



ÅRSREDOVISNING 2010



Affärsverket LFV svarar för flygtrafiktjänster i Sverige. LFV är verksam på 38 platser runt om i landet. LFV omsatte cirka 3,4 miljarder under 2010 och redovisar ett resultat efter finansiella poster på -12 miljoner. Under fjärde kvartalet var antalet årsarbetare 1 179.

LFVs uppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. LFV ska också verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	SID
Viktiga händelser.....	1
Generaldirektören.....	2
Organisation och medarbetare.....	4
Flygtrafikutvecklingen.....	6
LFVs verksamhet.....	8
Resultaträkning med kommentarer.....	13
Balansräkningar och finansieringsanalyser med kommentarer.....	16
Noter.....	20
Redovisningshandlingar.....	26
Rapportering enligt regleringsbrevet för LFV.....	30
Förslag till utdelning.....	32
Revisionsberättelse.....	33
Styrelse.....	34
Koncernledning.....	35
Här finns LFV.....	37

Viktiga händelser

Delningen

Den 1 april 2010 delades LFV. De statliga flygplatserna blev ett bolag, Swedavia AB. LFV fortsätter som ett affärsverk men är nu helt inriktat på flygtrafiktjänst. Förberedelsearbetet var kort och mycket intensivt. Delningen innebar vissa engångskostnader men har på sikt positiva effekter.

Askkrisen avbröt trafikuppgången

Under första kvartalet ökade flygtrafiken men uppgången avbröts abrupt av askkrisen i april månad efter vulkanutbrottet på Island. Flygbranschen insåg snabbt situationens allvar och vidtog nödvändiga åtgärder för att hantera den. LFV bidrog bl a aktivt till att organisera en effektiv kriskommunikation. 100 000 flygningar världen över ställdes in på grund av det isländska askmolnet. 10 miljoner flygpassagerare drabbades och som mest var 375 flygplatser stängda. LFV förlorade totalt cirka 30 miljoner kronor på vulkanutbrottet.

Redan i maj månad började antalet rörelser i det svenska luftrummet vända uppåt igen och denna trend höll sedan i sig under återstoden av året. För hela året blev ökningen av antalet rörelser i svenskt luftrum 1,7 %. 2010 års totala trafikvolym uppgick till knappt 655 000 rörelser. Det kan jämföras med toppåret 2008, som innebar drygt 726 000 rörelser.

Pris för flygledning på distans

LFV fick vid flygledningsmässan ATC Global i Amsterdam tillsammans med Saab en utmärkelse för sitt gemensamma arbete med att utveckla teknik och arbetssätt som möjliggör fjärrstyrd flygledning på mindre flygplatser. I slutet av året undertecknade LFV och Saab Security System ett avtal om utveckling av fjärrstyrd flygtrafiktjänst från Sundsvall.

Effektiviseringsprogram

Finanskris i kombination med askkris, trafiknedgång, ökad pensionsskuld och kostnadsökningar har gjort att LFV fått växande ekonomiska problem. Ett effektiviseringsprogram har därför dragits igång för att återställa ekonomin i balans. Effektiviseringar på omkring 100 miljoner kronor har genomförts under 2010.

LFV har sagt upp ett antal lokala kollektivavtal. Förhandlingar med de fackliga organisationerna har pågått under hela hösten för att få till stånd ett nytt lokalt avtal, som är bättre anpassat till LFVs verksamhet efter delningen och som minskar kostnaderna. Någon överenskommelse om ett nytt avtal hade inte uppnåtts vid årsskiftet.

Konkurrensutsättning av lokal flygtrafiktjänst

I februari presenterade regeringen förslag till ny luftfartslag. Den nya lagen, som antogs av riksdagen under våren och trädde i kraft den 1 september, innebär bland annat konkurrensutsättning av lokal flygtrafiktjänst. LFV har tecknat avtal om fortsatt verksamhet mellan ett och fyra år framåt på alla flygplatser utom tre, där LFV sedan tidigare bedriver flygledning. Under hösten förlorade LFV upphandlingen av lokal flygtrafiktjänst på tre flygplatser, Växjö, Örebro och Västerås, till en konkurrent.

Ny utbildning för blivande flygledare

En ny utbildningsform för blivande flygledare startades hösten 2010 vid Campus Norrköping i samarbete med LFV. Utbildningen heter Flygtrafik och logistik och kombinerar akademisk teori med flygledningens praktik. Den innebär en breddning och öppnar nya karriärvägar inom industrin och tjänstesektorn. Intresset var mycket stort för den första kursomgången.

Rakare flygvägar

I maj togs ett stort steg för att öka effektiviteten och förbättra miljön då raka flygvägar infördes i hela det svenska luftrummet på flyghöjder över cirka 8 500 meter. Förändringen berör omkring 500 flygningar varje dygn och kommer enligt LFVs beräkningar att minska utsläppen av koldioxid i det svenska luftrummet med cirka 30 ton per dygn.

Världsunikt samarbete

Under hösten skrev LFV, Swedavia och SAS under ett avtal om ett världsunikt samarbete för att skapa tidsstyrda flygplatsoperationer. Samarbetet kallas POINT Arlanda. Avtalet innebär ett nära, integrerat och långsiktigt samarbete för att möta utmaningarna i flygbranschen, som handlar om ökat miljöfokus, pressad ekonomi, dimensionerings- och kapacitetsproblem samt ökade krav på harmonisering.

Milstolpe för NUAC

Flera viktiga steg har tagits mot att ge det funktionella luftrumsblock (FAB), som Danmarks och Sveriges regeringar beslutat bilda, ett reellt innehåll. En viktig del är bolaget NUAC HB, som ägs gemensamt av LFV och Naviar och som från mitten av 2012 ska driva de tre kontrollcentralerna Stockholm, Malmö och Köpenhamn. Den verkställande ledningen för bolaget är på plats och en överenskommelse, som bland annat anger hur samarbetet med LFV och Naviar ska ske, undertecknades i slutet av 2010. Efter sex års förberedelser var samarbetet då framme vid en konkret milstolpe, som bland annat innebar att NUAC HB vid årsskiftet 2010/11 övertog ansvaret för den operativa support, som behövs vid de tre kontrollcentralerna. Berörd personal kvarstår dock i LFV respektive Naviar.

Generaldirektören om flyget, LfV och framtiden

Luftfartsverkets 2010 var ett ovanligt turbulent år. Förändringens vindar kommer att fortsätta blåsa under de kommande åren. Låt mig måla en framtidsbild av LfV år 2013.

Framtidsbild år 2013

Fjärrstyrda torn är då en realitet. Våra flygledare på Sundsvall Härnösand flygplats sköter flygledning och också på Örnsköldsvik och Skellefteå flygplatser. Att vara på framkant i den tekniska utvecklingen är ett sätt för oss att förvalta positionen som en av de bästa leverantörerna av flygtrafiktjänst i världen.

En route-verksamheten i det svensk-danska luftrummet sköts av NUAC HB. LfV och Naviar överlät redan vid årsskiftet 2010/2011 den operativa supporten till det gemensamt ägda bolaget. År 2012 tog NUAC också hand om den operativa flygledning vid de tre kontrollcentralerna Köpenhamn, Malmö och Stockholm. Nu går vi vidare och hoppas kunna utvidga samarbetet.

Under 2011–12 var arbetet med att ge Single European Sky ett konkret innehåll mycket intensivt. Nu är arbetet i en fas när resultaten ska genomföras. LfV är drivande i flera viktiga delprojekt. Dessa syftar till att genom harmoniserad utveckling av flygtrafikledningssystemen ge bästa möjliga flygsäkerhet, tillräcklig kapacitet, minimera miljöpåverkan och inte minst lägre kostnader.

Ingen lätt nystart

Men låt oss lägga framtidsbilden åt sidan och fokusera på 2010 – förändringens år. Den 1 april låg vi i startgroparna när flygplatsverksamheten lyftes bort från verket. Efter flera års väntan på beslut om strukturella förändringar fanns det stora förväntningar. Nya LfVs huvuduppgift är "att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart". Uppdraget blev tydligare med en kärnverksamhet att fokusera på.

Men det blev en besvärlig start. Efter bara några veckor kom vulkanaskan från Island som spred sig över Europa och medförde många inställda flyg. Resultatet blev stora

ekonomiska förluster för oss och hela flygbranschen i Europa. För LfV spädde den på det stora underskott som uppstått i en route-verksamheten i spåren av finanskrisen. Trafiknedgången under 2009, minus 11 %, och ökade kostnader slog hårt mot oss.

Effektiviseringsprogram

Under sommaren ökade en route-underskottet ytterligare när SPV ändrade beräkningsgrunderna för pensionsskulden. Det blev tydligt att delningen ökat vår ekonomiska sårbarhet. Det effektiviseringsprogram vi drog igång under 2009 utökades och vid utgången av 2010 har besparingar på sammanlagt drygt 100 miljoner genomförts. För 2011 planeras besparingar på ytterligare minst 100 miljoner. LfV har sagt upp de lokala kollektivavtalen och hoppas att i samverkan med de fackliga organisationerna kunna hitta avtalslösningar, som är anpassade till LfVs situation efter delningen och som ökar effektiviteten och minskar administrationen.

För att uppnå ekonomisk balans måste också avgifterna höjas. En route-avgifterna höjdes med 7 % vid årsskiftet. Den höjningen, liksom den på 7 % som genomfördes 1 januari 2010, möter hård kritik i en ekonomiskt tyngd flygbransch. Men kombinationen kraftfulla effektiviseringar och höjda avgifter är enda sättet att på några år arbeta bort vårt ekonomiska underskott.

LfV möter nu konkurrens

Den nya luftfartslagen började gälla 1 september 2010. Den innebar bl a att LfVs monopol på lokal flygtrafikledning avskaffades. Konkurrensen blev snabbt kännbar genom att Västerås, Växjö och Örebro flygplatser valde en ny leverantör från 1 mars 2011. Vi har sedan vunnit andra upphandlingar och flera andra flyg-



platser har förlängt kontrakten med oss. Ett skäl är att LFV kan erbjuda mer än en säker och välfungerande flygledning. Vi kan även medverka vid miljöprövningar och erbjuda andra kringtjänster som underlättar verksamheten för flygplatsen.

Konkurrensutsättning av torntjänsten sprider sig i Europa. Nu senast är det Spanien som öppnar upp för nya aktörer. Detta öppnar nya möjligheter för LFV att erbjuda flygledningstjänster även utanför landets gränser. LFV är omvitnat duktiga på att bedriva säkra, miljöanpassade och kostnadseffektiva flygledningstjänster. Att bredda marknaden kan ge stordriftsfördelar, skapa stimulans till utveckling och ger vår personal möjlighet att komma ut i världen utan att behöva byta arbetsgivare.

Ökad flygtrafik med bibehållen flygsäkerhet

Det första tertialet präglades av en fortsatt nedgång i antalet flygplanrörelser. Men den starka ekonomiska uppgången gjorde att bilden förändrades snabbt. Vi kan nu se tillbaka på åtta månader med trafiktillväxt. För helåret är uppgången 1,7 % till totalt 655 000 rörelser. Under de närmaste åren tror vi på en fortsatt trafiktillväxt.

Omkring 60 000 flygningar leds varje månad av LFVs personal i det svenska luftrummet. Under 2010 har det gjorts utan några olyckor i reguljär luftfart. För att behålla en hög flygsäkerhetsnivå bedriver vi en aktiv egenkontroll där hög rapporteringsnivå är en grundbult. Det ger oss själva och andra, t ex flygplatser och flygbolag, möjlighet att vidta korrigerande åtgärder innan olyckor sker.

Ett av LFVs grundfundament är den integrerade flygtrafiktjänsten, som sedan drygt 30 år innebär att LFV i den dagliga driften hanterar både civil och militär

flygtrafik. Dessutom står LFV numera för flygtrafiktjänsten både i fred och ofred. Vår unika lösning är ett föredöme i Europa och ger oss möjligheter till en mer flexibel hantering av det svenska luftrummet.

Den integrerade flygtrafiktjänsten ger oss inte bara fördelar, utan medför också krav på oss att i hela vår verksamhet även tänka på hur förändringar inom exempelvis Single European Sky påverkar den militära flygverksamheten. Även om den militära flygtrafiken minskat sedan slutet av 60-talet då vi hade ett av världens största flygvapen, så är verksamheten fortfarande omfattande och komplexiteten hög. För att säkerställa att vi uppfyller Forsvarsmaktens krav utvecklas kontinuerligt vårt strategiska samarbete. Ett samarbete som vi känner stolthet över och som vi också värnar om i en föränderlig omvärld.

Ljus framtid för flyget

Askkrisen visade på det moderna samhällets beroende av flyget. Flygplatserna rapporterar nu om ett ökat antal passagerare och flygbolagen vädrar också bättre tider. I takt med den ekonomiska återhämtningen ökar flygresandet. Den snabba BNP-tillväxten i Sverige gör att näringslivets behov av snabba transporter ökar.

Vi är inne i en period av trafiktillväxt och kan notera att antalet flygledningsrelaterade förseningar i Europa ökar. Det innebär fortsatt stora utmaningar för LFV. Förutom färre förseningar är EUs ambition att sänka kostnaderna för flygtrafikledningen, minska flygets miljöpåverkan, öka samarbetet över gränserna och harmonisera flygledningssystemen. LFV strävar efter att göra sin del för att flyget ska kunna fortsätta utvecklas positivt.

Förändringens år

Aldrig har så mycket hänt i Luftfartsverkets historia under ett år som 2010. För att dra lärdomar av historien lät vi producera boken "I position - 75 år med svensk flygtrafiktjänst". Vår historia är något kortare än flyget i Sverige som fyllde 100 år 2010, men våra öden och framtid är intimt sammankopplade. LFV har medverkat i en rad jubileumsaktiviteter som sammantaget attraherat mer än 100 000 personer. Det, liksom den årliga undersökningen om svenskars attityder till flyget, visar på den positiva inställning till flyg som finns i Sverige. För oss som bor i Europas periferi är flyget nödvändigt både för att genomföra affärer och för resor till nya länder och upplevelser.

För oss inom LFV har det varit ett turbulent år. Vi kan dock med stolthet se tillbaka på ett år där delningen genomförts framgångsrikt. Vi har trots ett ogynnsamt utgångsläge arbetat hårt och målmedvetet för att forma ett nytt LFV i flygets tjänst. Stort tack till alla medarbetare som arbetat för att stärka LFV och förbättra flygets utvecklingsmöjligheter.



THOMAS ALLARD, GENERALDIREKTÖR

Organisation och medarbetare

Den 1 april avskiljdes flygplatsverksamheten från LfV och verksamheten är nu helt inriktad på flygtrafiktjänst. Mycket arbete har ägnats åt att ta hand om konsekvenserna av förändringen, den besvärliga ekonomiska situationen och att förhandla om nya lokala kollektivavtal. Under året etablerades ett samarbete med Linköpings universitet för att akademisera flygledarutbildningen. Starten av det nya bolaget NUAC HB har krävt mycket arbete i samverkan med danska Naviair.

Riksdagen beslöt i december 2009 att dela Luftfartsverket och bolagisera flygplatsverksamheten 1 april 2010. Nils Gunnar Billinger, som var särskild utredare för affärsverket, blev styrelseordförande i nya LfV. Styrelsen förnyades även i övrigt och tidigare chefen för Flygtrafiktjänsten Thomas Allard utsågs till ny generaldirektör. Tidigare GD Lars Rekke gick i pension 31 mars.

Ny organisation

LfV är nu en betydligt mindre organisation, men bedriver ändå verksamhet på 38 platser runt om i landet. En ny organisation trädde i kraft 1 april 2010. Verksamheten organiserades i fyra affärsområden; Produktion En Route, Produktion Terminal, Produkter & Tjänster, Affärsstöd, samt GD och Koncernfunktionerna (se organisationskiss). Koncernledning, Koncernfunktioner och affärsområdenas ledningsfunktioner är lokaliserade till Norrköping. LfV hade under fjärde kvartalet 1 361 anställda och 1 179 årsarbetare.

Produktion En Route bedriver verksamhet huvudsakligen vid kontrollcentralerna på Malmö Airport och Stockholm-Arlanda,

där också flygbriefing bedrivs. Produktion Terminal bedriver lokal flygtrafikleddning på 38 platser runt om i landet. Affärsområde Produkter & Tjänster har ett brett arbetsfält och finns på flera orter.

Affärsområde Affärsstöd har 85 medarbetare och bedriver verksamhet i Norrköping. De ansvarar för administration av löner och personal, arkiv, dokumenthantering, upphandling samt Facility Management. Ett projekt drivs tillsammans med Sjöfartsverket, som ska utreda förutsättningarna för att skapa en gemensam serviceorganisation med administrativa stödfunktioner. Den ska sänka de administrativa kostnaderna och vara konkurrenskraftig även gentemot privata leverantörer av liknande tjänster. Arbete pågår även för att undersöka förutsättningarna för resurssamverkan med andra statliga verk i regionen.

Affärsverkskoncernen

Koncernen LfV består av affärsverket och det helägda holdingbolaget LfV Holding AB som bedriver verksamhet genom hel- och delägda dotter- och intressebolag. Det äldsta är helägda LfV Aviation Consulting, som i samband med delningen bytte namn från Swedavia. Bolaget arbetar sedan 1982 med internationella konsulttjänster inom civil luftfart och har en lång och bred erfarenhet av projekt både inom flygtrafiktjänst- och flygplatsverksamhet i många delar av världen. Riksdagen beslöt i december att ägandet ska flyttas till regeringskansliet och verksamheten samordnas med Swerod. Entry Point North, EPN, startade sin verksamhet år 2006 och ägs till en tredjedel av vardera LfV, danska Naviair och norska Avinor. Skolan utbildar flygledningspersonal och är lokaliserad till Malmö Airport. Flygledarutbildning har bedrivits där sedan 1974.

NUAC HB ägs gemensamt av LfV och danska Naviair. Bolaget ska driva de tre kontrollcentralerna i Köpenhamn, Malmö och Stockholm för att leda flygtrafik i det dansk-svenska luftrummet. Ledningen i bolaget är tillsatt och verkar från lokaler i Stockholm. I övrigt kommer bemanning huvudsakligen att ske genom utlåning av personal från moderbolagen. Koncernfunktionerna är uppdelade på Ekonomi, Personal, Kommunikation och Marknad, Prestanda, Affärsutveckling, Teknik och Juridik. Tillsammans med enheterna Koncernrevision samt Kvalitet, säkerhet och miljö sysselsätter dessa funktioner cirka 50 medarbetare.

God tillgång på flygledare

Medarbetare med flygledarkompetens utgör ca 60 % av det totala antalet. Intensiva utbildningsåtgärder av nya flygledare under senare år har resulterat i balans mellan tillgång och efterfrågan. Aktivt arbete med att skapa balans på samtliga arbetsställen pågår. F n har LfV 62 flygledarelever som är i olika skeden av sin utbildning.

Centrala löneavtal träffades under hösten med samtliga arbetstagarorganisationer för perioden 1 oktober 2010 till 30 september 2012. Personalarbetet i LfV har under året präglats av anpassning till de förändringar som delningen inneburit. LfV sa i början av sommaren upp ett antal lokala kollektivavtal för att aktualisera avtalen till LfVs nuvarande verksamhet och behov efter delningen. Trots ett intensivt förhandlingsarbete kunde inget nytt avtal tecknas före årsskiftet, utan arbetet fortsätter under 2011.

LfV har i samarbete med Linköpings universitet tagit fram en akademisk flygledarutbildning, kandidatprogrammet Flygtrafik och logistik. Under hösten 2010 påbörjade 60 studenter sin utbildning.

ning vid Campus Norrköping. Ca 30 av studenterna innehar elevgodkännande för flygledarutbildning och har därmed möjlighet att söka "profil flygledare" inför fjärde terminen (vt 2012).

Kompetensförsörjning

LFV arbetar för att stärka attraktiviteten, säkra kompetensförsörjningen och utveckla en effektivare organisation. Cheferna har ansvaret för kompetensförsörjningen, att kartlägga behovet av kompetens och resurser, för att på ett optimalt sätt driva och utveckla verksamheten. Med utgångspunkt från utvecklingssamtal och målkontrakt ska medarbetare utveckla rätt kompetens och få förutsättningar för att möta framtidens utmaningar.

LFV har tagit fram en chefsprofil som beskriver ledarrollens ansvar och fokus. För att utveckla chefs- och ledaransvaret har arbetet med ett nytt chefsprogram påbörjats. Under året har chefsutbildningar i kommunikation genomförts.

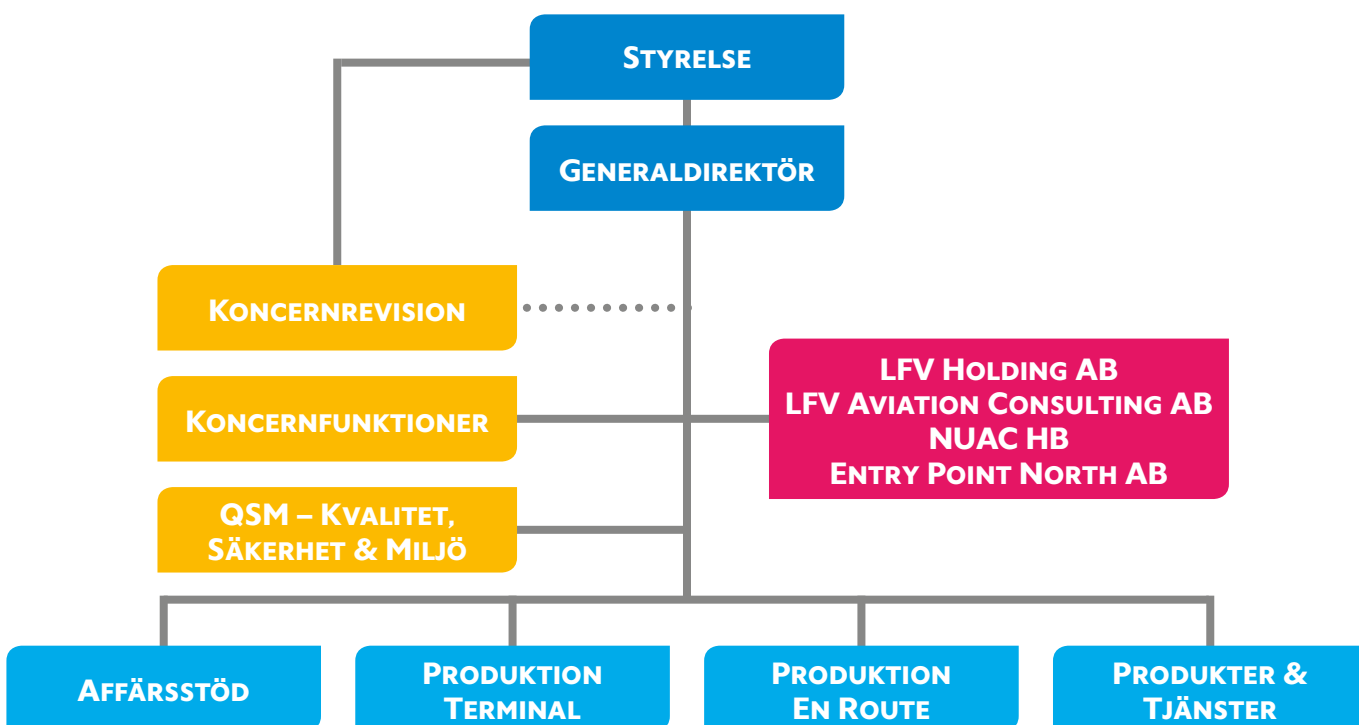
Jämställdhet och mångfald

Under året har LFV ingått i projektet "Staten leder jämt". Två förändringsledare och två framtida ledare samt Personaldirektören har gått programmet. Ett handlingsprogram är framtaget som kommer att genomföras 2011 med syfte att öka kunskapen ur ett genusperspektiv och möjliggöra att fler kvinnor rekryteras till ledande befattningar.

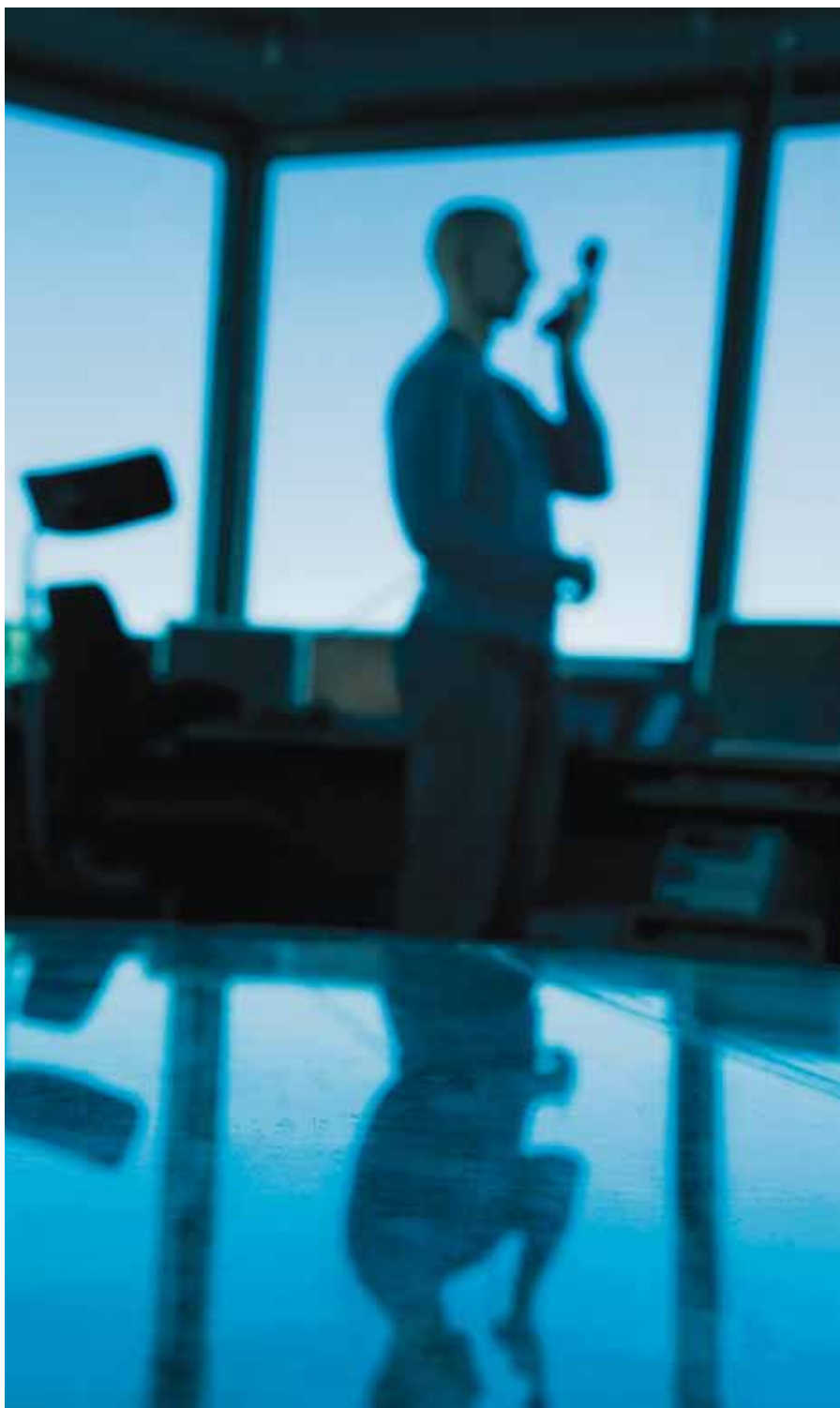
Låg sjukfrånvaro

LFV verkar för en god arbetsmiljö. Ett proaktivt förhållningssätt och tidiga åtgärder resulterar i en låg sjukfrånvaro och få rehabiliteringsärenden. Sjukfrånvaron uppgick till 2,64 % under 2010 att jämföra med 3,43 % under helåret 2009.

Grundutbildningen i arbetsmiljö för chefer och skyddsombud sker kontinuerligt. De personalansvariga chefernas kompetens inom arbetsmiljöområdet säkerställs genom diplomering. Inom LFV har 98 % av cheferna en diplomering. Samverkan med skyddsombud sker både centralt och lokalt, och riskbedömningar görs vid alla typer av förändringar.



Fler flygplanrörelser under 2010

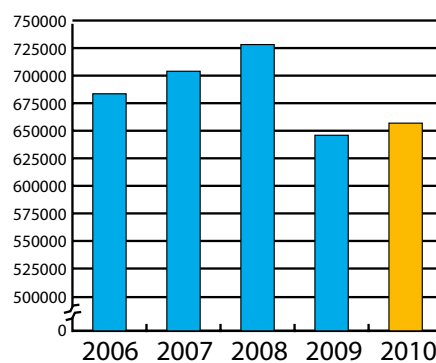


Den internationella konjunkturen förbättrades under 2010 snabbare än vad de flesta bedömare förväntat sig. Den samtidiga uppgången i Asien, Latinamerika och delar av Europa har gynnat exportberoende länder som Tyskland och Sverige. Svensk ekonomi har utvecklats mycket positivt. Den uppgång vi nu ser är bred och omfattar stora delar av både näringsliv och samhälle med en BNP-tillväxt under 2010 på över 5 %. Detta har påverkat flygmarknaden positivt.

Under 2010 ökade antalet luftströrelser med 1,7 % till 654 885 och antalet passagerare med 6 % till knappt 27 miljoner i Sverige. Det är en oväntat stor volymökning med tanke på de utmaningar som flygbranschen haft under året med askmolnskris och effekter av en djup lågkonjunktur.

Utvecklingen under det första halvåret kännetecknades av stora svängningar. En svag trafikuppgång som inledde året fick

Rörelser i svenskt luftrum år 2006 – 2010



Antalet civila rörelser inom linjefart och charter i svenskt luftrum under de senaste fem åren.

ett oväntat avbrott under april månad genom den isländska askmolnskrisen. Antalet flygrörelser i linjefart och charter (IFR- trafik) i svenskt luftrum minskade med 18 % i april jämfört med motsvarande månad föregående år. Effekten av askmolnskrisen blev dock begränsad och flygtrafikvolymerna började växa kraftigt från maj månad.

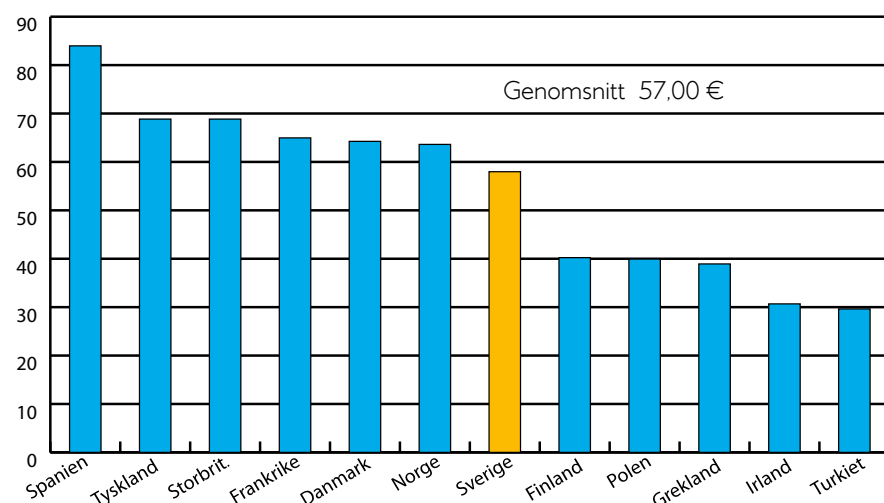
Den positiva utvecklingen av flygtrafiken fortsatte sedan under resten av året. Det är utrikestrafiken som ökat mest även under andra halvåret.

Höga kabinfaktorer

Kabinfaktorerna i utrikestrafiken är också fortsatt höga och samtliga betydande flygbolag i svensk utrikestrafik har haft stora trafikvolymökningar. Det förbättrar de ekonomiska resultaten för många flygbolag. De större europeiska bolagen som bedriver interkontinental trafik rapporterar en god utveckling av resandet i affärsklass med intäcks- och volymökningar

Undervägsavgifter 2010

Euro/service unit



Undervägsavgiften i några europeiska länder 2010. Den svenska avgiften var 57,98 euro, varav 48,77 avser LfV. Den genomsnittliga avgiften i Eurocontrols medlemsländer var 57 euro. Kostnaden för en flygning baseras på avgiften, flugen sträcka i berört lands luftrum och flygplanets vikt.

på över 20 % under andra halvåret 2010. Flera bolag ökar sin kapacitet inom detta segment, så även SAS.

Inrikestrafiken har under hösten utvecklats positivt. Typiska affärsdestinationer som Göteborg och Sundsvall med stark konkurrens från markbundna transportmedel visar betydande trafikökningar. Det tyder på ett ökat affärsresande och flygbolagen startar nya inrikeslinjer för första gången på över två år.

Trafikutveckling i siffror

Under 2010 har trafiken mätt i antal rörelser ökat med 1,7 % jämfört med föregående år. Utrikestrafiken har ökat med hela 3,8 %, och den överflygande trafiken med 1,8 %, medan inrikestrafiken minskat med 1,7 %.

Trafiken mätt i antal service units har ökat långsammare än antalet rörelser vilket indikerar att flygplanen gradvis minskar i storlek eller flyger kortare distans i



svenskt luftrum. Antal service units för 2010 uppgick till 2 939 321, vilket är 1,5 % över 2009 års nivå. Detta innebär att utsikterna för att nå "all time high" för antal service units är inom räckhåll under de närmaste åren.

Flygtrafiken fortsätter öka

För de kommande två åren är bedömningen att svensk ekonomi kommer att växa runt 3 % per år. Denna positiva syn gäller även sysselsättningen och hushållens ekonomi. Då flygmarknaden i huvudsak styrs av privatresande finns goda förutsättningar för fortsatt tillväxt under de närmaste åren.

Också i stora delar av omvärlden har den ekonomiska utvecklingen varit stark under året, särskilt i delar av Asien som har stor inverkan på den överflygande trafiken i svenskt luftrum. Överflygningarna ökar också tack vare en gynnsam utveckling i Ryssland. Osäkra konjunktursignaler från USA och svaga offentliga finanser i flera EU-länder utgör en risk för en svagare global tillväxt. De åtstramningar som nu genomförs i flera Euroländer får effekt först under 2011. LfVs prognos för de kommande åren är en ökning av antalet rörelser med ca 2 % per år.

LFVs verksamhet

LFV är ett affärsverk med cirka 1 350 anställda, som driver flygtrafiktjänst för civila och militära kunder på 38 platser i Sverige. Omsättningen uppgår till cirka 3,4 miljarder kronor och huvudkontoret finns i Norrköping.

LFV är en ledande aktör inom flygtrafiktjänst och arbetar med lösningar för ännu säkrare och mer kostnadseffektiv flygtrafik, som uppmärksammas i omvärlden. LFV går i bräschen för att minimera flygets miljöbelastning.

Tillsammans med flygbolag och flygplatser fortsätter LFV se till att flyget spelar en viktig roll i samhället, för näringslivets behov av snabba transporter och människors önskan om nya upplevelser. LFV är ett klimatneutralt affärsverk och en spännande arbetsplats.

Varje år sker fler än 600 000 flygningar i svenskt luftrum. Flygbranschens höga säkerhetstänkande och det systematiska arbetet, som hela tiden görs för att ute-

sluta alla tänkbara risker, har skapat en säkerhetskultur som går igen i det dagliga arbetet.

Säkerhetskulturen, i kombination med ett strikt internationellt regelverk, har gjort flyget till det säkraste av alla transportslag. Flyget är navet i det globala kontaktnätet både idag och i framtiden. Flyg får människor att mötas och kulturer att samarbeta. LFVs arbete är en viktig del av den globala transportsektorn.

Flygsäkerhet

Att säkerställa flygsäkerheten är en ledstjärna i hela LFVs verksamhet. Transportstyrelsen har det övergripande ansvaret för flygsäkerheten i Sverige.

LFV arbetar mycket aktivt med att kontinuerligt identifiera flygsäkerhetsrisker, både i den löpande driften och vid förändringar i befintliga system. Som stöd i detta arbete finns sedan länge ett väl inarbetat system för flygsäkerhetsledning, Safety Management System, SMS, som styr arbetet och beskriver de processer som flygsäkerhetsarbetet utgår från.

Under 2010 har LFV följt upp 3 500 rapporterade händelser, analyserat varje händelse och dessutom tittat på övergripande trender inom flygsäkerhetsområdet. Det har lett till ett antal aktiviteter för att säkerställa en kontinuerlig utveckling av LFVs roll att vara en garant för en säker flygtrafik i det svenska luftrummet.

Flygsäkerhetsarbetet berör de rapporterade händelser där LFV i någon mening haft påverkan på förloppet, men även situationer som t ex piloter, flygplatspersonal och andra externa aktörer bidragit till. Rapporterna analyseras och ett underlag lämnas till Transportstyrelsen.

LFV följer upp alla flygsäkerhetspåverkande händelser. I vissa fall genomförs en djupare utredning av orsakerna bakom händelsen. 19 interna "incidentutredningar" påbörjades under 2010.

Inträffade händelser klassificeras enligt ett internationellt system. Detta kan medföra en viss eftersläpning i uppföljningen av flygsäkerhetsmålet, då utredningar och klassningar drar ut på tiden. LFV bedö-



mer att det interna flygsäkerhetsmålet, som bygger på antal händelser där LFVs bidrag till händelsen har någon av de två högsta allvarlighetsklassningarna (av fem), sannolikt inte uppfyllts under det gångna året. Den preliminära klassningen visar att det under 2010 skett nio stycken sådana händelser medan målet är högst åtta.

Antalet rapporterade händelser, där flygplan kommit för nära varandra (separationsunderskridanden), ligger fortfarande på en relativt låg nivå. Den långsiktiga trenden är minskande, även om en svag ökning kunde noteras i slutet av 2010. LFV arbetar målmedvetet för att på alla sätt minimera riskerna för att LFV ska bidra till olyckor där människor omkommer eller allvarligt skadas. Arbetet med detta har högsta prioritet i verksamheten, helt enligt de krav som bland annat finns i EG-förordningarna om ett gemensamt europeiskt luftrum. Den goda rapporteringsviljan hos personalen bidrar påtagligt till ett bra underlag för flygsäkerhetsarbetet.

I december inträffade ett haveri med dödlig utgång. LFV och Statens Haveri-



kommission utreder båda om LFV kan ha haft påverkan på händelsens utgång. LFVs tekniska system har fungerat väl under det gångna året, och inte orsakat några flygsäkerhetsincidenter.

I övrigt fortsätter utvecklingen av flygsäkerhetsledningssystemet, främst med avseende på harmonisering inom det dansk-svenska luftrummet och genomförandet av nya EG-förordningar.

Flygets miljöpåverkan ska minska

LFV tar, som en del av flygbranschen, sitt ansvar för att minska flygets miljöpåverkan. Miljömedvetenhet genomsyrar varje medarbetares vardag. Genom enträget arbete minskar LFVs egna utsläpp av koldioxid successivt. De utsläpp som inte kan elimineras klimatkompenseras. LFV är klimatneutralt.

De tidigare miljömål, som gällde för LFV före delningen 2010, har under året arbetats om och fått följande utformning:

- 8 av 10 flygningar ska erbjudas gröna inflygningar vid flygplatser, där LFV har verksamhet, senast år 2012.
- 8 av 10 flygningar ska erbjudas raka flygvägar senast år 2012.

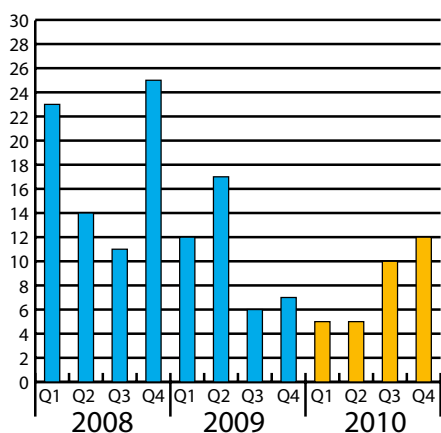
LFV medverkar i flygbranschen ansträngningar att minska bränsleförbrukningen, förkorta flygvägarna och minska

utsläppen. Gröna inflygningar, raka flygvägar, gröna avgångar, effektiva motorer, förändrad aerodynamik och förnybara bränslen är viktiga steg mot ett klimatneutralt flyg. LFV deltar aktivt i internationella samarbeten för att minska flygets miljöpåverkan.

Gröna inflygningar är nu etablerat som begrepp och arbetsmetod. Uppföljningar av andelen gröna inflygningar sker på allt fler flygplatser. På mindre flygplatser är gröna inflygningar numera mer regel än undantag. Varje grön inflygning minskar utsläppen av koldioxid med omkring 150 kg jämfört med en traditionell landning. Sedan starten 2006 har över 50 000 sådana inflygningar gjorts till Stockholm-Arlanda.

Gröna och raka flygvägar har införts genom konceptet FRAS, Free Route Airspace Sweden, och innebär att all överflygande trafik över 8 500 meter i svenskt luftrum har möjlighet att färdplanera sin flygning från en inpasseringspunkt direkt till en utpasseringspunkt. Allt fler brukare väljer nu denna möjlighet och flyger därmed en kortare väg. Konceptet ska utvidgas till att gälla flygningar till/från svenska flygplatser samt flygplatser i närområdet. I framtiden kommer även flygningar över Danmark och flygningar till/från danska flygplatser att kunna färdplanera och flyga enligt detta koncept.

Separationsunderskridanden 2008–2010



LFV driver flera projekt med målet att minska flygets miljöpåverkan. ERAT-projektet, Environmentally Responsible Air Transport, arbetar med att utveckla flödeshantering av ankommande trafik till Stockholm-Arlanda. Flygbolag och piloter har på detta sätt bättre möjligheter att planera en optimal sjunkfas, då tider och begränsningar kommuniceras innan den inleds.

Inom ramen för AIRE II, Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions, leder LFV två projekt. AIRE VINGA, Validation and Implementation of Next Generation Airspace, drivs i partnerskap med Göteborg Landvetter, Novair, Airbus och Quovadis. Syftet är att demonstrera och utvärdera implementering av miljöoptimerade operationer från en route till en route. I projektet ingår bland annat användning av kurvade inflygningar för att förkorta flygvägen vid landning.

Det andra projektet, Green Connections, drivs i partnerskap med Swedavia, GE Aviation, Rockwell Collins och SAS. Det syftar bland annat till att demonstrera och utvärdera genomförande av "city pair"-flygningar mellan Göteborg Landvetter och Stockholm-Arlanda. Ett annat syfte är att ta fram en ny inflygningsprocedur till bana 26 på Stockholm-Arlanda.

God effektivitet - små förseningar

Den operativa effektiviteten har varit fortsatt god under 2010. Trafikökningen, som tog fart i maj, har inte inneburit några större förseningar på övergripande nivå. Under de tre första kvartalen låg medelförseningarna under tre sekunder per flygning. Däremot ökade förseningarna något under det fjärde kvartalet. Trafikökningen i kombination med viss personalbrist, framförallt på kontrollcentralen i Stockholm, gjorde då att restriktioner fick införas under begränsade perioder.

Medelförseningen under sista kvartalet ökade till cirka 20 sekunder per flygning, vilket ligger väl under genomsnittet i Europa, som 2009 var cirka 90 sekunder.

I terminalverksamheten har inga effektivitetsproblem uppstått under 2010. Den långvariga och kraftiga minskningen av trafiken från hösten 2008 till våren 2010 innebär att det är långt kvar till 2008 års toppnivåer. Kapacitetsmässigt bedöms därför systemet inte stå inför några större problem de närmaste åren.

Långsiktigt står flyget inför en positiv utveckling och det är därför av vikt att det tekniska och operativa systemet utvecklas i takt med att flygtrafiken ökar. Därför är LFVs deltagande i COOPANS och SESAR viktigt.

Produktion En Route

Produktion En Route leder flygtrafiken i det övre luftrummet från två kontrollcen-

traler, som ligger på flygplatserna Malmö Sturup och Stockholm-Arlanda. Affärsområdet driver också Flight Planning Centre, FPC, på Stockholm-Arlanda.

På de båda kontrollcentralerna inklusive FPC arbetar totalt cirka 500 medarbetare varav de flesta, omkring 450, är flygledare och flight data operators (FDO). Övriga är administratörer och ledningspersonal. Med hjälp av datorer, radar, radio- och telekommunikationssystem ansvarar flygledarna för att leda flygplanen så länge dessa befinner sig i svenskt luftrum. Fokus för verksamheten är flygsäkerheten, varför teknologin ofta har tredubbla säkerhetssystem, och att få så miljöeffektiva trafikflöden som möjligt.

Flygtrafiktjänsterna i Sverige och Danmark har sedan länge samarbetat för att skapa gemensamma lösningar till gagn för flygbranschen och i linje med de europeiska strävandena mot Single European



Sky och en gränslös flygledning. Det har skett inom ramen för projektet NUAC. Hösten 2009 undertecknades ett avtal mellan LfV/ANS och danska Naviair om att etablera ett gemensamt bolag för att driva de tre kontrollcentralerna i Köpenhamn, Malmö och Stockholm. Därmed började arbetet med att etablera verksamheten.

I december 2009 undertecknade de berörda svenska och danska ministrarna ett avtal om att göra det danska och svenska luftrummet till ett gemensamt funktionellt luftrumsblock, FAB. Syftet är att verksamheten därmed ska bli så rationell och effektiv som möjligt. Luftrumsblocket ska vara i operativ drift från 2012. Sverige och Danmark går därmed i bräschen för sådana lösningar enligt Single European Sky och initiativet röner stor uppmärksamhet från omvärlden. Det dansk-svenska luftrumsblocket kommer totalt att täcka en yta av 783 000 kvadratkilometer, varav 625 000 kvadratkilometer utgörs av svenskt luftrum. Luftrumsblocket är första steget mot ett planerat större nordeuropeiskt luftrumsblock.

Det gemensamma dansk-svenska luftrummet är nu etablerat. LfV och Naviairs gemensamma bolag NUAC är bildat och har lokaler i Stockholm. Vid årsskiftet 2010/11 tog man över ansvaret för stödtjänsterna till den operativa driften. 2012 tar NUAC över ansvaret för driften av de tre kontrollcentralerna Köpenhamn, Malmö och Stockholm.

NUAC kommer då att bli Nordens största utförare av flygtrafik tjänster. Kontrollcentralerna kommer även fortsättningsvis att ägas av sina moderbolag och personalen lånas ut till NUAC.

LfV fortsätter att tillsammans med flygtrafik tjänsterna i Danmark, Irland,



Österrike samt leverantören att utveckla sitt flygledningssystem inom ramen för COOPANS. Inriktningen är att utöka antalet medverkande, vilket skulle ge kostnadsfördelar för LfV. Croatia Control Ltd (Kroatien) planerar att bli medlem under 2011.

Produktion Terminal

Produktion Terminal bedriver lokal flygtrafik tjänst på 38 platser, inklusive två civila och tre militära terminalkontroller. De lokaler och den infrastruktur, som används, ägs av respektive flygplats. Antalet medarbetare är cirka 455, varav de flesta är flygledare.

Under 2010 har LfV ställts inför stora förändringar. Flygplatsbolaget Swedavia blev i och med delningen en extern kund. Detta påverkar verksamheten i både Produktion Terminal och affärsområde Produkter och Tjänster. Att bygga upp en traditionell kund/leverantörsrelation till Swedavia som nyckelkund är en viktig utmaning. Arbetet med att skapa välfungerande samarbeten på alla nivåer har påbörjats och är en nyckelfråga inför framtiden.

En annan stor förändring är att lokal flygtrafikledning under året har konkurrensutsatts. Krav på affärsmässighet och effektivitet accentueras för hela LfV. Detta gäller såväl den operativa som den stödjande verksamheten. LfV har förlängt kontraktet med alla flygplatser utom tre. I

de flesta fall gäller dessa till slutet av 2011 eller början av 2012. Särskilt glädjande är att LfV förlängt kontraktet med Stockholm-Skavsta för fyra år. LfV förlorade däremot den upphandling av flygtrafikledning som gjordes gemensamt av Örebro, Västerås och Växjö flygplatser.

Arbetet med att skapa en konkurrenskraftig produkt inför kommande upphandlingar intensifieras. Detta ligger också i linje med det effektiviseringsprogram som LfV bedriver. För att LfV ska vara en långsiktig aktör när det gäller lokal flygtrafikledning måste detta arbete lyckas. Att skapa en effektiv produkt handlar även om att ge bäst förutsättningar genom en effektiv supportverksamhet med rätt kvalitet.

Projektet "fjärrstyrda flygledartorn" prioriteras. Detta syftar till att effektivisera flygledning vid flygplatser genom att samlokalisera driften av ett flertal torn till en torncentral och därigenom skapa stor driftsfördelar. En framgångsrik utveckling kommer att leda till ökad konkurrenskraft.

Produkter & Tjänster

Affärsområde Produkter & Tjänster med cirka 250 medarbetare har ett brett arbetsfält innefattande bl a drift och underhåll av infrastruktur för kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst (cirka 500 utrustningar och anläggningar). Affärsområdet erbjuder även olika konsulttjänster och bedriver t ex flygmätning, produktion av flyginformation samt



IT- och utbildningsverksamhet. Andra tjänster är produktion av regelverket AIP. Här bedrivs också operativt och tekniskt utvecklingsarbete.

Även för den tekniska och operativa konsultverksamheten på Produkter & Tjänster förändras förutsättningarna efter delningen. LfV måste fortsätta att utveckla denna verksamhet i nära samarbete med kunderna för att säkerställa att man har konkurrenskraftiga produkter.

Integrerad flygtrafiktjänst utvecklas

Sedan mer än 30 år har LfV bedrivit flygtrafiktjänst för både civil och militär luftfart. Detta kallas en civil/miltärt integrerad flygtrafiktjänst och Sverige har på detta område legat långt före andra länder.

Från den 1 januari 2008 bedriver LfV flygtrafiktjänsten under alla beredskapskedan. Konsekvenserna av förändringen är föremål för utredningar tillsammans med Försvarsmakten. Detta kan leda till en översyn av nuvarande avtal mellan parterna.

Jämfört med året innan har det under 2010 skett en viss ökning av den militära flygverksamheten, främst beroende på stora internationella övningar i Sverige, utbildning på JAS 39 Gripen vid Såtenäs och Flygvapnets övriga skolverksamhet.

LfV har under året bistått Försvarsmaktens medverkan i snabbinsatsstyrkan Nordic Battlegroup. LfV har bidragit med sin kompetens och möjliggjort att flygledare kan medverka i den insats-

styrka som Sverige ansvarar för från den 1 januari 2011.

Intresset för den svenska integrerade modellen ökar i omvärlden. I många fall ses denna som en bra lösning, inte minst i ljuset av kravet på ett flexibelt utnyttjande av luftrummet som är en del av EU-initiativet Single European Sky (SES) och SESAR-arbetet.

Internationellt samarbete allt viktigare

LfVs deltagande i internationella projekt koncentreras till de samarbeten, som ger direkta affärsmässiga fördelar och mätbara mervärden för kunderna. LfV är drivande både på övergripande nivå i det nordeuropeiska samarbetet och i själva utvecklingsarbetet. Att skapa förutsättningar för att gemensamt med andra partners utveckla verksamheten med stordriftsfördelar och andra effektiviseringar är en huvudstrategi för LfV.

Utvecklingen av de förordningar, som ska styra genomförandet av Single European Sky II, går vidare. Främst berörs de prestationsbaserade uppföljningssystem, som nu införs med nyckeltalsutveckling och styrning, där konkreta prestationsmål kommer att lagfästas. På europainivå har man beslutat om ett mål vad gäller kostnadseffektivitet, som innebär att kostnaden per enhet i genomsnitt ska minska med 3,5 % per år med början 2012. Målen är ännu inte nedbrutna till landsnivå men det står klart att de kommer att innebära stora utmaningar för Europas flygtrafiktjänstleverantörer.

SESAR

SESAR är EUs program för att utveckla tekniska och operativa förutsättningar för det gemensamma europeiska luftrummet för att möta den förväntade trafikökningen. LfV är en av de partners som deltar i SESAR och arbetar aktivt genom det nordeuropeiska konsortiet NORACON, som består av flygtrafikledningarna i åtta länder samt det svenska flygplatsbolaget Swedavia.

SESAR är ett Private Public Partnership, som finansieras av EU, flygindustrin och Eurocontrol. Projektbudgeten är 2,1 miljarder euro. Programmet pågår 2009 – 2016 och omfattar 300 projekt, varav LfV deltar i 58.

Tyngdpunkten i LfVs arbete i NORACON och SESAR ligger inom fyra områden:

- Vidarutveckling av terminaloperationer för minskad miljöpåverkan och ökad effektivitet i flygoperationen.
- Vidarutveckling och genomförande av fjärrstyrda torn, som syftar till att flygledningen ska kunna betjäna flera flygplatser parallellt från en arbetsposition.
- Information Management, vilket bland annat innebär att gå över till en tjänstebaserad arkitektur.
- Säkerställa uppfyllandet av målen inom samarbetet i COOPANS för att utveckla flygledningssystemet.

Under 2011 kommer de första praktiska resultaten av SESAR att presenteras.

Resultaträkning med kommentarer

Som konsekvens av LFVs delning 1 april innehåller räkenskaperna för 2010 resultat från två delvis skilda verksamheter. Första kvartalet inkluderar resultatet från ett LFV som bedrev såväl flygplats-drift som flygtrafiktjänst medan resultatet från resterande del av året kommer från den verksamhet som enbart består av flygtrafiktjänst.

Delningen kostade pengar

Gemensamt för första kvartalet och resten av året är att resultatet, förutom intäkter och kostnader från den löpande verksamheten, också påverkats av faktorer av engångskaraktär. Detta innefattar poster till följd av själva delningen och bolagiseringen av flygplatsverksamheten men också genom avräkningar och reserveringar till följd av beslut som LFV själva inte kunnat påverka.

Årets resultat efter finansiella poster blev -12 mkr, att jämföra med -35 mkr 2009.

Av årets totala rörelseintäkter, resp rörelsekostnader, härrör drygt 1 miljard kronor från första kvartalets flygplatsverksamhet. Första kvartalets resultat uppgick till -44 mkr. Då ingår drygt 60 mkr i engångs- och omställningskostnader kopplade till delningen av LFV. Sådana kostnader avser t ex värdering av fastigheter och anläggningar, inventering och upprättande av överlåtelseavtal, analys av kapitalstruktur, skapandet av nya varumärken, fysisk delning av IT-system, delning av arkiv, nya dokumenthanteringsrutiner, personalomställningsåtgärder mm.

Exklusive delningskostnaderna skulle första kvartalets resultat ha varit positivt. Efter 2009 års kraftiga nedgång i flygtrafik- och passagerarvolymerna inleddes 2010 med ökat passagerarantal. Under första kvartalet reste 4 % fler passagerare till och från LFVs flygplatser vilket bidrog till ökade intäkter, och förbättrad lönsamhet, t ex genom omsättningsbaserade hyror samt bilparkering.

Resultatet för perioden april–december blev 32 mkr men inkluderar då ett flertal poster, såväl positiva som negativa, av engångskaraktär. Om inte särskilt anges avser kommentarerna fortsättningsvis denna period.

Rörelsens intäkter

LFVs intäkter består till cirka 80 % av självkostnadsbaserade avgifter för, framför allt, flygtrafiktjänst en route. Minskad trafikvolym under årets fyra första månader har, tillsammans med kraftigt ökat behov av avsättningar för framtida pensioner, inneburit att de intäkter som flygtrafiken skapar inte täcker verksamhetens kostnader. Under 2010 har kostnaderna för att bedriva flygtrafiktjänst en route varit ca 315 mkr högre än intäkterna. Underskottet innebär en ökad fordran på LFVs kunder och ett stort behov av prisökningar.

Transportstyrelsen har, efter revision av 2009 års kostnadsunderlag, inte godkänt LFVs redovisning. Transportstyrelsen anser att LFV belastat en route-produkten med för höga kapitalkostnader och har beslutat minska LFVs ersättning för 2009 med 100 mkr. LFV har överklagat beslutet. I avvaktan på slutligt ställningstagande reserverar LFV en intäktskorrigerings

enlighet med Transportstyrelsens beslut. Detta innebär att underskottet i en routeverksamheten minskar med 100 mkr.

LFVs intäkter består i övrigt av bl a ersättning för lokal flygtrafiktjänst för såväl civil som militär flygtrafik på sammantaget 38 platser i Sverige. Efter den avreglering som skedde 1 september 2010 bedrivs den civila verksamheten nu på en konkurrensutsatt marknad.

Intäkterna inkluderar också en realisationsvinst på 95 mkr som blev resultatet vid försäljningen av dotterbolag till Swedavia AB i samband med delningen av LFV. Resterande kommersiella intäkter består främst av försäljning av konsulttjänster, såväl inom affärsverkets egna verksamheter som via det helägda dotterbolaget LFV Aviation Consulting AB. Intäkterna innefattar också hyresintäkter samt intäkter för flygmätning och andra tekniska uppdrag. För 2010 ingår också, som en konsekvens av delningen, ett antal intäktsposter som avser vidarefakturerade kostnader till Swedavia AB.

Rörelsens kostnader

LFVs verksamhet är mycket personalintensiv och personalkostnader är den helt dominerande kostnadsposten. Av de totala rörelsekostnaderna utgörs ca 65 % av personalkostnader. Lönekostnadsutvecklingen för operativ flygledningpersonal har under de senaste åren varit hög. 1 oktober 2010 inföll den sista höjningen av det löneavtal som slöts 2007.

Ökade pensionsavsättningar har ökat kostnaderna kraftigt. Statens tjänstepensionsverk, SPV beslutade under hösten

PERIOD	BELOPP	KOMMENTAR
Resultat från första kvartalet inkluderande både flygplats-drift och flygtrafiktjänst	- 44 mkr	Inklusive kostnader hänförliga till delning och bolagisering motsvarande ca 60 mkr
Resultat från kvartal 2 – 4	32 mkr	Inklusive: <ul style="list-style-type: none">realisationsvinst vid försäljning av dotter- och intressebolag från LFV till Swedavia AB (+145 mkr)reservering för Transportstyrelsens beslut att, efter genomförd revision, sänka LFVs ersättning för 2009 års tillhandahållande av flygtrafiktjänster en route (-100 mkr)
RESULTAT 2010	-12 mkr	

att sänka räntan som används vid skuldberäkning för affärsverkens pensions-skuld. De nya beräkningsgrunderna gäller från och med 2011, men får tillämpas vid bokslutet för 2010. LFV har valt att reservera enligt de nya grunderna vilket medfört en personalkostnadsökning på ca 60 mkr, samt ytterligare nära 240 mkr som belastar de finansiella kostnaderna.

LFVs rörelsekostnader i övrigt består till ca 25 % av diverse externa kostnader och till ca 10 % av avskrivningar på anläggningstillgångar. De externa driftkostnaderna består främst av kostnader för att säkerställa drift och underhåll av tekniska system för att upprätta nödvändig flygsäkerhet, kostnader för såväl administrativ som teknisk IT, hyreskostnader mm. Under 2010 inkluderar utfallet vissa kostnader hänförliga till delningen av LFV, främst inom IT och dokumentadministration samt kostnader som vidarefakturerats till Swedavia AB.

Effektiviseringar

För att balansera ekonomin, eliminera det ackumulerade underskottet i en route-verksamheten och förbättra kost-

nadsläget har ett effektiviseringsprogram bedrivits sedan 2009. Detta program förstärktes under sommaren 2010 och har resulterat i en sammantagen besparing på mer än 100 mkr redan 2010. Ytterligare minst 100 mkr ska sparas under 2011.

Finansiellt netto

Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgick för hela budgetåret till -190 mkr. Där ingår då en realisationsvinst på 50 mkr vid försäljningen av intressebolag till Swedavia AB.

I övrigt avser -237 mkr den finansiella delen av årets pensionskostnader som påverkats av SPVs beslut om sänkt bruttoränta i beräkningen av pensionskulden. Sänkt ränta ökar behovet av avsättningar. I samband med delningen av LFV tillfördes LFV 3 miljarder kronor i likvida medel för reglering av de tillgångar som överfördes till Swedavia AB och den pensionskulda som kvarstod i LFV. Detta har inneburit drygt 20 mkr i ränteintäkter på placeringar av likviditetsöverskottet. Delar av LFVs likvida medel kommer under 2011 att användas till inlösen av del av pensionskulden.

LFV Holding AB

I LFV-koncernens resultat ingår också resultaten från dotter- och intressebolag samlade i holdingbolaget LFV Holding AB. LFV Holding bildades 1995 för att samordna och förvalta LFVs bolagsverksamhet. 2010 omsatte bolagsverksamheten 49 mkr (125). Omsättningen sjönk kraftigt genom att merparten av bolagen såldes till Swedavia AB. LFV Holdings resultat före skatt var för helåret 154 mkr varav realisationsvinsten vid försäljning av dotter- och intressebolag utgör 145 mkr.

Efter 1 april består LFV Holding av moderbolaget, det helägda dotterbolaget LFV Aviation Consulting AB samt intressebolagen Entry Point North AB och NUAC HB. Under första kvartalet ingick också dotterbolagen LFV AirportCenter AB, Flygplatsfastigheter i Landvetter AB, Arlanda-Schiphol Development AB samt intressebolagen Cityflygplatsen i Göteborg AB och Nordic Airport Properties AB.



RESULTATRÄKNING (MKR)	NOT	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2010	2009	2010	2009
Rörelsens intäkter					
Luftfartsintäkter	1	2 606	4 074	2 606	4 074
Övriga rörelseintäkter	2	812	2 117	704	2 084
Summa rörelsens intäkter		3 418	6 191	3 310	6 158
Rörelsens kostnader					
Personalkostnader	3	-1 762	-2 405	-1 754	-2 389
Diverse externa kostnader	4	-1 029	-2 275	-1 025	-2 283
Avskrivningar och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	5	-452	-1 176	-452	-1 174
Summa rörelsens kostnader		-3 243	-5 856	-3 230	-5 846
Resultat från andelar i intresseföretag	6	3	4	-	-
Rörelseresultat		179	338	80	312
Resultat från finansiella investeringar					
Resultat från andelar i intresseföretag		53	10	-	-
Ränteintäkter	7	36	45	34	44
Räntekostnader och liknande resultatposter	8	-279	-429	-279	-429
		-190	-374	-246	-385
Resultat efter finansiella poster		-12	-35	-166	-72
Skatt/skattemotsvarighet på periodens resultat	9	-	8	-	17
Minoritetens andel i resultatet efter skatt		-2	-7	-	-
Årets resultat		-14	-34	-166	-55

Balansräkningar och finansieringsanalyser med kommentarer

Överföring till Swedavia

Riksdagen beslöt den 3 december 2009 att dela LFV och bolagisera flygplatsverksamheten. Flygplatsverksamheten, inklusive de dotter- och intresseföretag som ingår i LFV Holding med anknytning till flygplatsverksamheten, överfördes per 1 april 2010 till ett av staten helägt aktieföretag, Swedavia AB. Överföringen av tillgångar och skulder har skett på marknadsmässiga grunder varvid LFV erhöll 3 mdr i likvida medel. LFVs balansräkning påverkas av överföringarna enligt följande:

- Anläggningstillgångar, -10 mdr
- Pensionsskuld och övriga avsättningar, 1,2 mdr
- Räntebärande skulder, 3,2 mdr
- Kortfristiga omsättningstillgångar och skulder, 0,3 mdr
- Eget kapital, 2,6 mdr

LFV Holding ABs överlåtelse av aktier och andelar i dotter- och intresseföretag till Swedavia AB har skett till marknadsvärde och medfört en realisationsvinst i LFV-koncernen om 145 mkr.

LFV tillämpar skattemotsvarighet. Per 31 december gjorde LFV skattemässiga överavskrivningar om 958 mkr vilket medförde en redovisning av uppskjuten (latent) skatteskuld om 252 mkr (26,4 %) och eget kapital om 706 mkr. Eftersom överavskrivningarna kan hänföras till anläggningar som överfördes till Swedavia i samband med delningen likaså det egna kapitalet, har LFV per 2010-12-31 fört om den latent skatteskulden till bundna reserver.

Investeringar

LFVs investeringar uppgick under året till 232 mkr varav Flygtrafiktjänsten svarar för 143 mkr och flygplatsverksamheten under första kvartalet för 89 mkr.

Den största investeringen avser fortsatt utveckling av flygtrafikledningssystemet. Syftet är att tillsammans med andra leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och systemleverantör utveckla nästa generation av flyg-

trafikledningssystem samt en gemensam teknisk plattform för möjlighet att dela framtida kostnader för underhåll, utveckling, utbildning och kompetenser. LFV (Sverige), Naviair (Danmark), IAA (Irland) och Austrocontrol (Österrike) är medlemmar i COOPANS. Croatia Control Ltd (Kroatien) är på väg in som ny medlem.

Andra långfristiga fordringar

LFVs intäkter härrörande till en route-verksamheten är kostnadsbaserade. Årets fakturerade avgifter baseras på budgeterade kostnader. Skillnaden (över/underskott) mellan budgeterade och slutliga kostnader tas med i framtida avgifter. LFV har valt att periodisera tidigare år och årets underskott under en femårsperiod, vilket redovisas under "Andra långfristiga fordringar". Dessa har i år ökat med 212 mkr, varav 315 mkr avser intäktskorrigerings 2010, minus 100 mkr som har belastat resultatet efter beslut av Transportstyrelsen.

Avsättning till pensioner

Statens tjänstepensionsverk (SPV) beslutade i oktober 2010 om ändrade beräkningsgrunder för skuldberäkning av affärsverkens åtaganden rörande pensionsavsättningar. De nya beräkningsgrunderna har en lägre real bruttoränta, 1,4 % (föregående år 1,8 %) och en lägre real nettoränta 0,7 % (föregående år 1,1 %). Nettoräntan är den räntesats som påverkar storleken på den beräknade skulden. De nya beräkningsgrunderna gäller från

och med 2011-01-01 men får tillämpas av affärsverken från och med 2010-12-31. LFV har tillämpat de nya grunderna i bokslutet 2010.

LFVs pensionsskuld har minskat med 695 mkr jämfört med 2009. 919 mkr har förts över till Swedavia AB i samband med delningen av verksamheten och 218 mkr har betalats in till Försäkringskassan i form av särskild löneskatt hänförlig till den överförda pensionsskulden. De nya beräkningsgrunderna har ökat LFVs pensionsskuld med 293 mkr medan 149 mkr beror på normala förändringar som värdesäkring, nyintjänande, utbetalningar och ränta.

Utdelning, skatt och skattemotsvarighet

Årets skattemotsvarighet uppgår till 0 mkr (0). Skattemotsvarigheten är beräknad enligt regeringens riktlinjer. Dotterbolagen har under året betalat 0 mkr (7 mkr) i inkomstskatt.

Räntabilitet och soliditet

Regeringens ekonomiska mål för LFV efter delning av verksamheten är att räntabiliteten på eget kapital ska uppgå till 4 % och soliditeten ska långsiktigt motsvara 15 %.

Räntabiliteten på eget kapital efter inkomstskatt är negativ. Soliditeten uppgår till 10 %.



FINANSIERINGSANALYSER (MKR)	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
	2010 31 Dec	2009 31 Dec	2010 31 Dec	2009 31 Dec
Rörelsen				
Resultat efter finansiella poster	-12	-35	-166	-72
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet	303	1 646	455	1 636
	291	1 611	289	1 563
Betald skatt	-	-11	-	16
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	291	1 600	289	1 580
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital				
Förändring av varulager	0	10	0	10
Förändring av kortfristiga fordringar	138	-112	175	-114
Förändring av kortfristiga skulder	-323	-48	-346	-35
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-185	1 450	-171	1 441
Investeringsverksamheten				
Inkrämsförsäljning	5 254	-	5 269	-
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar	-	-10	-	-10
Investering i materiella anläggningstillgångar	-232	-916	-232	-916
Investering i finansiella tillgångar	-212	-14	-212	50
Försäljning koncern- och intressebolag	241	-	-	-
Försäljning av anläggningstillgångar	-	6	-	6
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar	-	60	-	-
Kassaflöde från investeringsverksamheten	5 051	-874	4 825	-870
Finansieringsverksamheten				
Förändring av låneskuld, pensionsskuld mm	-64	-578	-64	-578
Återbetalning av koncern- och statskapital	-2 562	-	-2 562	-
Omföring av latent skatteskuld	252	-	252	-
Utbetald utdelning	-	-38	-	-30
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-2 374	-616	-2 374	-608
ÅRETS KASSAFLÖDE	2 783	-40	2 569	-37
Likvida medel vid årets början	294	333	152	189
Likvida medel vid periodens slut	3 077	294	2 721	152

BALANSRÄKNING (MKR)	NOT	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2010 31 Dec	2009 31 Dec	2010 31 Dec	2009 31 Dec
TILLGÅNGAR					
Anläggningstillgångar					
Immateriella anläggningstillgångar					
Licenser	10	2	12	2	12
Summa immateriella anläggningstillgångar		2	12	2	12
Materiella anläggningstillgångar					
Byggnader	11	232	4 645	232	4 589
Mark	11	–	114	–	114
Fältanläggningar	11	12	3 101	12	3 101
Elanläggningar	11	32	988	32	988
Teleutrustningar	11	777	1 074	777	1 074
Fordon	11	32	977	32	977
Leasade anläggningstillgångar	11	7	32	7	32
Pågående nyanläggningar	11	504	738	504	738
Summa materiella anläggningstillgångar		1 597	11 670	1 597	11 614
Finansiella anläggningstillgångar					
Andelar i dotterföretag	12	–	–	75	75
Andelar i intresseföretag	13	10	30	–	–
Andra långfristiga fordringar	14	468	256	468	256
Summa finansiella anläggningstillgångar		478	287	543	331
Summa anläggningstillgångar		2 076	11 968	2 141	11 956
Omsättningstillgångar					
Varulager mm		1	37	1	37
- Förråd					
Kortfristiga fordringar					
Kundfordringar		64	394	56	380
Fordringar hos dotterföretag		–	–	4	12
Fordringar hos intresseföretag		6	16	6	16
Skattefordringar		2	–	–	–
Övriga fordringar		180	246	179	240
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	255	266	254	263
Summa kortfristiga fordringar		506	922	498	911
Kassa och Bank		3077	294	2721	152
Summa omsättningstillgångar		3584	1252	3220	1100
SUMMA TILLGÅNGAR		5 661	13 220	5 362	13 056

BALANSRÄKNING (MKR)	NOT	KONCERNEN		AFFÄRSVERKET	
		2010 31 Dec	2009 31 Dec	2010 31 Dec	2009 31 Dec
EGET KAPITAL OCH SKULDER					
Eget kapital					
Bundet kapital	16				
Statskapital		202	1 476	202	1 476
Bundna reserver		269	744	252	730
Summa bundet kapital		471	2 219	453	2 205
Fritt kapital	16				
Balanserad vinst/förlust		123	720	–	613
Årets resultat		–14	–34	–166	–55
Summa fritt kapital		110	686	–166	558
Summa eget kapital		580	2 905	288	2 763
Minoritetsintresse		–	8	–	–
Uppskjutna skatteskulder	9	–	252	–	252
Avsättningar					
Räntebärande avsättningar					
Avsättningar för pensioner	17	4 670	5 365	4 670	5 362
Icke räntebärande avsättningar					
Övriga avsättningar	18	67	286	66	286
Summa		4736	5903	4736	5900
Långfristiga skulder					
Räntebärande skulder					
Skulder till leasingföretag	19	7	38	7	38
Skuld till Riksgälden	20	–	2 890	–	2 890
Icke räntebärande skulder					
Övriga icke räntebärande skulder	21	–	33	–	33
Summa långfristiga skulder		7	2961	7	2961
Kortfristiga skulder					
Räntebärande skulder					
Skuld till Riksgälden	20	–	350	–	350
Övriga räntebärande skulder		–	0	–	0
Icke räntebärande skulder					
Leverantörsskulder		155	359	151	352
Skulder till dotterföretag		–	–	0	10
Skulder till intresseföretag		5	16	5	16
Skatteskulder		–	3	–	–
Övriga icke räntebärande skulder		32	105	31	104
Uppplupna kostnader och förutbetalda intäkter	22	145	611	143	602
Summa kortfristiga skulder		337	1444	331	1432
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		5 661	13 220	5 362	13 056
Poster inom linjen					
Ansvarsförbindelser	23	2	0	25	17
Ställda säkerheter		Inga	Inga	Inga	Inga

Noter

NOT 1

Luftfartsintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Passageraravgifter	216	957	216	957
Undervägsavgifter	1 836	1 616	1 836	1 616
Startavgifter	95	619	95	619
Luftfartsskydd	121	470	121	470
Marktjänstavgifter	46	196	46	196
Ersättning för flygtrafikfjänt	288	201	288	201
Övrigt	3	14	3	14
	2 606	4 074	2 606	4 074

NOT 2

Övriga rörelseintäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Hyror och arrenden	203	711	199	738
Bilparkeringsavgifter	125	494	125	494
Kommersiell service	199	420	196	367
Ground Handling/Mark-service	84	218	84	225
Fastighetstjänster	39	120	39	118
Reklamintäkter	17	74	17	75
Aktiverat arbete för egen räkning	11	48	11	48
Övrigt	134	31	34	19
	812	2 117	704	2 084

Koncernföretagens andel av affärsverkets övriga rörelseintäkter, 2,3 % (1,7)

NOT 3

Personalkostnader och upplysningar om personal, generaldirektör, styrelse och revisorer

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Löner	984	1 519	980	1 510
Sociala kostnader	706	793	703	786
Övriga personalkostnader	71	94	71	93
	1 762	2 405	1 754	2 389

I sociala kostnader ingår pensionskostnader inklusive löneskatt med

	394	313	392	308
--	-----	-----	-----	-----

Löner och ersättningar, mkr

	Styrelser, generaldirektören samt verkställande direktörer		Övriga anställda	
	2010	2009	2010	2009
Affärsverket	2	2	978	1 508
Dotter- och intresseföretag	1	2	3	7
Totalt koncernen	3	4	981	1 515

Arvode till revisorer

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Riksrevisionen				
- Revisionsuppdrag	1	1	1	1
KPMG				
Revisionsuppdrag	0	1	0	0
Andra uppdrag	0	0	0	-
Ernst & Young	0	0	0	0
Öhrling Pricewater H.	6	0	6	0
Övrigt	1	-	1	0
	8	2	8	1

Sjukfrånvaro

	Koncernen	
	2010	2009
Total sjukfrånvaro som en andel av ordinarie arbetstid:	2,64%	3,43%
Andel av den totala sjukfrånvaron som avser sammanhängande sjukfrånvaro på 60 dagar eller mer	40,78%	49,63%
Sjukfrånvaro fördelad efter kön:		
Män	2,18%	2,84%
Kvinnor	3,37%	4,52%
Sjukfrånvaro fördelad efter ålderskategori		
29 år eller yngre	1,94%	3,02%
30-49 år	2,45%	3,06%
50 år eller äldre	3,13%	4,13%

Lön/arvoden till styrelse och generaldirektör

		Lön/arvode
GD Lars Rekke	100101-100331	532 750
Skogö Ingemar, ordförande	100101-100331	26 250
Annell Elisabeth, ledamot	100101-100331	7 500
Jeppsson Hans, ledamot	100101-100331	7 500
Ivarsson Karin, ledamot	100101-100331	7 500
Elgh Anna, ledamot	100101-100331	7 500
Palmgren Sture, ledamot	100101-100331	7 500
Lundqvist Per, ledamot	100101-100331	7 500
Olsson Sven Erik, personalrepr	100101-100331	8 474
Andersson Lars, personalrepr	100101-100331	7 500
Strömberg Karin, ledamot	100101-100331	7 500
GD Thomas Allard	100401-101231	1 400 125
Billinger Nils Gunnar, ordförande	100401-101231	79 415
Bredberg Pettersson Maria, ledamot	100401-101231	22 995
Bredberg Anne-Marie, personalrepr.	100401-101231	22 500
Fredriksson Ingemar, ledamot	100401-101231	22 500
Hafström Marie, ledamot	100401-101231	22 500
Lennartsson, Peter, personalrepr.	100401-101231	23 197
Zetterdahl Ann-Catrine, ledamot	100401-101231	22 861

NOT 4**Diverse externa kostnader**

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Kostnader för vidareför- säljning	66	156	43	117
Fastighets- och hyres- kostnader	152	312	149	297
Material, underhåll, trans- porter	252	328	252	327
Resekostnader	31	57	29	51
Främmande tjänster	440	1 017	472	1 092
Administrativa kostnader	87	405	80	398
	1 029	2 275	1 025	2 283

Koncernföretagens andel av affärsverkets diverse externa kostnader, 1,8% (2,5)

NOT 5**Avskrivningar och nedskrivningar**

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Avskrivningar:				
Immateriella tillgångar	2	8	2	8
Byggnader	107	337	106	335
Fältanläggningar	61	230	61	230
Elanläggningar	40	129	40	129
Teleutrustning	173	199	173	199
Fordon, maskiner mm	60	221	60	221
Leasade anläggningar	4	11	4	11
Nedskrivningar:				
Immateriella tillgångar	-	-	-	-
Byggnader	1	3	1	3
Fältanläggningar	1	9	1	9
Elanläggningar	-	0	-	0
Teleutrustning	-	0	-	0
Fordon, maskiner mm	2	12	2	12
Pågående projekt	1	17	1	17
Leasade anläggningar	-	-	-	-
Mark	0	-	0	-
	452	1 176	452	1 174

NOT 6**Resultat från andelar i intresseföretag**

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Intresseföretag:				
Entry Point North AB				
Andel i intressefö- retags resultat	3	4	-	-
NUAC HB				
Andel i intressefö- retags resultat	0	0	-	-
	3	4	-	-

NOT 7**Ränteintäkter**

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Ränteintäkter från bank	17	2	15	1
Ränteintäkter fr kortfr placeringar	16	32	16	32
Ränteintäkter fr kortfr fordringar	2	2	1	2
Övrigt	1	10	1	10
	36	45	34	44

NOT 8**Räntekostnader och liknande poster**

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Riksgälden	36	168	36	168
Bank	0	0	0	0
Räntedel i pensionskost- nad	237	246	237	246
Finansiell leasing	1	1	1	1
Övrigt	5	14	4	13
	279	429	279	429

NOT 9**Skatt/ skattemotsvarighet på periodens resultat**

	Koncernen	
	2010	2009
1) Årets inkomstskatt att betala		
- Koncernens resultat exklusive intresseföretags andel före skatt	-14	-39
Avgår:		
- förändring skattemässiga avskrivningar	-	64
- reavinst vid försäljning av dotter- och intresse- företag	-145	-
	-159	25
Underlag för beräkning av årets inkomstskatt att betala	-159	25
därav 26,3 % 2009, 28 % 2008 exkl. minoritetens skatteandel.	-	7
Avgår: betald skatt av dotter- och intressebolag	-	-7
Årets inkomstskatt att betala	0	0
2) Förändring av uppskjuten skatt		
- Skattemässiga avskrivningar	-	-64
	-	-64
Därav 26,3 % 2009	-	-17
Summa uppskjuten inkomstskatt	-	-17
Total inkomstskatt och skattemotsvarighet	-	-17

NOT 9 FORTS.

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Årets inkomstskatt att betala	-	9	-	0
Uppskjuten skatt	-	-17	-	-17
		-8		-17
Uppskjuten skatteskuld hänför sig till:				
Akkumulerade skattemässiga avskrivningar	-	958	-	958
	-	958	-	958
Uppskjuten skatteskuld (26,3 %)	-	252	-	252

NOT 10

Immateriella tillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde	46	36	46	36
Årets anskaffningar	-29	10	-29	10
Utgående anskaffningsvärde	17	46	17	46
Ingående av- och nedskrivningar	-35	-27	-35	-27
Årets avskrivningar	-2	-8	-2	-8
Försäljningar / utrangeringar / överföring	22	-	22	-
Utgående ack av- o nedskrivningar	-15	-35	-15	-35
Utgående planenligt restvärde	2	12	2	12

NOT 11

Materiella anläggningstillgångar

Mark

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde	125	121	125	121
Årets anskaffningar	-125	4	-125	4
Övriga justeringar	-	-	-	-
Utgående anskaffningsvärde	-	125	-	125
Ingående av- och nedskrivningar	-10	-10	-10	-10
Årets avskrivningar	0	-	0	-
Försäljningar / utrangeringar / överföring	10	-	10	-
Utgående ack av- o nedskrivningar	-	-10	-	-10
Utgående planenligt restvärde	-	114	-	114

Byggnader

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde	9 268	9 181	9 268	9 103
Årets anskaffningar	65	217	65	216
Försäljningar / utrangeringar / överföring	-8 888	-28	-8 888	-28
Övriga justeringar	-	-24	-	-24
Utgående anskaffningsvärde	446	9 347	446	9 268
Ingående av- och nedskrivningar	-4 679	-4 387	-4 679	-4 366
Årets avskrivningar	-107	-337	-106	-335
Årets nedskrivningar	-1	-3	-1	-3
Försäljningar / utrangeringar / överföring	4 575	28	4 575	28
Övriga justeringar	-2	-3	-2	-3
Utgående av- och nedskrivningar	-213	-4 702	-213	-4 679
Utgående planenligt restvärde	232	4 645	232	4 589

Fältanläggningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde	6 066	5 797	6 066	5 797
Årets anskaffningar	55	296	55	296
Försäljningar / utrangeringar / överföring	-6 096	-28	-6 096	-28
Övriga justeringar	-	1	-	1
Utgående anskaffningsvärde	25	6 066	25	6 066
Ingående av- och nedskrivningar	-2 965	-2 750	-2 965	-2 750
Årets avskrivningar	-61	-230	-61	-230
Årets nedskrivningar	-1	-9	-1	-9
Försäljningar / utrangeringar / överföring	3 020	28	3 020	28
Övriga justeringar	-6	-5	-6	-5
Utgående ack av- o nedskrivningar	-13	-2 965	-13	-2 965
Utgående planenligt restvärde	12	3 101	12	3 101

Pågående nyanläggningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde	738	678	738	678
Årets anskaffningar	152	1 001	152	1 001
Färdigställda nyanläggningar	-217	-940	-217	-940
Nedskrivning	-1	-1	-1	-1
Överfört till Swedavia AB	-168	-	-168	-
Utgående anskaffningsvärde	504	738	504	738

Elanläggningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde	2 879	2 845	2 879	2 845
Årets anskaffningar	9	51	9	51
Försäljningar / utrangeringar / överföring	-2 816	-26	-2 816	-26
Övriga justeringar	-	9	-	9
Utgående anskaffningsvärde	72	2 879	72	2 879
Ingående av - och nedskrivningar	-1 890	-1 785	-1 890	-1 785
Årets avskrivningar	-40	-129	-40	-129
Årets nedskrivningar	-	0	-	0
Försäljningar / utrangeringar / överföring	1 891	26	1 891	26
Övriga justeringar	-1	-2	-1	-2
Utgående ack av- o nedskrivningar	-40	-1 890	-40	-1 890
Utgående planenl restvärde	32	988	32	988

Teleutrustning

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde	2 507	2 661	2 507	2 661
Årets anskaffningar	13	97	13	97
Försäljningar / utrangeringar / överföring	-660	-258	-660	-258
Övriga justeringar	0	8	0	8
Utgående anskaffningsvärde	1 860	2 507	1 860	2 507
Ingående av - och nedskrivningar	-1 434	-1 398	-1 434	-1 398
Årets avskrivningar	-173	-199	-173	-199
Årets nedskrivningar	-	0	-	0
Försäljningar / utrangeringar / överföring	524	165	524	165
Övriga justeringar	-1	-1	-1	-1
Utgående ack av- o nedskrivningar	-1 083	-1 434	-1 083	-1 434
Utgående planenl restvärde	777	1 074	777	1 074

Leasade anläggningstillgångar

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde	66	65	66	65
Årets anskaffningar	4	14	4	14
Försäljningar / utrangeringar / överföring	-60	-11	-60	-11
Övriga justeringar	0	-2	0	-2
Utgående anskaffningsvärde	11	66	11	66
Ingående av - och nedskrivningar	-34	-33	-34	-33
Årets avskrivningar	-4	-11	-4	-11
Årets nedskrivningar	-	-	-	-
Försäljningar / utrangeringar / överföring	34	8	34	8
Övriga justeringar	0	2	0	2
Utgående ack av- o nedskrivningar	-4	-34	-4	-34
Utgående planenl restvärde	7	32	7	32

Fordon, maskiner mm

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Ingående anskaffningsvärde	3 280	3 138	3 280	3 137
Årets anskaffningar	57	266	57	266
Försäljningar / utrangeringar / överföring	-3 245	-131	-3 245	-131
Övriga justeringar	0	8	0	8
Utgående anskaffningsvärde	92	3 281	92	3 280
Ingående av - och nedskrivningar	-2 303	-2 196	-2 303	-2 196
Årets avskrivningar	-60	-221	-60	-221
Årets nedskrivningar	-2	-12	-2	-12
Försäljningar / utrangeringar / överföring	2 307	131	2 307	131
Övriga justeringar	-2	-6	-2	-6
Utgående ack av- o nedskrivningar	-60	-2 304	-60	-2 303
Utgående planenl restvärde	32	977	32	977

Leasade restvärden

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Byggnader	-	-	-	-
Elanläggningar	-	-	-	-
Teleutrustning	-	-	-	-
Fordon, maskiner mm	7	32	7	32

NOT 12

Andelar i dotterföretag

	Organisations- nummer	Antal Aktier	Procent av aktiekapital	Nominellt värde	Bokfört värde
Direkta innehav					
Aktier i koncernföretag, Affärsverket, LfV Holding AB	556374-8432	75 000	100	75	75
Indirekta innehav (via LfV Holding AB)					
Aktier i koncernföretag					
- LfV Aviation Consulting AB (fd Swedavia AB)	556193-1469	3 000	100	3	-

NOT 13

Andelar i intresseföretag

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Akkumulerade anskaffningsvärden vid årets början	30	30	-	-
Avyttring	-27	-		
Årets andel i intresseföretags resultat	5	11	-	-
	<u>8</u>	<u>41</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Akkumulerade resultatandelar mm.				
Vid årets början	-11	-16	-	-
Årets andel i intresseföretags nettoresultat	3	4	-	-
Förändring i intresseföretags egna kapital mm	1	1	-	-
Avyttring	9	-		
	<u>2</u>	<u>-11</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Bokfört värde	10	30	-	-

NOT 14

Andra långfristiga fordringar

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Vid årets början	256	26	256	25
Tillkommande poster				
Avräkning terminalavgifter	23	-	23	-
Avräkning Eurocontrol	197	233	197	233
Avyttring Swedavia	-8	-	-8	-
	<u>468</u>	<u>256</u>	<u>468</u>	<u>256</u>
Bokfört värde	468	256	468	256

NOT 15

Företbetalda kostnader och upplupna intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Övriga företbetalda kostnader	62	48	62	48
Upplupna intäkter, omsättningshyra	-	28	-	28
Upplupna intäkter, övriga	193	191	192	188
	<u>255</u>	<u>266</u>	<u>254</u>	<u>263</u>

NOT 13 FORTS.

Andelar i intresseföretag

Specifikation av affärsverkets och koncernens innehav av andelar i intresseföretag

	Organisations- nummer	Antal Aktier	Procent av aktiekapital	Nominellt värde	Andel av just. Eget kapital	Bokfört värde	
						Koncernen	Affärsverket
Indirekta innehav (via LfV Holding AB)							
- Entry Point North AB	556682-8272	100 000	33	0	0	10	-
- NUAC HB	969745-6433	-	50	0	0	0	-
						<u>10</u>	<u>-</u>

I koncernens resultaträkning redovisas resultatandelar från intressebolag i två poster. Dels resultat före skatt, dels andel i intressebolagets betalda skatt, vilken redovisas tillsammans med koncernens skatter (se not 9).

NOT 16

Bundna reserver och fritt kapital

	Koncernen			Affärsverket		
	Statskapital	Bundna reserver	Fritt kapital	Statskapital	Bundna reserver	Fritt kapital
Belopp vid årets ingång enligt fastställd balansräkning	1 476	744	686	1476	730	558
Förändringar hänförliga till koncernens intresseföretag		1	-2			
Förskjutning mellan fritt och bundet eget kapital		2	-2			
Förändringar hänförliga till delning	-1 274	-730	-558	-1274	-730	-558
Omföring latent skatt till bundna reserver		252			252	
Årets resultat			-14			-166
Belopp vid årets utgång	202	269	110	202	252	-166

NOT 17

Avsatt till pensioner

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Vid årets början	5 365	5 057	5 362	5 054
Årets pensionsavsättning	590	480	590	480
Årets pensionsutbetalningar	-145	-172	-145	-172
Årets förändring maa delning av verksamheten	-1 140	-	-1 137	-
	4 670	5 365	4 670	5 362

NOT 21

Övriga icke räntebärande skulder

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Räntefria lån	-	15	-	15
Avräkning Eurocontrol	-	18	-	18
	-	33	-	33

NOT 18

Övriga avsättningar

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Omstruktureringskostnader	20	185	20	185
Trygghetsmedel	16	33	16	33
Övriga avsättningar	30	68	30	68
	67	286	66	286

NOT 22

Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Löner och ersättningar	5	6	5	6
Semesterlöneskuld	68	128	67	128
Sociala avgifter	45	84	44	83
Upplupna räntekostnader	-	46	-	46
Övriga upplupna kostnader	25	206	24	200
Förutbetalda intäkter	2	142	2	140
	145	611	143	602

NOT 19

Skulder till leasingföretag

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Leasingföretag	7	38	7	38
	7	38	7	38

NOT 20

Skuld till Riksgälden

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Vid årets början	3 240	3 818	3 240	3 818
Överfört till Swedavia AB	-3 240	-	-3 240	-
Amortering		-578		-578
Vid årets slut	-	3 240	-	3 240

NOT 23

Ansvarsförbindelser

	Koncernen		Affärsverket	
	2010	2009	2010	2009
Pensionsåtaganden till övriga dotter- och intresseföretag	2	0	2	2
Borgensåtagande för dotterföretag	0	0	23	15
	2	0	25	17

Den totala skulden till Riksgälden, uppgick vid årets början till 3240 mkr. Vid delningen och reglering övertog Swedavia AB låneportföljen

Redovisningshandlingar

Av regeringens instruktion för LFV (SFS 2010:184) framgår att LFV och de bolag, där staten genom affärsverket direkt eller indirekt har ett bestämmande inflytande, tillsammans bildar en affärsverkskoncern.

Koncernen består av affärsverket, det helägda holdingbolaget LFV Holding AB, det av holdingbolaget helägda aktiebolaget LFV Aviation AB samt intresseföretagen Entry Point North AB och NUAC HB som ägs till 33 % respektive 50 %.

Instruktion

Av instruktionen framgår att LFVs huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafik tjänst för civil och militär luftfart.

Under 2010 bedrevs lokal flygtrafikledning på 38 platser. Två kontrollcentraler i Malmö och Stockholm svarade för trafikledning i luftrummet utanför flygplatsområdena.

Riksdagen fattade i december 2009 beslut om propositionen om ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid LFV (Prop. 2009/10:16) enligt vilken flygplatsverksamheten vid LFV överförs till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag. Delningen av verksamheten genomfördes 2010-04-01 genom att flygplatsverksamheten inklusive dotter- och intressebolag med anknytning till flygplatsverksamheten överfördes till ett av staten helägt aktiebolag, Swedavia AB.

Redovisningsprinciper

LFVs redovisning för affärsverket och koncernen följer Förordningen (SFS 2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÄB) och Ekonomistyrningsverkets 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 i Redovisningsrådets rekommendationer.

LFVs dotterföretag upprättar årsredovisning med tillämpning av årsredovisningslagen och god redovisningssed för aktiebolag.

Uppställningsformer och tilläggsupplysningar

Resultat- och balansräkningar och finansieringsanalyser har ställts upp i enlighet med för affärsverk och affärsverkskoncerner gällande regler. I föregående års jämförelsetal ingår även flygplatsverksamheten och de dotter- och intressebolag som överfördes till Swedavia AB per 2010-04-01.

Redovisningsrådets rekommendation RR 4, Redovisning av extraordinära intäkter och kostnader samt upplysningar för jämförelseändamål, tillämpas.

Ändrade redovisningsprinciper m m

I resultat- och balansräkningar samt finansieringsanalyser samt i noter till dessa har vissa marginella korrigeringar och flyttningar gjorts i 2009 års siffror.

Koncernredovisning

I koncernredovisningen ingår affärsverket och de koncernföretag i vilka affärsverket direkt eller indirekt innehar mer än hälften av rösterna för samtliga aktier eller eljest utövar ett bestämmande inflytande samt de andra bolag (intresseföretag) i vilka affärsverket till följd av aktieinnehav har ett betydande inflytande.

Dotterföretag

Koncernredovisningen är upprättad enligt förvärvsmetoden.

Goodwill skrivs, i förekommande fall, av över den förväntade nyttjandeperioden. Negativ goodwill som motsvarar förväntade framtida kostnader upplöses i takt med att kostnaderna uppstår.

Principer för koncernens redovisning av uppskjutna (latenta) skatteeffekter beskrivs nedan under rubriken Skatter och skattemotsvarighet.

Intresseföretag

Som intresseföretag redovisas företag i vilka affärsverket på grund av innehav av mer än 20 % och högst 50 % av rösterna kan utöva ett betydande inflytande. Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden i koncernredovisningen.

Allmän balansvärderingsprincip

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

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar värderas till anskaffningsvärde med avdrag för avskrivning enligt plan. I förekommande fall görs nedskrivning på sätt som framgår nedan. Vid uppförande av anläggningar till betydande belopp inräknas, i enlighet med FÄB, ränta under byggnadstiden i anskaffningsvärdet. Det aktiverade beloppet har beräknats enligt Redovisningsrådets rekommendation RR 21 Lånekostnader.

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 komponenter med olika nyttjandeperiod tillämpas reglerna i RR 12 rörande så kallad komponentavskrivning. Avskrivningstiderna omprövas löpande.

Pågående investeringsprojekt redovisas under rubriken Pågående nyanläggningar. Eventuella nedskrivningsbehov prövas med tillämpning av Redovisningsrådets rekommendation RR 17, Nedskrivningar.

Immateriella anläggningstillgångar

LFV tillämpar Ekonomistyrningsverkets föreskrifter och allmänna råd rörande redovisning av utgifter för utveckling. Enligt föreskrifterna ska sådana utgifter för utveckling som uppfyller specificerade krav tas upp som immateriell anläggningstillgång. Utgifter för forskning får inte aktiveras. Eftersom Ekonomistyrningsverkets regler bygger på samma princip som Redovisningsrådets rekommendation RR 15, Immateriella tillgångar har vägledning i olika tillämpningsfrågor hämtats från rådsrekommendationer.

Avskrivningstider

Immateriella anläggningstillgångar	
Mjukvara	3 år
Goodwill	5 år
Materiella anläggningstillgångar	
Byggnader	5–40 år
Fältanläggningar	10–40 år
Elanläggningar	5–20 år
Teletrustningar	8–15 år
Fordon, maskiner m m	3–10 år
Lånedatorer ¹	3 år

¹ Andra personatorer än lånedatorer bedöms ha en ekonomisk livslängd understigande 3 år. Anskaffningsutgiften kostnadsförs därför löpande.

dationen. Köpt mjukvara vars ekonomiska livslängd bedöms överstiga tre år tas upp som tillgång.

Leasing

Leasing klassificeras antingen som finansiell eller som operationell leasing. Klassificeringen görs med tillämpning av Redovisningsrådets rekommendation RR 6:99, Leasing-avtal.

Avtal som klassificeras som finansiell leasing redovisas som tillgång och skuld i koncernbalansräkningen samt i förekommande fall i affärsverkets balansräkning. Redovisade belopp behandlas på sätt rådsrekommendationen anger.

Förrådslager

Förrådslager värderas enligt lägsta värdets princip.

Intäktsredovisning

Affärsverket tillämpar allmänna principer för periodiserad redovisning. Tillämpade principer är förenliga med Redovisningsrådets rekommendation RR 11, Intäkter.

Dotterföretagen tillämpar RR 11 vid sin intäktsredovisning. Dotterföretaget LfV Aviation Consulting AB redovisar därför intäkter till följd av pågående konsultprojekt med tillämpning av rekommendationens regler om tjänsteuppdrag.

Kundfordringar

Avsättning för befarade förlustrisker avseende utestående kundfordringar har skett efter individuell prövning.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 8, Redovisning av effekter av ändrade valutakurser. I den mån fordringar och skulder har terminssäkrats omräknas de till terminkurs.

Avsättningar och ansvarsförbindelser

Redovisningsrådets rekommendation RR 16, Avsättningar, ansvarsförbindelser och eventulltillgångar tillämpas vid redovisning av avsättningar och ansvarsförbindelser.

Under avsättningar redovisas eventuella framtida åtaganden avseende sådana anställda som sagts upp på grund av arbetsbrist och är 55 år eller äldre. Sådana per-

soner kan inom en sexårsperiod beviljas pensionsersättning enligt avtal med Trygghetsstiftelsen förutsatt att de inte fått ny fast anställning. Bedömning av avsättningens storlek har gjorts med ledning av den försäkringspremie som myndigheter (ej affärsverk) får betala till Trygghetsstiftelsen när anställd sägs upp på grund av arbetsbrist.

Pensioner

Från och med 2003 gäller pensionsavtalet, PA 03, för statligt anställda födda 1943 eller senare. För anställda födda 1942 eller tidigare gäller fortfarande PA 91. Pensionsskulden är beräknad av Statens tjänstepensionsverk (SPV). I PA 03 ingår ålderspension, efterlevandepension och sjukpension. SPVs styrelse har beslutat om nya försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden.

I PA 03 ingår följande ålderspensioner:

- De avgiftsbestämda pensionerna individuellt ålderspension och kompletterande ålderspension, KÅPAN. För dessa erläggs premier samt
- De förmånsbestämda pensionerna ålderspension på inkomster över 7,5 inkomstbasbelopp och ålderspension enligt övergångsregler för anställda födda 1943–1972. Dessa förpliktelser redovisas under avsättningar.

Årets avsättning till pensionsskulden har tillsammans med betalda premier kostnadsförts. Räntedelen i årets pensionskostnad redovisas som finansiell kostnad. I räntedelen ingår värdesäkring av vissa förmåner. Mindre än 1 % av de anställda var inte aktualiserade per 2010–12–31, vilket medför att pensionsskulden för dessa har schablonberäknats. Aktualisering innebär att SPV gör en total genomgång av en statsanställds alla anställningar, statliga såväl som kommunala eller privata. Om det finns luckor i anställningstiden schablonberäknas pensionsskulden. Detta innebär bland annat att SPV antar att den anställda haft statlig anställning från 28 års ålder samt att skulden beräknas med en faktor 0,95. Detta innebär att den verkliga skulden kan vara både större och mindre. LfV bedömer att skulden inte är för lågt upptagen och har valt att redovisa den av SPV beräknade pensionsskulden.

Redovisad pensionsskuld utgörs av de försäkringstekniskt beräknade åtaganden

som enligt pensionsavtalen PA 91 och PA 03 vilar på LfV. Pensionsskulden är beräknad enligt de grunder som styrelsen för SPV fastställt. I pensionsskulden ingår utfästelser avseende såväl aktiv personal som pensionärer. Antastbara utfästelser avseende personal som har tidigare pensionsålder än 65 år ingår i skulden då dessa pensioner bedöms bli intjänade.

Affärsverket betalar särskild löneskatt på utbetalda pensioner. Avsättning görs därför för särskild löneskatt baserat på pensionsskuldens storlek vid räkenskapsårets utgång.

Skatter och skattemotsvarighet

LfVs dotterföretag erlägger bolagsskatt. LfV är inte skattskyldigt till inkomstskatt men ska, utöver utdelning, till staten inlevera ett belopp, så kallad skattemotsvarighet, motsvarande den inkomstskatt som skulle erlagts om verksamheten bedrivits i aktiebolagsform.

Årets aktuella skattemotsvarighet beräknas på basis av i koncernredovisningen redovisat resultat med avdrag för skattemässiga dispositioner motsvarande de bokslutsdispositioner som aktiebolag kan utnyttja. Avdrag görs också för den bolagsskatt som dotterföretagen erlägger.

Affärsverket redovisar skuld avseende den för räkenskapsåret beräknade skattemotsvarigheten. Slutligt belopp för utdelning och årets skattemotsvarighet att betala kommer att fastställas av regeringen i samband med fastställandet av verkets årsredovisning för 2010.

Både i affärsverket och i koncernen redovisas, i enlighet med Redovisningsrådets rekommendation RR 9, uppskjuten (latent) skatt på alla skillnader mellan redovisade och skattemässiga värden.

Den latent skatteskulden om 252 mkr som redovisas som utgående skuld per 2009–12–31 har i sin helhet omförts till eget kapital i koncernen och i affärsverket per 2010–12–31, eftersom den till 100 % kan hänföras till anläggningstillgångar och eget kapital som i samband med delningen överförts till Swedavia AB.

Eget kapitaldelen av dels dotterföretagens obeskattade reserver, dels utnyttjad del av affärsverkets möjlighet till överavskrivningar på anläggningar ingår i de bundna reserver som redovisas dels i affärsverkets redovisning, dels i koncernredovisningen.

LFV erlägger statlig fastighetsskatt och särskild löneskatt på pensionskostnader samt är skattskyldigt enligt mervärdesskatte lagen. LFV erlägger också reklamskatt för uthyrning av reklamplatser samt energiskatt avseende sin energiförbrukning.

Avrundning

De siffror som redovisas har i vissa fall avrundats, vilket innebär att tabeller, grafer och beräkningar inte alltid summerar.

I texter och tabeller redovisas siffror mellan 0 och 0,5 med 0. Saknas värde anges ett streck.

Årets resultat

Årets resultat efter finansiella poster uppgår till minus 12 mkr, en förbättring med 23 mkr jämfört med föregående år.

Risker

Finansiella risker

LFVs finansverksamhet och finansiella risker hanteras efter delningen av LFV Koncernekonomi. Verksamheten bedrivs som tidigare utifrån en av LFVs styrelse fastställd finanspolicy som anger inom vilka ramar LFV får exponeras för finansiella risker inom områdena finansiering, finansiell och operationell leasing, placeringar och valutaaffärer.

Ränterisk definieras som risken för att förändringar i det allmänna ränteläget medför en negativ effekt på LFVs resultat. Valutarisk definieras som den resultat effekt en valutakursförändring får på LFVs resultat. Kreditrisk definieras som risken för att motparten i en transaktion inte kan fullfölja sitt engagemang. Riskvärdet för räntehöjning respektive valutakursförluster samt risken för väsentliga kreditförluster är låga med hänsyn till den verksamhet som LFV idag bedriver.

LFVs verksamhet finansieras uteslutande av den pensionsskuld som avser LFVs pensionsåtagande gentemot personalen. Personalen i LFV är anställd av staten och därmed gäller de statliga pensionsreglerna enligt PA91 och PA03. Nuvärdet av pensionsskulden beräknas av Statens tjänstepensionsverk (SPV) och skulden inklusive löneskatt (24,26 %) redovisas som avsättning i LFVs balansräkning. De riktlinjer som tillämpas för värderingen av pensionsåtagandena för 2011 innehåller ett nettoränteaftagande om 1,4 % och en parameter för avkastningsskatt om 0,5 %. LFV bedö-

mer att det finns risk att realräntan kommer att minska alternativt fortsätta på en förhållandevis låg nivå de närmaste åren. Varje 0,1 procentenhets förändring påverkar LFVs resultat med cirka 80 mkr.

Åtgärder

LFV avser att under 2011 lösa in den del av pensionsskulden som omfattar pensionärer, livräntor och fribrev. Inlösenbeloppet beräknas till ca 1,8 mdr inkl löneskatt.

Flygmarknadens utveckling

LFVs ekonomi är direkt beroende av flygmarknadens utveckling. Intäkterna är till 95 % kostnadsbaserade men samtidigt i hög grad volymberoende medan kostnaderna till stor del är fasta vilket medför att förändringar i flygtrafikvolymerna får stor inverkan på LFVs likviditet.

Under 2009 skedde en betydande trafiknedgång mätt i antal lufrumsrörelser på drygt 11 % jämfört med föregående år. Antalet överflygningar minskade med närmare 13 %. Mot slutet av 2009 avstannade nedgången och lufrumsrörelserna (IFR). Sedan maj - efter askkrisen - har flyget ökat.

LFV räknar med en fortsatt trafik tillväxt även under 2011. På årsbasis hoppas vi på en tillväxt på cirka 3 % jämfört med 2010 vilket skulle innebära en total trafikvolym på omkring 675 000 rörelser i svenskt lufrum under 2011. Detta baseras på en förhållandevis positiv syn på framtida utveckling.

Utvecklingen av den globala ekonomin under de närmaste åren och därmed dess påverkan på flyget och inte minst på privatresandet är svårbedömd. Att huvuddelen av utrikesresenärerna numera är privatresenärer gör hela flygmarknaden mer känslig för förändringar i privatekonomi, konsumtionsmönster och resetrender vilket ökar risken för hela verksamheten.

Åtgärder

LFV följer flygmarknadens trafikutveckling så att åtgärder kan vidtas i god tid vid negativa förändringar.

Underskott i En Route

Den vikande trafiken under 2009, i kombination med de senaste årens kostnadsökningar, innebär att en route-verksamheten visade ett betydande "likviditetsunderskott" 2009. Totalt uppgick den ackumulerade fordran på flygbolagen vid utgången av 2009 till 235 mkr.

Inför 2010 var det, med hänsyn till flygbolagens finansiella situation, inte möjligt att höja avgifterna så mycket som skulle krävas för att återställa den ekonomiska balansen.

Vid 2010 års utgång uppgick det ackumulerade underskottet till ca 450 mkr. Enligt plan ska dessa underskott återtas under en femårsperiod.

För att återställa den ekonomiska balansen och eliminera underskotten krävs en kombination av kraftfulla kostnadseffektiviseringar, förhållandevis stora avgiftshöjningar och en god trafik tillväxt.

Åtgärder

LFV måste genomföra fortlöpande kostnadsbesparingar och effektivisering av verksamheten.

Förändringar i prissättningen

Förordningen om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster (EG nr 1794/2006) har omarbetats och börjar tillämpas fr o m år 2012.

Det nya förordningsförslaget innebär att principen om full kostnadstäckning ersätts av en modell med riskdelning mellan leverantörer av flygtrafiktjänst och operatörer. En kostnadsnivå ("determined cost") fastställs. Eventuella avvikelser från denna återförs i princip inte till avgiftssystemet utan kommer att bli direkt resultatpåverkande. Under en övergångsperiod på tre år kan kostnadsökningar som beror på faktorer, som leverantören inte kunnat påverka, kompenseras. Undantag kan komma att göras för vissa kostnader av "extraordinär" karaktär, såsom stora förändringar i pensionskostnader.

Riskdelningen föreslås även omfatta trafikutvecklingen. Över- eller underskott till följd av avvikelser från trafikprognosen ska delas mellan leverantörer och operatörer.

Åtgärder

God planering och effektiv styrning krävs för att säkerställa framtida kostnads- och resultatutveckling.

Konkurrensutsättning av lokal flygtrafiktjänst

Riksdagen har tagit beslut angående ny luftfartslag med ikraftträdande från 1 september 2010. LFV överväger en bolagisering av sin lokala flygtrafiktjänst inom Produktion Terminal.

Bilden av hur en öppnad tarmarknad de facto ser ut är ännu relativt oklar. Det finns aktörer som redan tidigare agerat inom denna typ av verksamhet och dessutom en ny aktör som försökt ta sig in specifikt på svenska marknaden. LfV befinner sig nu i en reell konkurrenssituation. LfV har under hösten 2010 lämnat anbud/offert till tre kommunala flygplatser i konkurrens med andra aktörer. LfV förlorade denna upphandling till annan aktör. Däremot har ett antal andra flygplatser förlängt avtalen med LfV.

Åtgärder

En analys av konsekvenserna av ovan beskrivna risker ingår i förberedelserna för bildandet av ett bolag för verksamheten inom Produktion Terminal.

Strategiska utvecklingsprojekt

Single European Sky ATM Research (SESAR) är ett EU-projekt som ska utveckla tekniska och operativa förutsättningar för det gemensamma europeiska luftrummet (Single European Sky, SES). SESAR JU, ett delprojekt, är ett så kallat Public Private Partnership (PPP) och är i full drift.

I och med effekterna av finanskrisen och dess påverkan på flygbranschen har LfV inlett ett sparprogram, vilket under kommande period kommer att även påverka utvecklingsarbetet. I princip handlar det om att fokusera utvecklingsarbetet inom rammarna för SESAR JU. Nettokostnaderna för utvecklingsarbetet ska minska från 65 mkr till 40 mkr under 2011.

Åtgärder

Fokusering sker kommande period kring SESAR JU och det strategiska utvecklingsarbetet. Planeringen av dessa projekt utvecklas och de följs kontinuerligt upp inom LfV. En analys och beslut till framtida inriktning när det gäller resursläget och andra riskområden kommer att ske.

Investeringsbehov

COOPANS är ett samarbetsprojekt för utveckling av flygledningssystem tillsammans med danska Naviar, irländska IAA, österrikiska Austrocontrol och leverantören Thales. Kroatiska Croatia Control Ltd gick 2010 med som observatör och förväntas bli fullvärdig medlem under 2011. Utifrån den nu liggande planen för kommande investeringar finns en risk att nya krav som uppkommer främst i SESAR medför ökade

kostnader. Detta rör i huvudsak perioden efter 2015.

LfVs investeringsram har till följd av den rådande ekonomiska situationen reducerats, vilket kommer att bidra till att vissa planerade investeringar skjuts på framtiden eller inte blir av. Ökade underhållskostnader och risk för regulariteten är konsekvenser, som då kan uppkomma.

Åtgärder

Fortlöpande sker en anpassning av COOPANS till SESAR. Vid en reduktion av investeringsramen ska varje investeringsobjekt grundligt genomlysas för att på så vis identifiera vilka objekt, som ska ingå inom angivna ram.

Processriskanalys

LfV genomför årligen processriskanalyser som avser risker rörande intern styrning och kontroll. Processriskanalysen uppdateras minst en gång per år. Processriskanalyser rapporteras till styrelsen.

LfVs verksamhet ska planeras, styras och följas upp mot uppsatta mål. Detta ska ske "med beaktande av de grundläggande momenten riskanalys, kontrollåtgärder, uppföljning, dokumentation och bedömning". Processen för intern styrning och kontroll är integrerad i LfVs verksamhetsstyrning. LfVs ledning ska säkerställa att det finns planerings-, styr- och rapporteringssystem som är effektiva och ändamålsenliga.

LfV har identifierat kritiska nyckelområden och processer. Dessa områden är prognosverksamheten, ekonomisk planering och rapportering, investerings- och affärsbeslut, finansiering och kredithantering, bokslut inklusive skatteredovisning, anskaffningsprocessen, operativa processer, kund- och leverantörsfakturer, miljö, informations-säkerhet, luftfartsskydd och säkerhetsskydd, kompetens och nyckelpersonal, operationella risker inkluderande löne- och pensionshantering.

För varje nyckelområde redovisas; vad som styr, hur vi säkerställer, hur vi följer upp och tar tillvara erfarenheter samt en bedömning av riskerna inom området. LfVs koncernövergripande processriskanalys är konsoliderad utifrån koncernheternas inrapporterade lokala analyser.

Risker med anledning av LfVs delning

Den 1 april 2010 delades LfV och flygplatsverksamheten överläts till Swedavia AB. Förberedelseperioden var kort och därför kunde inte en fullständig fysisk delning ske inom alla områden. Framförallt inom IT-området fortgår delningsarbetet i upp till 30 månader efter delningen. Utbytet av tjänster regleras i s k interimsavtal som utgör en del av överlåtelseavtalet där det också regleras hur delningen ska fullföljas. Delningsarbetet fortskrider i stort sett plan enligt.

Beträffande överlåtelsen av fastigheter är ännu inte alla delar av överlåtelsen fullföljda då vissa fastighetsåtgärder är tidskrävande. I överlåtelseavtalet finns reglerat hur dessa ska fullföljas samt hur parterna ska förfara om överlåtelse inte kan fullföljas på avsett sätt.

LfV är fortfarande part i tvister som avser Swedavias verksamhet där partsbyte inte kunnat genomföras. I överlåtelseavtalet regleras Swedavias ekonomiska ansvar mm i dessa tvister. LfV skulle kunna löpa en ekonomisk risk om Swedavia inte kan fullgöra sina förpliktelser enligt avtal. Denna risk bedöms vara ytterst liten.

I överlåtelsen begränsas Swedavias miljöansvar såtillvida att ansvaret för den s k "historiska miljöskulden", dvs sådana skador som orsakats före överlåtelsen, ligger kvar hos staten. Staten har haft för avsikt att överföra detta ansvar från LfV till Trafikverket. Regeringen har i instruktion givit Trafikverket ansvar för sådana miljöskador som omfattas av 10 kap miljöbalken. Detta är emellertid inte heltäckande då det angivna ansvaret är mer inskränkt än det miljöansvar som beskrivs i överlåtelseavtalet. Det pågår för närvarande miljöprocesser rörande den till Swedavia överförda flygplatsverksamheten som inte omfattas av det till Trafikverket överförda ansvaret. LfV förväntar sig att Trafikverkets instruktion kommer att förändras så att Trafikverkets ansvar för "historisk miljöskuld" blir heltäckande.

Rapportering enligt regleringsbrevet för LfV

Här följer en sammanfattande återrapportering av hur LfV verkat för att de transportpolitiska målen ska uppnås samt uppdrag och mål enligt regleringsbrevet. Återrapportering finns även i övriga delar av årsredovisningen.

Transportpolitiska mål

Enligt 'Förordning (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket' ska LfV verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Flyget spelar en viktig roll för att möjliggöra för näringsliv och medborgare i hela landet att transportera passagerare och gods, såväl inom landet som globalt. Särskilt för många mindre orter finns inget realistiskt alternativ till flyget för att säkerställa snabba och effektiva kommunikationer. LfV har en viktig roll i luftfartssektorn. En säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst är en förutsättning för väl fungerande flygtransporter.

Till *funktionsmålet* – som handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter - bidrar LfV genom att tillhandahålla säkra, effektiva och miljöanpassade flygtrafiktjänster över hela landet vilket är en förutsättning för den tillgänglighet flyget ger. LfV spelar en aktiv roll i det arbete som pågår för att utveckla det europeiska flygtrafiktjänstsystemet så att den växande flygtrafiken ska kunna hanteras samtidigt som målen om ytterligare ökad flygsäkerhet, reducerade kostnader och minskad miljöpåverkan ska kunna uppnås.

Till *hänsynsmålet* – som handlar om säkerhet, miljö och hälsa - bidrar LfV genom att erbjuda säkra flygtrafiktjänster där största möjliga miljöhänsyn tas. Systemet är uppbyggt för att LfV inte ska bidra till att någon dödas eller skadas allvarligt. Genom att optimera flygvägar och trafikflöden bidrar LfV till att minska flygets miljöpåverkan.

Uppdrag och mål enligt regleringsbrevet för 2010

Luftfartsverket ska upprätta en slutrapport till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) avseende delningen och bildandet av Swedavia AB per den 1 april 2010. Denna rapport ska bland annat belysa erfarenheter och konsekvenser avseende ekonomi, regelverk, krav på styrning. Det ska särskilt redovisas om det mot bakgrund av vunna erfarenheter finns förslag till förändringar av styrning eller regelverk. Rapporten ska lämnas till regeringen senast 31 oktober 2010.

Rapport avseende fortskridandet av delningen av LfV överlämnades till regeringen den 29 oktober 2010. Delningen genomfördes med en snäv tidplan. Formellt beslut fattades av riksdagen den 3 december 2009 och tiden mellan beslut och genomförande var bara knappt fyra månader.

LfVs interna arbete organiserades i sju delprojekt och en samordningsfunktion. Delprojekten var juridik, ekonomi/finans, fastigheter, HR, IT, dokumenthantering och varumärke. Delprojekten svarade dels för det praktiska delningsarbetet och dels för att ta fram underlag till överlåtelseavtalet inom respektive område. LfV bistod även utredarna för flygplatsverksamheten respektive de kvarvarande delarna av Luftfartsverket i deras arbete. Med hänsyn till den korta tidplanen var det inte möjligt att fullt ut dela verksamheten och framförallt inom IT-området kommer delningsarbetet att fortgå i upp till cirka två år efter delningen.

Sammantaget bedömer vi att genomförandet av delningen varit lyckad och det finns i dagsläget inget som tyder på att det kvarvarande arbetet inte skulle kunna genomföras enligt plan. Det hade dock varit en stor fördel för processen om det redan vid tiden för beslutet i riksdagen hade funnits såväl en GD som en VD utsedd för de nya organisationerna. För ytterligare information hänvisas till rapporten.

Luftfartsverket ska i årsredovisningen redovisa den fortsatta utvecklingen av det internationella harmoniseringsarbetet. Av särskilt intresse i detta sammanhang är utvecklingen av NUAC-samarbetet. Luftfartsverket ska också i årsredovisningen redovisa uppnådda och förväntade effekter av pågående effektiviseringar.

I slutet av 2009 beslöt Sverige och Danmark att bilda ett gemensamt luftrum, så kallat funktionellt luftrumsblock. Under 2009 bildade också LfV tillsammans med sin danska systerorganisation, Naviair, ett gemensamt produktionsbolag, NUAC HB, som under 2012 kommer att ta över ansvaret för driften av de tre kontrollcentralerna i Stockholm, Malmö och Köpenhamn. Detta bedöms inom några år kunna reducera kostnaderna för verksamheten med cirka 13 M€, innebära stora effektivitetsvinster för flygbolagen och samhällsekonomiska vinster i form av kortare restider och minskad miljöpåverkan.

Sverige och Danmark deltar också, tillsammans med åtta andra nordeuropeiska stater i NEAP (North European ANS Providers), som är ett projekt som syftar till att på sikt bilda ett större nordeuropeiskt luftrumsblock.

Genom konsortiet NORACON, som består av flygtrafiktjänsterna i åtta länder samt Swedavia, deltar LfV aktivt i SEASAR som är EUs program för att utveckla tekniska och operativa förutsättningar för det gemensamma europeiska luftrummet.

Gemensamt för de internationella samarbeten LfV deltar i är att de syftar till de övergripande målen att öka flygsäkerheten, minska förseningar och miljöpåverkan samt att reducera kostnaderna.

För att möta de senaste årens negativa kostnadsutveckling bedriver LfV ett effektiviseringsprogram. Vid utgången av 2010 har effektiviseringar på drygt 100 mkr genomförts. Detta har uppnåtts bl. a genom anställningsstopp, tjänstledig-

heter och stor restriktivitet med resekostnader, konsulter mm. För 2011 är målet att reducera kostnaderna med ytterligare 100 mkr. Detta ska uppnås bland annat genom optimering av operativ bemanning, minskat antal mellanchefer, reducerad utbildning av flygledare och effektivisering av utbildningsorganisationen, begränsad och fokuserad utvecklingsverksamhet, effektivisering inom staber och administration och fortlöpande effektiviseringar i produktionen genom till exempel ny teknik, metodutveckling och luftrumsförändringar.

Mål enligt regleringsbrev för 2010

Luftfartsverkets långsiktiga ekonomiska mål avseende räntabiliteten är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 4 procent av eget kapital.

Luftfartsverkets långsiktiga ekonomiska mål avseende soliditeten är att denna ska uppgå till minst 15 procent.

Räntabiliteten på eget kapital var under 2010 negativ. Det negativa resultatet var främst en följd av delnings- och omstruktureringskostnader samt ett antal olika

poster av engångskaraktär som påverkade resultatet för 2010. Soliditeten uppgick den 31 december 2010 till 10 %.

Genom de effektiviseringar som genomförs och planeras ska resultatet förbättras och från och med 2011 förväntas målet för räntabilitet uppnås. LFV planerar att lösa in delar av pensionskulden för att reducera de finansiella riskerna och förbättra kapitalstrukturen. Efter pensionslösningen förväntas det långsiktiga målet för soliditeten komma att uppnås.



Briefing på Bromma 1960 med Boelda Backlund, en av de kvinnliga pionjerna. Foto: LFVs arkiv

Förslag till utdelning

LFV ska för 2011 inte lämna någon utdelning.

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

Vi bedömer vidare att den interna styrningen och kontrollen vid LFV är betryggande.

Norrköping den 18 februari 2011

NILS GUNNAR BILLINGER, ordförande

THOMAS ALLARD, generaldirektör

ANN-MARIE BREDBERG

MARIA BREDBERG PETERSSON

INGEMAR FREDRIKSSON

MARIE HAFSTRÖM

PETER LENNARTSSON

ANN-CATRINE ZETTERDAHL

Riksrevisionens revisionsberättelse beträffande denna årsredovisning har avgivits den 22 februari 2011

LEIF LUNDIN

ANDERS LEXNER

Revisionsberättelse

2011-02-22
Regeringen
103 33 Stockholm

Revisionsberättelse för Luftfartsverket och Luftfartsverkskoncernen

Rapport om årsredovisningen

Riksrevisionen har reviderat årsredovisningen för Luftfartsverket och Luftfartsverkskoncernen för 2010, daterad 2011-02-18.

Myndighetsledningens ansvar för årsredovisningen

Det är myndighetsledningen som har 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 beslut för myndigheten. Myndighetsledningen har också ansvar för den interna styrning och kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Riksrevisionens ansvar är att uttala sig om årsredovisningen på grundval av sin revision. Riksrevisionen har utfört revisionen enligt god revisionssed. Denna sed kräver att Riksrevisionen följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet om huruvida årsredovisningen innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen samt om ledningen i sin förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna styrningen och kontrollen som är relevanta för hur myndigheten upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild. Syftet är att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte att göra ett uttalande om effektiviteten i myndighetens interna styrning och kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i myndighetsledningens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

Riksrevisionen anser att de revisionsbevis som har inhämtats är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för uttalandet.

Uttalande

Enligt Riksrevisionens uppfattning ger årsredovisningen en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Luftfartsverket och Luftfartsverkskoncernens finansiella ställning per den 31 december 2010 och av dess resultat och finansiering för året enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, instruktion, regleringsbrev och övriga beslut för myndigheten.

Ansvarig revisor Leif Lundin har beslutat i detta ärende. Uppdragsledare Anders Lexner har varit föredragande.

LEIF LUNDIN

ANDERS LEXNER

Styrelse



NILS GUNNAR BILLINGER,
Styrelseordförande i LFV 2010–.
Särskild utredare "Medfinansierings utredningen", Näringsdepartementet 2010–. Generaldirektör för Post- och telestyrelsen, PTS, 1998–2004 och för Luftfartsstyrelsen 2005–2008. President i Eurocontrol Provisional Council 2006–2009.



THOMAS ALLARD,
Generaldirektör och styrelseledamot i LFV 2010–.
Ledamot i Insynsrådet för SMHI 2008–. Ledamot Samverkansförsamlingen vid LiU Norrköping, Entry Point North AB, LFV Aviation Consulting AB, LFV Holding AB, NUAC HB.



ANN-MARIE BREDBERG
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Personalrepresentant.



MARIA BREDBERG PETERSSON
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Styrelseledamot Statens tjänstepensionsverk, SPV, 2010–. Överdirektör för Rikspolisstyrelsen, RPS, 2009–.



INGEMAR FREDRIKSSON
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Driver företaget Mercari AB och arbetar som konsult inom affärsutveckling och marknadsföring.



MARIE HAFSTRÖM
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Styrelseledamot i Institutet för rättshistorisk forskning. Generaldirektör för Kustbevakningen 1996–2005. Generaldirektör för Försvarmakten 2005–2008. Har haft ett flertal styrelseuppdrag.



PETER LENNARTSSON
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Personalrepresentant.



ANN-CATRINE ZETTERDAHL
Styrelseledamot i LFV 2010–.
Generaldirektör för Sjöfartsverket 2010–. Har haft ledande befattningar inom Telia Sonera sedan 2004, där hon bl a varit direktör/Vice President för Customer Operations från 2006. Har varit VD för Telia Installation AB och haft styrelseuppdrag i Telaris och Statens lokalförsörjningsverk.

Koncernledning



THOMAS ALLARD
generaldirektör



URBAN TRYGG
stf generaldirektör



KIMMY BECH
operativ chef



CECILIA BORIN
tf chef Affärsstöd



NICLAS GUSTAVSSON
tf chef Affärsutveckling



MATHS GÖRANSSON
chefsjurist



PER HÖGBERG
chef Produktion Terminal



KENNETH JOHANSSON
chef Produktion En Route



MARIE-LOUISE KOSKINEN
HR-direktör



MIKAEL LARSSON
ekonomidirektör



ROLF NORMAN
teknisk direktör



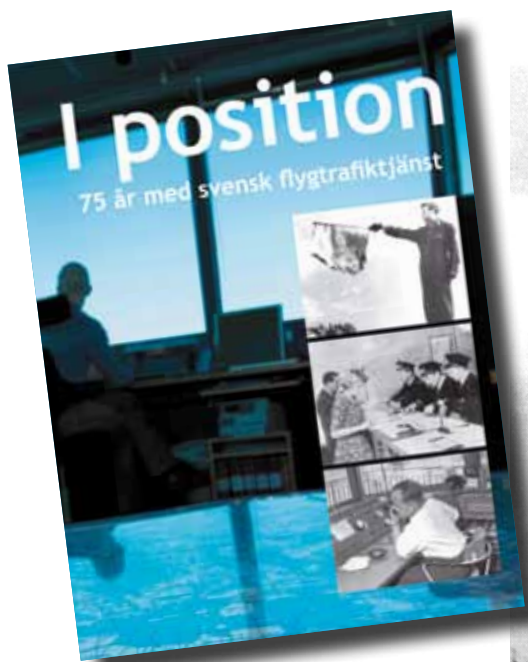
MARIANNE SAHLIN-KARLSSON
chef Produkter & Tjänster



LEIF SANDBERG
chef QSM – Kvalitet, Säkerhet & Miljö



CARL SELLING
kommunikationsdirektör



LFVs långa erfarenhet av flygtrafiktjänst finns nu dokumenterad i boken "I position - 75 år med svensk flygtrafiktjänst", som tagits fram av LFV i samarbete med Flygledarveteranerna. Här presenteras några bilder ur boken.



Militär trafikledare vid märket ute på fältet. Flygvapnet började anställa trafikledare 1942. Foto: F 17

till vänster

Tidig bild från Brommatornet med de båda flygledarna Thure Hansson, som sköter signallampan, och Lennart Bohlin. Foto: LFVs arkiv



nedre till vänster

Arlandatornet 1965 med John Kårbro och Rolf Helin i position. Foto: LFVs arkiv



nedre till höger

Kontrollcentralen i Stockholm i slutet av 1970-talet, då ett nytt flygledningssystem tagits i bruk. Foto: LFV arkiv



LFV i Sverige

- ATS-ENHETER
- KONTROLLCENTRALER
- HUVUDKONTOR, NORRKÖPING



FLYGTRAFIKTJÄNSTER

ATS-ENHETER ¹⁾, 38 st

Arvidsjaur
Borlänge
Gällivare
Göteborg City
Göteborg Landvetter
Halmstad
Jönköping
Kalmar
Karlsborg
Karlstad
Kiruna
Kristianstad
Linköping-Malmen
Linköping-Saab
Ljungbyhed
Luleå
Malmö
Norrköping
Pajala
Ronneby
Skellefteå
Stockholm-Arlanda
Stockholm-Bromma
Stockholm-Skavsta
Sundsvall Härnösand
Sätenäs
Söderhamn
Trollhättan
Umeå
Uppsala
Vidsel
Visby
Västerås ³⁾
Växjö ³⁾
Åre Östersund
Ängelholm Helsingborg
Örebro ³⁾
Örnsköldsvik

KONTROLLCENTRALER ²⁾, 2 st

Malmö
Stockholm-Arlanda

1) LFV bedriver lokal flygtrafikledning på 38 platser.

2) Kontrollcentraler svarar för flygtrafikledning i luftrummet utanför flygplatsområdet.

3) Fr o m mars 2011 kommer en annan aktör att bedriva lokal flygtrafikledning på Växjö, Västerås och Örebro flygplatser.



601 79 Norrköping
Telefon: 011-19 20 00, Fax: 011-19 25 75, mail: lfv@lfv.se
Organisationsnummer 202100-0795
www.lfv.se