsverket	18	91	18	91
Skuld till Eurocontrol	475	0	475	0
Personalskatt och arbetsgivaravgifter	61	56	56	51
Övriga kortfristiga skulder	157	186	149	175
Summa	**711**	**334**	**698**	**317**

Not 28 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Löner och ersättningar	5	14	—	12
Semesterlöneskuld	82	75	75	70
Sociala avgifter	29	46	28	44
Övriga upplupna kostnader	82	67	75	47
Förutbetalda bidrag	38	45	38	45
Övriga förutbetalda intäkter	10	21	9	32
Summa	**247**	**268**	**225**	**249**

Not 29 Ansvarsförbindelser

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Borgen för pensionsåtaganden i LFV Airport Center AB	0	0	0	0
Borgen till förmån för koncern-företag (ram för bankgarantier)	—	—	50	50
Summa	**1**	**1**	**51**	**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	
	2024	2023	2024	2023
Av- och nedskrivningar	317	360	319	350
Avsättningar avseende pensioner	934	1 059	934	1 059
Intäktskorrigering i avgifts-systemet hänförligt till årets försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden	2 438		2 438	—
Övriga avsättningar	–6	4	–5	3
Summa	**3 683**	**1 423**	**3 686**	**1 412**

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

	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2024	2023	2024	2023
Förändring av kortfristiga fordringar	–440	–80	–440	–80
Förändring av långfristiga fordringar	675	–263	675	–263
Summa	**234**	**–343**	**234**	**–343**
Förändring av kortfristiga icke räntebärande skulder	475	–42	475	–42
Förändring av långfristiga icke räntebärande skulder	–707	4	–707	4
Summa*	**232**	**–38**	**232**	**–38**

* 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 2024 uppgår årets resultat efter skatt till –2 736 mkr. Totalresultat efter försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden uppgår till 508 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 13 februari 2025

Catharina Elmsäter-Svärd
ORDFÖRANDE

Ann Persson Grivas
GENERALDIREKTÖR

Ann-Christine Hvittfeldt

Cecilia Looström

Anders Ehrling

Mats Wikström

Johan von Sydow

Jonas Wikman

Christian Axelsson

David Johansson

Revisionsberättelse för Luftfartsverket 2024

Riksrevisionen har enligt 5 § lagen (2002:1022) om revision av statlig verksamhet m.m. utfört en revision av årsredovisningen för Luftfartsverket 2024, daterad 2025-02-13.

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 2024
- 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.

Ansvarig revisor Katarina Holmqvist har beslutat i detta ärende.

Katarina Holmqvist

Kopia för kännedom: Luftfartsverket, 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), Keolis Sverige AB, ordförande Brödernas restaurangkedja.
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.

Ann-Christine Hvittfeldt
Ledamot sedan 2016.

Nuvarande befattning: Flertal styrelseuppdrag.
Tidigare befattningar: Volvo Logistics AB, Hemtex AB, Speedcargo AB/DFDS AS.
Födelseår: 1966.



Cecilia Looström
Ledamot sedan 2020.

Nuvarande befattning: Avdelningschef Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.
Tidigare befattningar: Departementsråd Försvarsdepartementet, avdelningschef Flygteknik, FOI.
Födelseår: 1961.

Mats Wikström
Ledamot sedan 2024. Vice ordförande sedan 2024.

Nuvarande befattning: Finansdirektör Statens fastighetsverk.
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 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 Flygledningen.
Födelseår: 1977.

Per Nilsson
Ledamot
2014–30 juni 2024.
Robin Teigland
Ledamot
2020–30 juni 2024.



Koncernledning

Ann Persson Grivas
Generaldirektör sedan 2017.

Styrelseuppdrag: Ordförande LFV Holding AB och Entry Point North AB. Vice ordförande Luleå Tekniska universitet/LTU. 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 LFV Holding AB och Entry Point North AB. Ledamot SOS Alarm och Insynsrådet för Institutet för rymdfysik.
Tidigare befattningar: Chefspositioner inom Regeringskansliet, med erfarenhet från Infrastrukturdepartementet, Näringsdepartementet och Justitiedepartementet.
Födelseår: 1969.

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

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

Ulf Thibblin
Teknisk direktör.

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.

Jan Berggren
Direktör Gemensamma tjänster.

Anställd sedan: 2003.
Styrelseuppdrag: Ledamot LFV Holding AB.
Tidigare befattningar: Flera ledande befattningar inom såväl LFV som Sjöfartsverket.
Födelseår: 1962.

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.

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.

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.


MIN08
MAX13
190/11 KT
COMP2
MEAN2
-11/L01
MIN08
MAX13
190/11 KT
COMP2
-11/L01

Fem år i sammandrag

	2024	2023	2022	2021	2020
FLYGTRAFIKEN (tusental)					
Antal rörelser i svenskt luftrum:					
Inrikes	86	94	91	65	62
Utrikes	223	219	198	110	100
Överflygningar	297	270	253	184	169
TOTALT	606	583	541	359	332
Antal service units (tusental)	2 874	2 666	2 472	1 795	1 676
EKONOMI (mkr)					
Rörelseintäkter	744	3 584	2 790	2 523	3 310
Resultat efter finansiella poster	–2 734	52	–16	104	700
Totalresultat efter omvärdering av pensionsskulden	508	–6	–6	103	–122
Investeringar	483	452	385	386	557
Räntabilitet på eget kapital, %	(neg.)	7	(neg.)	15	(neg.)
Soliditet, %	10	6	7	7	6
Likvida medel	5 152	4 722	4 276	4 437	5 104
Eget kapital	1 277	741	742	742	638
Pensionsskuld	8 243	10 553	9 436	9 052	8 739
BALANSOMSLUTNING	12 626	12 306	11 214	10 996	10 708
PERSONAL					
Antal årsarbetare	1 296	1 239	1 202	1 153	1 121
varav operativa flygledare	609	594	577	505	500
varav övrig personal	687	645	625	648	621
Antal anställda	1 412	1 372	1 331	1 301	1 348
varav kvinnor	497	494	487	483	509
varav män	915	878	844	818	839
Sjukfrånvaro, % i affärsverket	2,66	2,96	3,38	2,50	3,02

Förkortningar och förklaringar

ANS. Air Navigation Services. Flygtrafiktjänst.

ANSP. Air Navigation Services Provider. Leverantör av flygtrafiktjänst.

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.

CINEA. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, tidigare INEA, ansvarar för att utveckla det europeiska transportsystemet.

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.

DME. Distance Measuring Equipment. Ett navigationshjälpmedel för piloter som även stödjer flygledning. DME används för att bestämma flygplanets position.

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.

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.

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, GK Nordic, Jesper Sundström, Antonia Sehlstedt, Försvarsmakten, Emma Elofsson Holmgren, Filmuminati, Lavette, Getty Images.
Bilderna är bland annat tagna på ATCC och FPC Stockholm Arlanda, ATS Arlanda, ATS Landvetter och LFVs huvudkontor.
Tryck: Stema Specialtryck AB 2025.

