



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 15

(2006–2007)

Om verksemda i Avinor 2006–2008



Innhald

1	Innleiing og samandrag	5	5	Avinors planar for 2006–2008	27
1.1	Innleiing.....	5	5.1	Tryggleik.....	27
1.2	Samandrag	6	5.1.1	Viktige prosjekt knytte til flytryggleik drifta av lufthamnene	27
2	Evaluering av organisering og tilknytingsform	10	5.1.2	Viktige prosjekt knytte til flytryggleik innan flysikring	28
2.1	Bakgrunn.....	10	5.2	Økonomi.....	28
2.2	Avinor frå forvaltingsorgan til statleg aksjeselskap	10	5.3	Marknad.....	32
2.3	Organisering av tenester knytte til flytryggleik	11	5.4	Tilbringarteneste, miljø og samfunn	34
2.4	Tilknytingsform til staten	13	5.5	Flysikringstenesta.....	35
2.5	Samferdselsdepartementets vurdering	15	5.6	Kommentarar frå Samferdselsdepartementet	36
2.6	Samferdselsdepartementets konklusjon.....	16	5.6.1	Flytryggleik	36
3	Viktige rammevilkår for Avinor	17	5.6.2	Økonomi.....	36
3.1	Samfunnsplåagde oppgåver.....	17	5.6.3	Marknad.....	38
3.2	Regelverk fastsett av norske styresmakter.....	18	5.6.4	Tilbringarteneste, miljø og samfunn	39
3.3	Regelverk fastsett av EU.....	19	5.6.5	Flysikringstenesta.....	40
4	Verksemnda i Avinor i 2003–2005	22	6	Avkastingskrav og utbytte	42
4.1	Rapportering frå Avinor	22	6.1	Verdivurdering av Avinor	42
4.1.1	Tryggleik	22	6.2	Avkastingskrav	43
4.1.2	Økonomi.....	23	6.3	Utbyttepolitikk.....	43
4.1.3	Marknad	24	7	Økonomiske og administrative konsekvensar	44
4.1.4	Samfunnsnytta av luftfarten.....	24	Vedlegg		
4.1.5	Overtid og sjukefråvær	25	1	Vedtekter for Avinor AS	45
4.2	Kommentarar frå Samferdselsdepartementet.....	25	2	Avinor – § 10 plan – Plan for virksomheten 2006–2008.....	47

Utrykte vedlegg:

Avinor - § 10-plan - Plan for virksomheten 2005-2007. Avinor, 2005

Evaluering av Avinors organisering og tilknytningsform. Rapport fra en intern arbeidsgruppe i Samferdselsdepartementet, avgitt oktober 2005

Evaluering av Avinor AS' organisasjon. Booz Allen Hamilton, 2006

Verdivurdering av Avinor AS. 15.12.05 for Samferdselsdepartementet. Deloitte

Oppdatert verdivurdering av Avinor AS. 4.10.06 for Samferdselsdepartementet. Deloitte



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 15

(2006–2007)

Om verksemda i Avinor 2006–2008

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 15. desember 2006,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing og samandrag

1.1 Innleiing

Avinor AS vart oppretta 1. januar 2003 ved at den dåverande forvaltingsbedrifta Luftfartsverket vart omdanna til eit heileigt statleg aksjeselskap, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) og B.Innst.S.nr. 13 Tl.01 (2002-2003). Eigarskapen blir forvalta av Samferdselsdepartementet.

I tråd med det styringsopplegget som vart etablert då selskapet vart danna, legg Samferdselsdepartementet med dette fram den andre stortingsmeldinga om verksemda i Avinor. Formålet med meldinga er å orientere Stortinget om utviklinga i selskapet sidan den førre eigarmeldinga som vart lagt fram av Regjeringa Bondevik II, jf. St.meld. nr. 36 (2003-2004) og Innst. S. nr. 262 (2003-2004). Meldinga skal vidare orientere om hovudutfordringar, planar og strategiar for Avinor for dei neste åra, og gjere greie for korleis Samferdselsdepartementet vurderer desse. Meldinga skal danne grunnlaget for eigarstyringa av selskapet. Spesielt med denne eigarmeldinga er at ho òg drøftar spørsmål rundt den interne organiseringa av Avinor og korleis selskapet skal knytast til staten.

Konsernet Avinor omfattar morselskapet Avinor AS og dotterselskapa Oslo Lufthavn AS, Oslo Lufthavn Eiendom AS, Avinor Parkeringsanlegg AS, Flesland Eiendom AS og Værnes Eiendom

AS. Når ikkje anna er sagt i denne meldinga, vil ein med «Avinor» meine heile konsernet.

Vedtektene til Avinor følgjer denne meldinga som trykt vedlegg (vedlegg 1). Ifølgje § 10 i vedtektene skal selskapet kvart år leggje fram ein plan for samferdselsministeren. Kvartanna år skal denne såkalla § 10-planen danne grunnlaget for ei stortingsmelding om verksemda i Avinor.

§ 10-planen skal omfatte heile verksemda, inkludert dotterselskap, og gi eit oversyn over:

- Hovudverksemda i konsernet dei neste åra, medrekna større omorganiseringar, vidareutvikling av eksisterande verksemdar og utvikling av nye.
- Den økonomiske utviklinga i konsernet, medrekna utviklinga i luftfartsavgiftene.
- Investeringsnivået i konsernet, medrekna tilpassing av infrastrukturen til statleg kjøp av flyrutetenester.

Avinor sende § 10-planen for perioden 2006-2008 til Samferdselsdepartementet 29. mars 2006. Planen er med på å danne grunnlaget for denne meldinga og følgjer meldinga som trykt vedlegg (vedlegg 2). På nokre område har det skjedd ei utvikling sidan § 10-planen vart lagt fram. Dette er det teke omsyn til i meldingsteksta. Fjorårets § 10-plan er lagt ved som uttrykt vedlegg.

Politiske målsetjingar med Avinor

Den overordna oppgåva for Avinor er å leggje forholda til rette for ein sikker, miljøvennleg og effektiv luftfart i alle delar av landet.

Luftfarten spelar ei viktigare rolle i transportmønsteret i Noreg enn i dei fleste europeiske land. Spesielt er innanriks luftfart viktig. Årsaka til dette er store avstandar og ein utfordrande topografi. Noreg har òg, i større grad enn mange andre land, satsa på å behalde ei spreidd busetjing. Eit finmaska nett av flyplassar i heile landet er med på å sikre rask og effektiv transport innanlands. Dette reduserer avstandsulempene og bidreg til å sikre sysselsetjing og busetjing i alle delar av landet. Med ei plassering i utkanten av Europa, og med ein eksportretta økonomi, er det òg viktig at Noreg har gode flysamband til og frå utlandet.

I den politiske plattformen for Regjeringa (Soria Moria-erklæringa) har Regjeringa sett opp følgjande mål for Avinor:

- Både kortbanenettet og stamlufthamnene er ein viktig del av infrastrukturen i landet. Det skal sikrast eit flyplassnett som gir eit tidsmessig flytilbod i heile landet. Ordninga med at overskottsflyplassar betaler for dei ulønnsame flyplassane skal vidareførast.
- Dagens lufthamnstruktur skal oppretthaldast, så sant det ikkje er eit uttrykt ønske lokalt om å leggje ned ein flyplass. Dette må i tilfelle skje etter ein grundig prosess, der alle som saka gjeld, har vorte høyrde.
- Best mogleg tryggleik og regularitet på kortbaneflyplassane skal sikrast gjennom å betre innflygingsutstyret på flyplassane.
- I samarbeid med leiinga og dei tilsette skal organiseringa av Avinor evaluerast, med sikte på å ta best mogleg vare på samfunnsomsyn, spesielt flytryggleik.

Samferdselsdepartementet har fleire roller overfor Avinor, både som eigar og styresmakt. For Samferdselsdepartementet er det viktig å sjå desse rollene i samanheng. Denne meldinga vil difor ikkje berre avgrense seg til den reine eigarrolla, men kjem til å ta for seg departementets samla bruk av verkemiddel overfor Avinor.

Avinor har dei seinaste åra gjennomført vesentlege omstillingar. For Samferdselsdepartementet er det viktig at Avinor held fram arbeidet med sikte på ei mest mogleg kostnadseffektiv drift også i tida framover.

Nærare om Avinor

Avinor har ansvaret for å planleggje, byggje ut og drive både lufthamner og flysikringstenester i Noreg. Avinor har ansvaret for 46 statlege lufthamner rundt omkring i landet, medrekna 25 kortbaneflyplassar og ein helikopterlandingsplass. 12 lufthamner blir drivne i samarbeid med Forsvaret. Med unntak av eit mindre tal ikkje-statlege lufthamner som driv si eiga flygeinformasjonsteneste, er Avinor eineleverandør av flysikringstenester til både sivil og militær luftfart. Flysikringstenesta omfattar kontrolltårn på lufthamnene, tre kontrollsentralar og dessutan teknisk utstyr for flynavigasjon. Figur 1.1. viser lufthamnene, tårna og kontrollsentralane i Avinor.

Forholdet mellom Forsvaret og Avinor er regulert gjennom eit eige avtaleverk. Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet vurderer no om dette avtaleverket skal reforhandlast.

Då Avinor vart danna, vart det slått fast at selskapet skal, i tråd med lover og konsesjonar, utføre dei same samfunnsplåagde oppgåvene som det dåverande Luftfartsverket utførte. Dette omfattar òg planlegging og utgreiing innan luftfartssektoren og ivaretaking av beredskapsoppgåver. Dette er òg teke inn i vedtektene til Avinor.

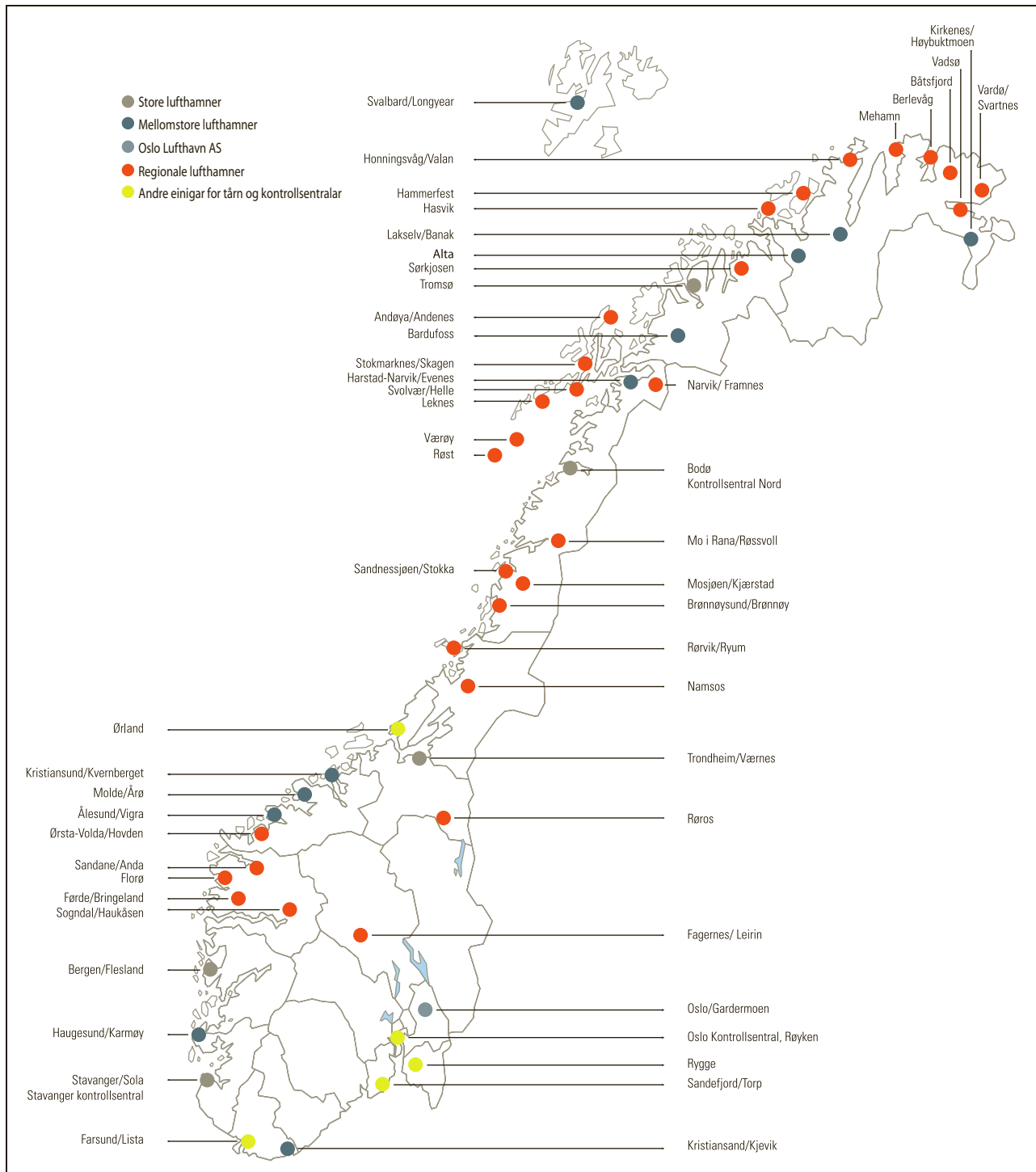
Avinor er i dag fullt ut sjølvfinansiert. Vel 60 prosent av inntektene er inntekter frå avgifter som flyselskapa betaler for bruken av tenestene frå Avinor. Resten av inntektene er såkalla kommersielle inntekter, det vil seie inntekter frå parkeringsverksemd, hotellverksemd, utleige av areal og avgiftsfritt sal på lufthamnene.

1.2 Samandrag

Kapittel 2: Evaluering av organisering og tilknytingsform

I tråd med Soria Moria-erklæringa har Samferdselsdepartementet evaluert den interne organiseringa av dei tenestene i Avinor som er viktige for flytryggleiken, og dessutan forma for tilknytning til staten for selskapet. Evalueringa har vore gjennomført i samarbeid med leiinga og representantar for dei tilsette i Avinor. Formålet med evalueringa har vore å sikre at samfunnsomsyn blir best mogleg ivareteke, spesielt omsynet til flytryggleik.

Evalueringa viser at omsynet til flytryggleiken er tilfredsstillande ivareteke med dagens organisering og tilknytning til staten for Avinor. Organiseringa av tenestene knytte til flytryggleik og forma



Figur 1.1 Lufthamner, tårn og kontrollsentralar i Avinor

for tilknytning til staten har heller ikkje vore noka hovudårsak, verken til den uroa ein har sett i selskapet eller dei problema med kapasiteten ein finn i flysikringstenesta. Evalueringa gir såleis ikkje grunnlag for å endre verken den overordna organiseringa av Avinor eller forma for tilknytning til staten for selskapet.

Samferdselsdepartementet tilrår difor at Avi-

nor held fram som eit integrert selskap med ansvar for både flysikring og lufthamndrift. Likeins går Samferdselsdepartementet inn for at Avinor held fram som eit heileigt statleg aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet vil nytte dei styringsinstrumenta som eksisterer i dag, for å sikre at Avinor ivaretek samfunnsomsyn.

Kapittel 3: Viktige rammevilkår for Avinor

Som eigar pålegg Samferdselsdepartementet Avinor å utføre ei rekkje samfunnspålagde oppgåver. Samferdselsdepartementet legg i denne meldinga ikkje opp til noka endring i dei samfunnspålagde oppgåvene for Avinor.

Den viktigaste av dei samfunnspålagde oppgåvene er at Avinor skal drive dei lufthamnene som Stortinget og Regjeringa ønskjer å oppretthalde. Vidare skal Avinor utføre oppgåver innan planlegging og utgreiing, yte støtte til Forsvaret, halde lufthamnene opne for ambulansefly og ambulanshelikopter, leggje forholda til rette for personar med redusert funksjonsevne, og dessutan arbeide for at transporten til og frå lufthamnene kan gå føre seg med kollektive transportmiddel. For Oslo lufthamn, Gardermoen er det eit mål at kollektivdelen i tilbringartenesta skal liggje på minst 50 prosent. Kollektivdelen ligg i dag over dette målet.

Som styresmakt for luftfarten fastset Samferdselsdepartementet regelverk som har konsekvensar for Avinor. Viktig nasjonalt regelverk som vil ha konsekvensar for Avinor dei neste åra, er forskrift om utforming av store flyplassar og forskrift om førebygging av støy ved Oslo lufthamn, Gardermoen. Viktig regelverk frå EU/EØS er regelverk for det felleseuropeiske luftrommet, regelverk for beredskap mot terror og sabotasje, regelverk for å sikre rettane til funksjonshemma passasjerar og passasjerar med redusert mobilitet, og dessutan eit komande generelt regelverk for lufthamnavgifter.

Kapittel 4: Verksemda i Avinor 2003–2005

Avinor AS vart etablert 1. januar 2003. Selskapet var då i ein vanskeleg økonomisk situasjon. Eit resultatsforbetringsprogram, «Take-off -05», skulle medverke til å redusere kostandene. Omstillingar i samband med «Take-off -05» har hovudsakleg vore gjennomførde innan drifta av lufthamnene.

Innan flysikringstenesta har det vore uro og vanskeleg å gjennomføre omstillingar. I 2005 var det fleire driftsavbrott i denne delen av Avinor. For å medverke til ro i selskapet, trekte administrerande direktør seg på slutten av 2005. Ny administrerande direktør tok til i april 2006. Vidare vart ny styreleiar oppnemnd i ekstraordinær generalforsamling i mai 2006.

Statens havarikommisjon for luftfart og jernbane (no Statens havarikommisjon for transport)

la i 2005 fram ein rapport om flytryggleiken i norsk luftfart under omstillingsprosessar. I rapporten kom kommisjonen mellom anna med fem konkrete tilrådingar retta mot interne forhold i Avinor. Ifølgje Avinor har rapporten gitt eit viktig bidrag til arbeidet med flytryggleiken i selskapet.

Som følgje av omstillingar og trafikkvekst hadde Avinor ei positiv økonomisk utvikling både i 2004 og 2005. På denne bakgrunn kunne Samferdselsdepartementet setje ned takstane til Avinor med 2,9 prosent i 2005. Utbetalingane av venteløn i samband med omstillingane har vist seg lågare enn venta.

Kapittel 5: Avinors planar for 2006–2008

I tråd med Soria Moria-erklæringa vil Samferdselsdepartementet oppretthalde dagens lufthamnstruktur. Forskrift om utforming av store flyplassar vil betre tryggleiken på norske flyplassar. Forskrifta vil krevje investeringar på nærare 1,7 milliardar kroner på dei 25 kortbaneflyplassane i Avinor dei nærmaste åra. Forskrifta vil òg krevje investeringar på dei andre lufthamnene i Avinor. Det er førebels noko usikkert på kva kostnadene vil bli på desse lufthamnene, men Avinor oppgir eit tal mellom tre hundre millionar og ein milliard kroner.

I Soria Moria-erklæringa heiter det at best mogleg tryggleik og regularitet på kortbaneflyplassane skal sikrast gjennom å betre innflygingsutstyret på flyplassane. Avinor har som mål gradvis å ta i bruk eit satellittbasert innflygingssystem på kortbaneflyplassane frå 2007 og utover.

Fleire andre prosjekt innan flysikring vil medverke til å auke tryggleiken og kapasiteten i norsk luftrom dei neste åra. Dette gjeld nytt innflygingssystem for Austlandet, utskifting av flykontrollsystemet, utbygging av nye radarar og etablering av kontrollert luftrom på delar av norsk kontinentalsokkel.

Avinor står overfor økonomiske utfordringar dei nærmaste åra, mellom anna i samband med forskrift om utforming av store flyplassar. Samstundes er Avinor inne i ein periode med trafikkvekst og ei positiv økonomisk utvikling. I tillegg til takstreduksjonen på 2,9 prosent i 2005, kunne Samferdselsdepartementet setje ned takstane med 4,5 prosent i 2006. Endringar i opplegget for meirverdiavgifta frå og med 2005 har gitt Avinor ein gevinst på meir enn 350 mill. kr. Mellom anna på denne bakgrunn har ikkje Samferdselsdepartementet funne det nødvendig å kjøpe lufthamntenester frå Avinor, verken i 2006 eller i 2007.

For Samferdselsdepartementet er det viktig at Avinor held fram arbeidet med sikte på ei mest mogleg kostnadseffektiv drift dei neste år.

I tråd med Soria Moria-erklæringa vil ordninga med krysssubsidiert mellom bedriftsøkonomisk lønnsame og ulønnsame flyplassar i Avinor halde fram. Samferdselsdepartementet legg i utgangspunktet ikkje opp til å gå inn att med statleg kjøp av lufthamtenester dei nærmaste åra. Av dette følgjer det at Samferdselsdepartementet legg til grunn at kostnadene i samband med forskrift om utforming av store flyplassar skal finansierast gjennom intern krysssubsidiert i Avinor.

Luffarten er likevel ei omskifteleg næring. Behovet for kjøp vil difor bli vurdert konkret i samband med dei årlege budsjettprosessane. Samferdselsdepartementet stiller seg i utgangspunktet positivt til ein vidare reduksjon i takstnivået. Utviklinga i takstnivået og innretinga av takstane vil bli vurdert i samband med den årlege fastsetjinga av takstregulativet til Avinor.

I tillegg til dei investeringane som er knytte til trygggleik, og som er nemnde over, vil Avinor investere store beløp på lufthamnene dei nærmaste åra. Viktige prosjekt er terminalbygget ved Stavanger lufthamn, Sola og bagasjehandteringssystemet på Oslo lufthamn, Gardermoen. Sterk trafikkvekst kan gjere det nødvendig å byggje ein ny terminal to ved Oslo lufthamn, Gardermoen tidlegare enn planlagt.

Avinor har i dag likviditetsreservar på 2,3 milliardar kroner og ei langsiktig renteberande gjeld på 7,0 milliardar kroner, hovudsakleg knytt til eit lån frå staten til Oslo Luftahvn AS. Som følgje av store investeringar dei nærmaste åra, kan Avinor få behov for å ta opp lån i den private marknaden. Avinor ser for seg ein lånebehov på maksimalt to milliardar kroner.

Som nemnt har det vore vanskeleg å gjennomføre omstillingar i flysikringstenesta. Mangel på flygeleiarar har ført til problem med kapasiteten, noko som har råka både sivil og militær luftfart. Avinor har sett i verk tiltak for å utnytte dagens flygeleiar kapasitet best mogleg. For å betre situasjonen på litt lengre sikt, vil Avinor utdanne fleire flygeleiarar i tida framover.

Kostnadene i flysikringstenesta har auka, mellom anna som følgje av lønnsoppgjere for flygeleiarane våren 2006. Samferdselsdepartementet vil understreke at det er viktig at Avinor held fram arbeidet med sikte på ei mest mogleg kostnadseffektiv drift av flysikringstenesta.

Kapittel 6: Avkasting og utbytte

Ei oppdatert verdivurdering av Avinor gir ein marknadsmessig verdi av eigenkapitalen i selskapet på 8,3 milliardar kroner. Avkastingskravet for eigen- og totalkapitalen etter skatt blir justert ned til høvesvis 9,70 og 6,45 prosent. Avkastingskravet vil bli sett i lys av at Avinor er pålagt å gjere investeringar som ikkje er bedriftsøkonomisk lønnsame.

Samferdselsdepartementet tek sikte på å vidareføre den utbyttepolitikken for Avinor som er foreslått i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Dette inneber at utbyttet frå Avinor skal fastsetjast på grunnlag av statens innlånsrente multiplisert med den marknadsvurderde eigenkapitalen. Utbyttet skal avgrensast oppover til 75 prosent av overskottet i konsernet etter skatt. Samferdselsdepartementet er oppteke av at selskapet og styret kan gjennomføre investeringar som sikrar ei langsiktig og god utvikling av selskapet og som gjer at selskapet kan ivareta samfunnsoppgåvene og sektoroppgåvene sine.

Kapittel 7: Økonomiske og administrative konsekvensar

Kostnadene i samband med forskrift om utforming av store flyplassar vil bli finansierte gjennom intern krysssubsidiert i Avinor. Dette vil gi høgare avgifter for brukarane av tenestene frå Avinor enn det ein elles ville ha fått.

Elles reknar ikkje Samferdselsdepartementet med at nokre av tiltaka i denne meldinga vil gi andre vesentlege økonomiske og administrative konsekvensar, verken for selskapet, staten eller samfunnet elles.

2 Evaluering av organisering og tilknytning

Samferdselsdepartementet har evaluert den interne organiseringa av dei tenestene i Avinor som er viktige for flytryggleiken. Departementet har vidare vurdert ulike former for tilknytning til staten for heile eller delar av selskapet. Resultatet frå evalueringa ligg føre i ein eigen rapport frå Samferdselsdepartementet. Rapporten ligg ved denne stortingsmeldinga som uttrykt vedlegg.

2.1 Bakgrunn

Av Soria Moria-erklæringa går det fram at Regjeringa vil: «[...]i samarbeid med ledelsen og de ansatte evaluere organiseringen av Avinor, med sikte på best mulig ivaretagelse av samfunnshensyn, spesielt flysikkerhet».

Ein annan bakgrunn for evalueringa er rapporten «Flysikkerhet i norsk luftfart under omstillingsprosesser». Rapporten vart lagd fram av Havarikommissjonen for sivil luftfart og jernbane (no Statens havarikommissjon for transport) i august 2005. I rapporten tilrådde kommissjonen at Samferdselsdepartementet burde «[...]vurdere å trekke erfaringer fra og evaluere nåværende modell/løsning for statlig eierskap/styring av flysikringstjenester og lufthavndrift.»

Målet for evalueringa har vore å tilrå ei organisering og form for tilknytning som best mogleg legg til rette for ein sikker, punktleig og effektiv luftfart innanfor dei økonomiske og administrative rammene som gjeld for verksemda.

Sentrale punkt i evalueringa har vore følgjande:

- Vurdere kva for oppgåver (flysikringstenester og eventuelt andre tenester og funksjonar) i Avinor som er viktige for flytryggleiken.
- Gjere greie for fordelar og ulemper ved å ha flysikringstenesta, og eventuelt andre oppgåver som er viktige for flytryggleiken, innanfor *ein* organisasjon, og ved å etablere ei eiga organisasjonseining for oppgåver som har verknad på flytryggleiken.
- Gjere greie for internasjonale utviklingstrekk innan organiseringa av lufthamner og flysikringstenester.

- Vurdere kva for organisering og form for tilknytning som er best eigna til å realisere dei måla som er sette for det statlege engasjementet i drifta av lufthamner og flysikringstenester. Vurderinga skal gjelde både Avinor og eventuelle nye einingar dersom det blir tilrådt å skilje ut delar av verksemda.

For å vurdere kva oppgåver i Avinor som er viktige for flytryggleiken, og for å vurdere organiseringa av desse oppgåvene, engasjerte Samferdselsdepartementet konsulentfirmaet Booz Allen Hamilton. Konsulenten har òg gjort greie for internasjonale utviklingstrekk innan organiseringa av lufthamner og flysikringstenester. Rapporten frå Booz Allen Hamilton følgjer denne meldinga som uttrykt vedlegg.

Samferdselsdepartementet har for eigen del vurdert ulike former for tilknytning til staten.

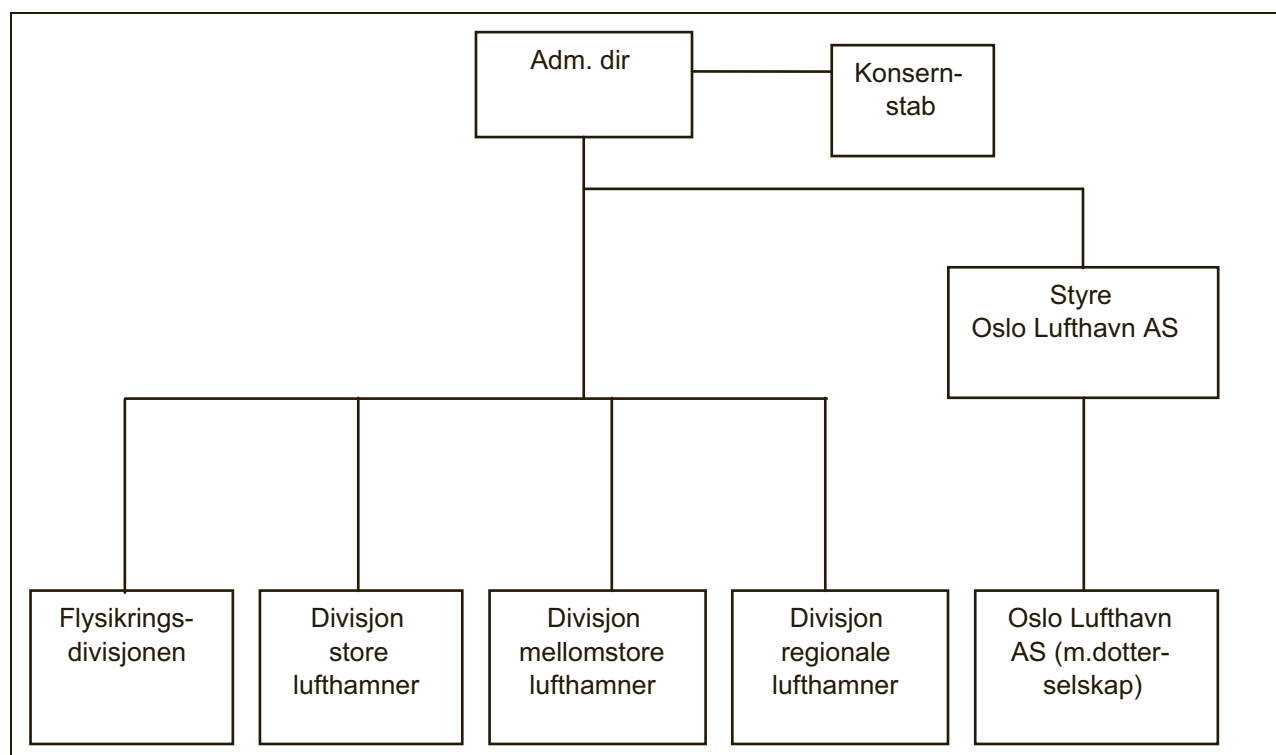
Leiinga og representantar for organisasjonane til dei tilsette i Avinor har hatt høve til å kome med kommentarar og innspel undervegs i evalueringa.

Med utgangspunkt i konsulentutgreiinga om organiseringa av oppgåvene knytte til tryggleik, egne vurderingar av former for tilknytning og innspel frå leiinga og representantar for organisasjonane til dei tilsette i Avinor, har Samferdselsdepartementet vurdert organiseringa og forma for tilknytning for Avinor. Målet har vore å finne ei organisering og form for tilknytning som er best eigna til å realisere dei måla som er sette for det statlege engasjementet i drifta av lufthamner og flysikringstenester.

2.2 Avinor frå forvaltingsorgan til statleg aksjeselskap

I det følgjande blir det gitt ei oversikt over utviklinga av Luftfartsverket frå eit ordinært forvaltingsorgan fram til det statleg heileigde aksjeselskapet Avinor.

- *NOU 1988: 31 Sivil luftfart – organisasjon, styring og tilsyn*: Utvalet foreslo å gjere det dåve-



Figur 2.1 Organisasjonskart for Avinor

randede forvaltingsorganet Luftfartsverket om til ei forvaltingsbedrift.

- *St.prp. nr. 33 (1991-1992) Omorganisering av Luftfartsverket*: I proposisjonen foreslo Regjeringa at Luftfartsverket skulle omorganiseras til ei forvaltingsbedrift. Det vart lagt vekt på at denne organisasjonsmodellen ville leggje til rette for meir omfattande fullmakter innan budsjett, organisering og personalforvaltning, samstundes som verksemda framleis ville vere ein del av statsforvaltninga. Ved behandlinga av Innst. S. nr. 83 (1991-1992) slutta Stortinget seg til omorganiseringa.
- *St.prp. nr. 66 (1998-1999) Om tilsyn og myndighet i luftfarten og om tilknytningsform for Luftfartsverket*: I proposisjonen vart det foreslått å skilje ut forvaltings- og tilsynsoppgåvene frå Luftfartsverket og samstundes etablere Luftfartsverket utan desse oppgåvene som eit heileigst statleg aksjeselskap. Ved behandlinga av Innst. S. nr. 226 (1998-1999) slutta Stortinget seg til forslaget om å etablere eit nytt tilsynsorgan – Luftfartstilsynet – men sende forslaget om etablering av eit statsaksjeselskap attende til Regjeringa.
- *St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) Om omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap og om Flytoget AS, BaneTele AS og Ryfylkepakken*: I

dette tillegget til statsbudsjettet for 2003 foreslo Regjeringa at Luftfartsverket skulle etablerast som eit heileigst statleg aksjeselskap frå 1. januar 2003. I forslaget vart det vist til at det i modellen med forvaltingsbedrift ikkje var mogleg med full finansiell samordning mellom underliggjande aksjeselskap og kjerneverksemda. Vidare vart det vist til at ei omdanning til aksjeselskap ville gi utvida økonomisk ansvar og handlefridom for styret og leiinga, og dermed medverke til større grad av marknadsretting både for den kommersielle verksemda og for sjølve drifta av lufthamnene. Det vart òg trekt fram at med eit aksjeselskap ville den langsiktige økonomiske planlegginga ikkje lenger vere avhengig av dei årlege budsjettprosessane. I B.Innst. S. nr. 13 Tl.01 (2002-2003) slutta Stortinget seg til forslaget, og Avinor AS vart skipa 1. januar 2003.

2.3 Organisering av tenester knytte til flytryggleik

Dagens organisering av Avinor

Avinor er organisert i ein flysikringsdivisjon, tre lufthamndivisjonar og datterselskapet Oslo Luft-

havn AS som driv Oslo lufthamn, Gardermoen. Figur 2.1 viser dagens organisasjonskart for Avinor.

I Avinor er i utgangspunktet alle flysikrings-tenestene samla i Flysikringsdivisjonen Boks 2.1 viser dei ulike funksjonane innan flysikrings-tenesta. Drifta av lufthamnene er samla i dei tre lufthamndivisjonane og Oslo Lufthavn AS. Det er to unntak frå denne regelen: Oslo Lufthavn AS har sjølv ansvaret for flynavigasjonstenesta, og flygeinformasjonstenesta (AFIS) er i all hovudsak lagd til divisjonen for regionale lufthamner.

Både Flysikringsdivisjonen og lufthamndivisjonane, inkludert Oslo Lufthavn AS, har ansvar for oppgåver som har verknad på flytryggleiken. Flysikringstenesta har ansvaret for å leie flya trygt fram, både i lufta og på bakken etter at dei har landa. Dei andre oppgåvene på lufthamnene som har verknad for flytryggleiken, er lagde til lufthamndivisjonane og Oslo Lufthavn AS. Desse såkalla bakketenestene omfattar tenester som brann- og redningsteneste, avising og brøyting på rullebanene, tilsyn med banelys osv. Lufthamndivisjonane og Oslo Lufthavn AS har òg ansvaret for beredskapstiltak mot terror og sabotasje («security»).

Hovudpunkt i utgreiinga frå Booz Allen Hamilton

Booz Allen Hamilton har kartlagt og vurdert organiseringa av dei oppgåvene i Avinor som har verknad på flytryggleiken. Konsulenten konkluderer med at fordelinga av ansvaret og arbeidsoppgå-

vene mellom Flysikringsdivisjonen og lufthamndivisjonane, inkludert Oslo Lufthavn AS, i dag er tydeleg og klart forstått i organisasjonen. Konsulenten viser vidare til at denne måten oppgåvene knytte til tryggleik er organiserte på i Avinor i dag, er i samsvar med internasjonale tilrådingar og internasjonal praksis. Konsulenten refererer i denne samanhengen til anneks 14 til Chicago-konvensjonen, der det heiter at bakketenester bør organiserast og drivast saman med den samla flyplassverksemda. Ifølgje Booz Allen Hamilton er plasseringa av flygeinformasjonstenesta i organisasjonen einaste unntaket frå internasjonal praksis. Ifølgje konsulenten ville denne tenesta i andre land typisk liggje i Flysikringsdivisjonen.

Ut frå dette konkluderer konsulenten med at organiseringa av dei tenestene i Avinor som er viktige for flytryggleiken, verkar formålstenleg.

Booz Allen Hamilton viser til at dei utfordringane selskapet har hatt i den seinaste tida, og som har ført til problem for trafikkavviklinga, først og fremst skriv seg frå interne konflikhtar knytte til innhald, og særleg tempo, i dei omstillingane som Avinor har vore gjennom. Det blir peikt på at det er for få flygeleiarar, og at dette er eit problem som ikkje vil kunne løysast på kort sikt. Konsulenten viser òg til at kanselleringane og dei problema med regulariteten som følgde arbeidskonfliktane rundt årsskiftet 2005-2006, ikkje direkte svekte flytryggleiken. Avinor reduserte talet på flygingar då flygeleiarbemanninga vart for låg, nettopp for å følgje krav frå styresmaktene, og dermed halde flytryggleiken på eit godt og korrekt nivå.

I Noreg har Avinor ansvaret for både lufthamner og flysikringstenester. Konsulenten peikar på at det å plassere flysikringstenester og drifta av lufthamner i same organisasjon, etter kvart er vorte mindre vanleg internasjonalt, og konsulenten kan ikkje sjå at ein oppnår noko spesielt med ei slik integrert løysing.

Booz Allen Hamilton peiker elles på at både innan drift av lufthamner og flysikringstenester går den generelle utviklinga internasjonalt i retning av auka konkurranse og privatisering. Spesielt viser konsulenten til at etableringa av det felleseuropeiske luftrommet vil opne for konkurranse mellom leverandørar av flysikringstenester. Det felleseuropeiske luftrommet vil òg føre til at leverandørane av flysikringstenester vil møte skjerpa krav om å vere opne når det gjeld kostnadene og fastsetjinga av takstane.

Samferdselsdepartementet gir ein meir detaljert gjennomgang av det felleseuropeiske luftrommet i kapittel 3.3. Konsekvensane av regelverket for

Boks 2.1 Funksjonar i flysikringstenesta

Flysikringstenesta blir delt i:

- Lufttrafikkleiinga: Omfattar mellom anna av lufttrafikktenesta og flygeinformasjonstenesta:
 - Lufttrafikktenesta: Kontrollerer luftrommet og blir delt i undervegstenesta, innflygingstenesta og tårntenesta.
 - Flygeinformasjonstenesta (AFIS): Gir råd og opplysningar for flyging i ukontrollert luftrom på kortbanenettet.
- Flynavigasjonstenesta: Har ansvaret for investeringar i og drift av flynavigasjonsanlegg.
- Flyvêrtenesta: Har ansvaret for observasjon, varsling og formidling av meteorologiske opplysningar. Blir ikkje nærare omtala i meldinga.

Avinor blir omtala i kapittel 5.5. Kommenterarar frå Samferdselsdepartementet følgjer i kapittel 5.6.5.

På bakgrunn av utgreiingane sine trekkjer Booz Allen Hamilton fram tre alternativ til den måten Avinor er organisert på i dag. Alle alternativa legg opp til eit klårare skilje mellom flysikringstenestene og drifta av lufthamnene:

- *Alternativ A*: Flygeinformasjonstenesta blir overført frå lufthamndivisjonane til Flysikringsdivisjonen.
- *Alternativ B*: Flysikringsdivisjonen, inkludert flygeinformasjonstenesta, blir etablert som eit eige dotterselskap innanfor Avinor-konsernet.
- *Alternativ C*: Same som B, men Flysikringsdivisjonen blir etablert som eit eige selskap utanfor Avinor-konsernet, men framleis under Samferdselsdepartementet.

Under alternativ B og C foreslår konsulenten at flynavigasjonstenesta ikkje bør følgje med over i dei nye selskapa. Når det gjeld alternativ C, viser konsulenten til at det vil vere relativt kostnadskrevjande å etablere eit slikt selskap. Samstundes er konsulenten i tvil om det enno finnst nokon marknad for eit slikt selskap.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet vil kome attende til sine synspunkt på rapporten frå Booz Allen Hamilton etter å ha vurdert forma for tilknytning til staten for Avinor i kapittel 2.4. under. Samferdselsdepartementet vil trekkje sine endelege slutningar rundt organiseringa og forma for tilknytning i kapittel 2.5.

2.4 Tilknytning til staten

Alternative former for tilknytning

Samferdselsdepartementet vil vise til at det er vanleg å skilje mellom to hovudkategoriar når det gjeld form for tilknytning til staten for statlege verksemder:

- Forvaltingsorgan og forvaltingsbedrift som juridisk er ein del av staten.
- Juridisk sjølvstendige organisasjonsformer, det vil seie sjølvstendige statlege verksemder som for eksempel aksjeselskap.

Det sentrale i styringa av forvaltingsorgan og forvaltingsbedrifter er at dei er lagde direkte under kvart einskild fagdepartementet som dermed har

rett til å innstruere slike forvaltingsorgan og forvaltingsbedrifter. Departementet kan såleis gjennom instruksar som er nedfelte i eigne dokument, vedtak i saker og gjennom generelle økonomiske og administrative rammer detaljstyre verksemda.

Dersom staten går inn for å etablere ei verksemd som ei sjølvstendig juridisk eining, oppstår ein styringssituasjon som er grunnleggjande annleis enn om verksemda ligg innanfor statsforvaltninga. I eit aksjeselskap er det styret og den daglege leiinga som er ansvarlege for forvaltninga av selskapet. Staten har ikkje lenger rett til å innstruere selskapet direkte. Det er likevel mogleg med ei omfattande styring, framfor alt ved aktiv utøving av eigarretten, men òg ved bruk av andre styringsmiddel. Dersom eigaransvaret ikkje blir følgd aktivt opp, vil dette kunne føre til politisk og eventuelt òg konstitusjonelt ansvar.

Det viktigaste kriteriet ved val av form for tilknytning er om funksjonen og oppgåvene i verksemda krev tett oppfølging frå styresmaktene med høve til løpande bruk av instruksjon. Dersom det er slik, vil det vere naturleg å organisere verksemda som ein del av staten, det vil seie som forvaltingsorgan eller forvaltingsbedrift.

Dersom funksjonen og oppgåvene i verksemda krev handlingsrom for dei som har ansvaret for den løpande styringa, eller andre forhold tilseier avstand til politiske styresmakter, bør ei rettsleg sjølvstendig form for organisering nyttast. Det same gjeld dersom staten ved det aktuelle fagdepartementet ikkje finn det nødvendig eller formålstenleg å bruke ressursar og kapasitet på direkte styring og kontroll med den daglege leiinga av verksemda, og meiner det er forsvarleg å overlata dagleg drift til eit styre og ei leiing som har tilstrekkeleg med fullmakter og ansvar.

I realiteten treng det ikkje vere så stor skilnad i den politiske styringa av ei forvaltingsbedrift og eit statsaksjeselskap. Det har vore nokså vanleg å gje forvaltingsbedrifter vidast mogleg fullmakter. Samstundes er det ingen formelle hinder for ei relativt tett oppfølging av eit statsaksjeselskap frå eigardepartementet.

Nærare om statleg styring av statsaksjeselskap

Samferdselsdepartementet er både eigardepartement og sektordepartement for Avinor og disponerer på denne måten ei rekkje verkemiddel overfor selskapet.

Det overordna grunnlaget for eigarstyringa av Avinor og liknande statleg eigde aksjeselskap blir fastsett i eigarmeldingane som blir lagde fram for

Stortinget kvartanna år. Avinor skal leggje fram ein såkalla § 10-plan kvart år, jf. § 10 i vedtektene til selskapet. Kvartanna år skal planen leggje grunnlaget for eigarmeldingane.

Som eigar er samferdselsministeren generalforsamling i Avinor og peikar som generalforsamling ut eigarrepresentantane til styret. Saker som er vesentlege for samfunnet eller betyr mykje, skal ifølgje § 10 i vedtektene til Avinor leggjast fram for samferdselsministeren. Dette sikrar at samferdselsministeren blir kjend med dei aktuelle sakene og får høve til å gripe inn overfor styret dersom han eller ho finn det nødvendig. Dersom samferdselsministeren ønskjer å gi styret pålegg, vil slike pålegg bli gitt gjennom vedtak på generalforsamlingsmøte. Nokre saker vil kunne vere såpass viktige at dei må behandlast av Stortinget før dei kan setjast i verk.

Sidan det i eit aksjeselskap er styret og den daglege leiinga som er ansvarleg for forvaltninga av selskapet, spelar styret ei viktig rolle i utviklinga av selskapet. Gjennom å velje ut styrerepresentantar som har ein god balanse mellom fagkompetanse og samfunnsorientering, kan eigaren sikre at selskapet utviklar seg i tråd med dei overordna rammene som er trekte opp av Stortinget og eigardepartementet.

Andre verkemiddel for eigaren er fastsetjing av formål og vedtekter for selskapet, fastsetjing av avkastingskrav og utbytte, tilførsel eller uttak av eigenkapital, og dessutan kontaktmøte mellom eigardepartementet og leiinga i selskapet. Samferdselsdepartementet nyttar i dag òg eigarrolla til å definere kva for samfunnsoppgåver Avinor skal utføre. Dei samfunnsplagde oppgåvene i Avinor er drøfta nærare i kapittel 3.1.

Som sektordepartement rår Samferdselsdepartementet elles over fleire rettslege og økonomiske verkemiddel retta mot Avinor. På det økonomiske området fastset departementet takstregulativet for Avinor. Samferdselsdepartementet regulerer difor i stor grad inntektssida til Avinor, i tillegg til at departementet avgjer innretinga på avgiftene.

I statsbudsjettet finst det vidare ei ordning med tilskott til dei regionale lufthamnene i Avinor. Ordninga omfattar dei lufthamnene staten ved det dåverande Luftfartsverket overtok frå kommunane i 1997 og 1998, pluss Båtsfjord lufthamn som Luftfartsverket bygde på den tida. Til saman dreier dette seg om 28 lufthamner. Ordninga vart innført for delvis å dekkje dei auka kostnadene for det dåverande Luftfartsverket som følgje av overtakinga.

På det rettslege området er Samferdselsdepar-

tementet konsesjonsstyresmakt for Avinor på same måte som for andre lufthamneigarar. Avinor har fram til no hatt ein samlekonsesjon for alle lufthamnene i selskapet med unntak av Oslo lufthamn, Gardermoen. Frå 1. januar 2007 skal Avinor ha konsesjon for kvart einskild lufthamn. Ein konsesjon skal ifølgje luftfartslova bare givast når det er i samsvar med allmenne interesser. I vurderinga skal det leggjast vekt på omsynet til miljø, helse, regulering, kultur og næringsinteresser.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet vil vise til at høg grad av sjølvfinansiering trekkjer i retning av at Avinor bør ha økonomisk handlefridom på forretingsområdet. På den andre sida skal Avinor ivareta viktige samfunnsoppgåver, noko som krev ei relativt tett politisk styring av verksemda på nokre område.

Slik Samferdselsdepartementet ser det, viser gjennomgangen at Samferdselsdepartementet har tilstrekkeleg med verkemiddel til å sikre ei god politisk styring av Avinor, også når verksemda er knytt til staten som eit heileigt statsaksjeselskap.

Av kapittel 2.3 følgjer det at det så langt ikkje kan dokumenterast at forma for tilknytning isolert sett har vore nokon hovudfaktor i uroa i Avinor. Samferdselsdepartementet registrerer at det framleis er problem med kapasiteten innan flysikringstenesta, noko som råkar både sivil og militær luftfart. Etter departementet si vurdering er likevel ikkje forma for tilknytning avgjerande for løysinga på desse problema. I kapittel 5.5. er det gjort nærare greie for situasjonen i flysikringstenesta og dei tiltaka Avinor har sett i verk for å betre situasjonen. Kommentrarar frå Samferdselsdepartementet følgjer i kapittel 5.6.5.

Av kapittel 2.3 følgjer det at den internasjonale utviklinga går i retning av større grad av marknadsstyring og konkurranseutsetjing av dei tenestene Avinor har ansvar for. Ei heil eller delvis tilbakeføring av Avinor til statsforvaltninga vil såleis ikkje vere i samsvar med den internasjonale utviklinga. Reint praktisk ville det vere ein særleg krevjande prosess dersom berre ein del av verksemda skal førast attende til forvaltninga.

Målet for styresmaktene er å vidareføre og utvikle det høge nivået ein har på flytryggleiken i Noreg. Samferdselsdepartementet kan ikkje sjå at det er argument for at forma for tilknytning til staten for Avinor er avgjerande for at flytryggleiken blir ivareteken. Det primære ansvaret for flytryggleiken ligg hjå aktørane i luftfarten, det vil seie

Avinor, flyselskapa og andre. Avinor har eit sjølvstendig ansvar for flytryggleiken innan sitt ansvarsområde, uavhengig av korleis selskapet er knytt til staten. På tilsvarande måte har flyselskapa og dei andre aktørane i luftfarten, som i stor grad er private aktørar, eit sjølvstendig ansvar for flytryggleiken innan sine ansvarsområde.

Som styresmakt for luftfarten har Samferdselsdepartementet eit overordna ansvar for flytryggleiken. Samferdselsdepartementet fastset sjølv regelverk som har verknad for flytryggleiken. Oppgåva med å utvile og fastsetje reint teknisk-operativt regelverk er delegert til Luftfartstilsynet. Likeeins er oppgåva med å føre tilsyn med at regelverket blir overhalde delegert til Luftfartstilsynet. Som overordna styresmakt har Samferdselsdepartementet ansvaret for rammevilkåra for Luftfartstilsynet. På same måte har Samferdselsdepartementet som eigar og styresmakt ansvaret for rammevilkåra for Avinor.

Samferdselsdepartementet kan ikkje sjå at spørsmålet om korleis selskapet skal knytast til staten, er avgjerande for om verksemda i Avinor må gjennomføre omstillingar eller ei. Verksemda i Avinor må drivast på ein effektiv måte, uavhengig av form for tilknytning. Historisk kan det visast til at det har vore gjennomført store omstillingar også i forvaltingsbedrifter.

I Avinor går det føre seg ei relativt omfattande kryssubsidiering frå bedriftsøkonomisk lønnsame til bedriftsøkonomisk ulønnsame lufthamner. Oslo Lufthavn AS spelar ei stadig viktigare rolle i denne kryssubsidieringa. I ein modell der Oslo lufthamn, Gardermoen er organisert som aksjeselskap og resten av lufthamnene som forvaltingsbedrift, ville det ikkje vere mogleg med full finansiell samordning mellom alle lufthamnene. Dette talar for at i alle fall alle lufthamnene i Avinor bør vere knytte til staten på same måte.

2.5 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet gir i det følgjande ei samla vurdering av sine egne konklusjonar rundt forma for tilknytning til staten for Avinor, og konklusjonane frå Booz Allen Hamilton rundt organiseringa av dei tenestene i Avinor som er viktige for flytryggleiken.

Slik Samferdselsdepartementet ser det, viser evalueringa at omsynet til flytryggleiken i dag i all hovudsak er tilfredsstillande ivareteke innan dagens organisering av dei tenestene som er

knytte til flytryggleik, og innan dagens form for tilknytning til staten.

Evalueringa viser vidare at verken den interne organiseringa av tenestene knytte til flytryggleik, eller forma for tilknytning til staten, har vore noka hovudårsak til den uroa ein har sett i Avinor. Samferdselsdepartementet kan heller ikkje sjå at organiseringa av tenestene knytte til flytryggleik eller forma for tilknytning har vore avgjerande for dei problema med kapasiteten ein finn i flysikkeringsstenesta i dag.

Slik Samferdselsdepartementet ser det, gir evalueringa såleis ikkje grunnlag for store og omfattande endringar, verken i organiseringa eller forma for tilknytning for selskapet. Dette talar for at forholda no bør leggast til rette for at det blir ro omkring Avinor, og at selskapet får ei føreseieleg utvikling i tida framover.

Samferdselsdepartementet meiner at det er fullt ut mogleg å sikre ei tilstrekkeleg politisk styring av verksemda i Avinor også når verksemda i Avinor er eit heileigt statleg aksjeselskap. Departementet vil difor ikkje foreslå at heile eller delar av Avinor blir førd attende til statsforvaltinga. Avinor bør følgjeleg halde fram som eit heileigt statleg aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet tek sikte på å drive ei aktiv oppfølging av Avinor, både som eigar og som sektordepartement, for å sikre at samfunnsomsyn blir ivaretekne.

Flygeinformasjonstenesta er i Avinor plassert i divisjonen for regionale lufthamner. Booz Allen Hamilton meiner at denne tenesta i andre land typisk ville ligge i Flysikringsdivisjonen. På denne bakgrunn lanserer konsulenten eit forslag der flygeinformasjonstenesta blir overført til Flysikringsdivisjonen. Dette alternativet handlar om ei mindre justering innanfor dagens organisasjon, som Samferdselsdepartementet meiner det vil vere opp til styret og leiinga i Avinor å vurdere.

Booz Allen Hamilton viser elles til at internasjonale regulatoriske og politiske trendar, mellom anna i samband med etableringa av det felleseuropeiske luftrommet, går i retning av eit skarpare skilje mellom drift av lufthamner og flysikrings-tenester. På denne bakgrunn lanserer konsulenten eit alternativ der Flysikringsdivisjonen, inkludert flygeinformasjonstenesta, blir skild ut som eit eige dotterselskap i Avinor-konsernet. Konsulenten foreslår at flynavigasjonstenesta ikkje blir med over i dotterselskapet under dette alternativet.

Samferdselsdepartementet vil vise til at ei eventuell etablering av eit eige dotterselskap for flysikring inneber ei intern reorganisering av Avi-

nor-konsernet. Det er såleis i hovudsak opp til styret og leiinga i Avinor å vurdere også dette alternativet. Ei slik endring har likevel verknad på ein sentral del av kjerneverksemda i Avinor. Dersom Avinor går inn for ei slik omorganisering, følgjer det difor av § 10 i vedtektene til selskapet at saka må leggjast fram for samferdselsministeren som er generalforsamling i selskapet.

Booz Allen Hamilton lanserer òg eit alternativ der Flysikringsdivisjonen blir etablert som eit selskap utanfor Avinor, men framleis under Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet meiner at det i denne omgang ikkje er aktuelt å vurdere dette alternativet.

2.6 Samferdselsdepartementets konklusjon

Tilrådinga frå Samferdselsdepartementet kan summerast opp i følgjande punkt:

- Omsynet til flytryggleiken er tilfredsstillande ivareteke innan dagens organisering av dei tenestene i Avinor som er viktige for flytryggleiken, og innan dagens form for tilknytning til

staten for Avinor. Verken organiseringa av tenestene knytte til flytryggleik, eller forma for tilknytning til staten har vore noka hovudårsak til dei problema ein finn i flysikringstenesta i dag. Forholda bør no leggjast til rette for at det blir ro rundt Avinor.

- Samferdselsdepartementet meiner at Avinor bør halde fram som eit integrert selskap med ansvar for både lufthamndrift og flysikringstenester.
- Tilstrekkeleg politisk styring for å sikre at samfunnsomsyn blir ivareteke kan også sikrast når Avinor er eit heileigt statleg aksjeselskap. Avinor bør såleis halde fram som eit heileigt statleg aksjeselskap under Samferdselsdepartementet.
- Styret har ansvaret å organisere Avinor på ein mest mogleg formålstenleg måte. Dersom Avinor ønskjer å gjennomføre større omorganiseringar, for eksempel ved å skilje ut Flysikringsdivisjonen som eit eige dotterselskap, følgjer det av vedtektene til selskapet at dette må leggjast fram for generalforsamlinga i selskapet, det vil seie samferdselsministeren.

3 Viktige rammevilkår for Avinor

Samferdselsdepartementet har fleire roller overfor Avinor, både som eigar og styresmakt. I dette kapitlet blir det gjort greie for korleis Samferdselsdepartementet påverkar rammevilkåra til Avinor ved å fastsetje dei samfunnsplåagde oppgåvene for selskapet og ved å fastsetje rettsleg regelverk for selskapet.

Det å fastsetje dei samfunnsplåagde oppgåvene er noko Samferdselsdepartementet gjer i rolla som eigar. Andre eigarverkemiddel, som fastsetjing av avkastingskrav og utbytte, blir behandla i kapittel 6.

Fastsetjing av regelverk er noko Samferdselsdepartementet gjer i rolla som sektordepartement for luftfarten. Sektorpolitiske verkemiddel innan det økonomiske området, som takstpolitikk og statleg kjøp av lufthamntenester, blir behandla i kapitla 4 og 5.

3.1 Samfunnsplåagde oppgåver

Då Avinor vart danna, vart det slått fast at selskapet skulle, i tråd med lover og konsesjonar, utføre dei same samfunnsplåagde oppgåvene som det dåverande Luftfartsverket utførte. Samferdselsdepartementet legg i denne meldinga ikkje opp til noka endring i dei samfunnsplåagde oppgåvene for Avinor.

Drift av bedriftsøkonomisk ulønnsame lufthamner

Berre eit mindretal av lufthamnene i Avinor er isolert sett bedriftsøkonomisk lønnsame. Trafikk som blir skapt på ei underskottslufthamn, bidreg likevel til trafikk og difor inntekter på overskottslufthamnene. Det bedriftsøkonomisk lønnsame lufthamnnettet vil såleis omfatte fleire lufthamner enn det ei isolert vurdering av kvar einskild lufthamn ville tilseie.

Likevel vil det vere slik at det ikkje er bedriftsøkonomisk lønnsamt å oppretthalde alle lufthamnene i Avinor, sjølv når ein legg ein nettverks-tanke til grunn. Det å drive bedriftsøkonomisk ulønnsame lufthamner som Regjeringa og Stortin-

get ønskjer å oppretthalde, er den viktigaste samfunnsplåagde oppgåva for Avinor.

I dette ligg det at Avinor heller ikkje mellom-bels kan stengje eller redusere opningstidene vesentleg på ei lufthamn, utan å ta dette opp med Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet vil i neste omgang vurdere kva for saker av denne typen som skal leggjast fram for Stortinget.

Planlegging og utgreiing

Avinor skal, i tråd med vedtektene for selskapet, drive med planlegging og utgreiing innan luftfartssektoren.

Avinor overtok ved skipinga av selskapet dei forskings- og utgreiingsoppgåvene som låg i Luftfartsverket. Det er viktig at Avinor opprettheld eit tilfredsstillande omfang på desse oppgåvene. Samferdselsdepartementet vil vurderer om det er nødvendig med ei tettare koordinering og rapportering mellom Avinor og Samferdselsdepartementet på dette området.

Avinor har ansvar for å ta del i arbeidet med nasjonal transportplan (NTP) saman med dei andre transportetatane under Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Gjennom planarbeidet blir det sikra ei politisk forankring av Avinors planar for mellom anna utviklinga av lufthamnstrukturen og koordinering mot andre transportslag.

Avinor har vidare eit ansvar for å hente inn og leggje fram statistikk for norsk luftfart, både for statlege og ikkje-statlege lufthamner.

Når det gjeld undersøkingar av trafikkmønster og reisemål (reisevaneundersøkingar), legg departementet til grunn at Avinor vil vurdere samfunnsnytta av å halde fram med slike undersøkingar, også for dei regionale lufthamnene, slik at ein kan få eit best mogeleg bilete av trafikken i heile landet.

Avinor skal elles assistere departementet i samband med utgreiingar som er plåagde av Samferdselsdepartementet, og i samband med meir løpande politiske saker.

Støtte til Forsvaret

Totalforsvarskonseptet tilseier at dei ulike delane av den norske forvaltninga, både på militær og sivil side, skal kunne støtte kvarandre ved behov. På dette viset unngår ein å byggje opp unødig kapasitet på fleire stader, samstundes som ein sikrar at alle landets totale ressursar kan nyttast om dette blir påkravd. I tråd med dette konseptet er ikkje det norske Forsvaret åleine dimensjonert for å drive lufttrafikktenester i eit slikt omfang som kan bli nødvendig ved tryggingpolitiske kriser og i krig.

Lufttrafikktenestene er ikkje lenger planlagde mobilisert under militær kommando i tilfelle krig, sjølv om lovverket framleis opnar for dette. Forsvaret er difor heilt avhengig av samarbeid med den sivile lufttrafikktenesta for å kunne handheve norsk suverenitet, behandle tryggingpolitiske kriser og beskytte landet mot militære angrep. Denne tilknytninga gjer det nødvendig å sikre dei norske styresmaktene praktisk og juridisk moglegheit til også i framtida å gi lufttrafikktenesta pålegg om tilstrekkeleg støtte til militær beredskap og operasjonar.

Det økonomiske forholdet mellom Avinor og Forsvaret er regulert i eit eige avtaleverk. Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet vurderer no om dette avtaleverket skal reforhandlast.

Ambulanseberedskap

Avinor har eit ansvar å halde lufthamnene opne for ambulansefly og -helikopter, både innanfor og utanfor den ordinære opningstida til lufthamna.

Avinor har påvist vesentlege kostnader i samband med denne ambulanseberedskapen. I førre eigarmelding, jf. St.meld. nr. 36 (2003-2004) og Innst. S. nr. 262 (2003-2004), viste departementet til at det var føresett at Avinor skulle føre vidare alle oppgåvene til Luftfartsverket og at det var teke omsyn til desse kostnadene i opningsbalanse til Avinor. Departementet varsla likevel at ein ville vurdere om opningstidene ved nokre lufthamner eventuelt kunne reduserast utan at dette fekk uakseptable konsekvensar for ambulanseberedskapen.

30. desember 2005 vart det lagt fram ein rapport om luftambulansetenesta i Helseregion Nord. Rapporten var utarbeidd av ei arbeidsgruppe på bakgrunn av eit mandat frå Samferdselsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet. I tillegg til representantar frå dei to depar-

tementa, hadde arbeidsgruppa representantar frå Helse Nord RHF, Luftambulansen ANS, Lufttransport AS og Avinor.

Rapporten har følgjande konklusjon:

«Arbeidsgruppen har gjennomgått flyplassenes åpningstider og beredskap og vurdert konsekvenser for ambulansetjenesten ved eventuelle endringer i Avinors tjenestetilbud. Arbeidsgruppen ser ingen muligheter for innskrenking av Avinors beredskap på de vurderte flyplassene, som ikke vil få klare negative konsekvenser for det medisinske tilbudet til de aktuelle pasientene.»

Samferdselsdepartementet sluttar seg til konklusjonen til arbeidsgruppa og finn at rapporten ikkje gir grunnlag for å arbeide vidare med sikte på å redusere opningstidene eller beredskapen ved lufthamnene no.

Tilgjenge og tilbringarteneste

Avinor har eit ansvar for å leggje forholda til rette for personar med redusert funksjonsevne. Avinor skal vidare, med dei verkemidla som står til rådvelde for selskapet, arbeide for å leggje forholda til rette for at transporten til og frå lufthamnene til selskapet kan gå føre seg med kollektive transportmiddel. For Oslo lufthamn, Gardermoen er det eit mål at kollektivdelen i tilbringartenesta skal utgjere minst 50 prosent. Kollektivdelen er i dag høgare enn dette.

3.2 Regelverk fastsett av norske styresmakter

Forskrift om utforming av store flyplassar

Internasjonale krav og tilrådingar om utforming av flyplassar er gitt i annek 14 til Chicago-konvensjonen. Annekset inneheld mellom anna krav og tilrådingar til tryggleiksområda rundt rullebanene. Formålet med tryggleiksområda er å hindre tap av menneskeliv dersom eit fly skli ut av rullebana. Annek 14 tilrår 40 meters breidd på tryggleiksområda på kortbaneflyplassane.

Luftfartstilsynet fekk på byrjinga av 2000-talet utført ein risikoanalyse (Final Report on the Risk Analysis in Support of Aerodrome Design Rules. AEA Technology, 2001). Føresetnaden for analysen var at tryggleiksnivået på norske flyplassar skulle vere det same som i annan vesteuropeisk luftfart. Den såkalla AEA-analysen konkluderte

med at 40 meters breidd på tryggleiksområda på kortbaneflyplassane, slik anneks 14 tilrår, ikkje er tilstrekkeleg. I staden tilrådde analysen 70 meter.

Ein rapport som Det Norske Veritas har laga på oppdrag av Avinor, stiller spørsmål ved om AEA-analysen gir tilfredsstillande grunnlag for å avgjere kor store tryggleiksområda skal vere på kortbaneflyplassane i Noreg. (Det Norske Veritas, teknisk rapport nr. 2005-1175).

Revidert forskrift om utforming av store flyplassar (BSL E 3-2) tok til å gjelde frå 1. september 2006. Forskrifta stiller same krav til storleiken på tryggleiksområda som anneks 14, det vil seie 40 meter. I dei tilfella der det er vanskeleg å tilfredsstille krava, opnar forskrifta for kompensierende tiltak.

Luftfartstilsynet har engasjert SINTEF for å vurdere resultatane frå AEA-analysen og Veritas-rapporten. SINTEF er venta å kome med si vurdering innan utgangen av 2006. Dersom SINTEF kjem fram til at tryggleiksområda bør vere breiare enn 40 meter, vil Luftfartstilsynet måtte vurdere å endre forskrifta på dette punktet. Dette vil i så fall krevje ei ny høyring.

I si løpande godkjenning av lufthamnene har Luftfartstilsynet sidan 2004 funne det uforsvarleg å ikkje følgje tilrådingane frå AEA-analysen om 70 meters breidd på tryggleiksområda på kortbaneflyplassane.

I 2006 kom ein del flyplassar inn i godkjeningsprosessen som det er relativt krevjande å tilpasse til kravet om 70 meter. Normalt skal desse flyplassane vere ferdigstilte innan to år, det vil seie i løpet av 2008. Luftfartstilsynet vil likevel ikkje krevje at eigarane av desse lufthamnene skal starte utbetringar ut over 40 meter før det er endeleg avgjort kva som blir det endelege kravet til breidd. Luftfartstilsynet tek sikte på å avgjere dette spørsmålet i nærmaste framtid. Dersom eigarane av lufthamnene skulle få knapp tid til å tilpasse seg til eit eventuelt krav ut over 40 meter, vil Luftfartstilsynet måtte vurdere om eigarane skal givast lengre tid til å gjennomføre utbetringane.

Konsekvensane av forskrifta for Avinor er nærare drøfta i kapitla 5.1.1. Vurderinga frå Samferdselsdepartementet følgjer i kapittel 5.6.1.

Forskrift om førebygging av støy for Oslo lufthamn, Gardermoen

I samband med etableringa av ny hovudflyplass på Gardermoen fastsette Samferdselsdepartementet i desember 1997 forskrift om inn- og utflygingstra-

sear for Oslo lufthamn, Gardermoen (traseforskrifta). Formålet med forskrifta var å regulere flyaktiviteten ved lufthamna slik at støyulempene vart minimaliserte, samstundes som flyoperative omsyn vart ivaretekne.

Luftfartstilsynet har gjennomført ei evaluering av forskrifta og har på bakgrunn av evalueringsrapporten utarbeidd eit forslag til ny forskrift. I forslaget til ny forskrift har Luftfartstilsynet mellom anna foreslått å nytte «toleranskorridorar» for inn- og utflyging ved hovudflyplassen i staden for trasear som følgjer av dagens forskrift. Tilsynet har òg foreslått å gå vekk frå prinsippet om segregert banebruk, det vil seie at flya landar på høgre bane og tek av frå venstre bane. I staden er det foreslått at det skal vere fleksibel banebruk.

Det har kome inn i alt 37 høyringsfråsegner til forslaget. Forskrifta ligg no til behandling i Samferdselsdepartementet. Departementet tek sikte på å fastsetje forskrifta tidleg i 2007.

3.3 Regelverk fastsett av EU

Regelverk som blir fastsett av EU, får konsekvensar for Noreg gjennom EØS-avtala. Innan EU/EØS-regelverket vil det ofte vere handlingsrom for norske styresmakter. Skiljet mellom nasjonalt og internasjonalt regelverk er difor ikkje alltid like klart. Samferdselsdepartementet legg vekt på å kome tidleg i dialog med EU under utforming av regelverk som kan få konsekvensar for norsk samferdselspolitikk, i tråd med St.meld. nr. 23 (2005-2006) Om gjennomføring av europapolitikken.

Eit felles europeisk luftrom

EU har etablert eit prosjekt for eit felles europeisk luftrom («Single European Sky»). Formålet med prosjektet er å effektivisere avviklinga av trafikken i luftrommet over Europa, samstundes som flytryggleiken skal oppretthaldast og vidareutviklast. Bakgrunnen for prosjektet er aukande trafikk og aukande forseinkingar i luftrommet over Europa. Dersom ikkje tiltak blir sette i verk, vil forseinkingane auke etter kvart som trafikken veks.

Det rettslege grunnlaget for det felleseuropeiske luftrommet er lagt i fire grunnforordningar med følgjande nummer: (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004. I forordningane har EU-kommisjonen fått delegert mynde til å fastsetje eit meir detaljert gjennomføringsregelverk.

Regjeringa har tilrådt at Noreg sluttar seg til det felleseuropeiske luftrommet gjennom EØS-avtala, jf. St.prp. nr. 87 (2005-2006) Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 67/2006 av 2. juni 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordningar angående et felles europeisk luftrom.

Samferdselsdepartementet har sendt eit forslag til forskrift om gjennomføring av desse fire forordningane i norsk rett ut på høyring. Samferdselsdepartementet tek sikte på å fastsetje forskrifta i byrjinga av 2007.

Gjennom det nye regelverket vil det bli stilt harmoniserte krav til leverandørar av flysikringstenester. Alle tenesteutøvarar skal såleis sertifiserast etter ein felles europeisk standard. På same måte vil det bli innført eit felles europeisk flygeleiersertifikat. Dette vil gi ein einskapleg standard for flytryggleiken over heile Europa, og samstundes vere med på å leggje til rette for at det kan utviklast ein marknad for flysikringstenester i Europa. Flysikringstenesta vil likevel framleis bli gitt einerett innanfor eit avgrensa område og det vil framleis vere opp til kvart einskild land å peike ut tenesteleverandørar og avgjere kva måte denne utpeikinga skal gå føre seg på.

Innan det felleseuropeiske luftrommet er det eit mål å utvikle færre og større luftromsblokkar, såkalla funksjonelle luftromsblokkar, for den øvre deler av luftrommet. Dei funksjonelle luftromsblokkane skal i større grad følgje trafikkstraumane og ikkje landegrensene, slik tilfellet er i dag. På denne måten skal det leggjast til rette for ei sikrare og meir effektiv avvikling av trafikken. Utviklinga av dei funksjonelle luftromsblokkane skal gå føre seg på frivillig basis mellom medlemslanda.

I desember 2006 fastsette EU-kommisjonen harmoniserte reglar for korleis avgiftene for lufttrafikktjenestene skal fastsetjast innan det felleseuropeiske luftrommet.

Som eit ledd i effektiviseringa av flysikringstenesta innan det felleseuropeiske luftrommet, tek EU sikte på å utvikle ny teknologi. EU har lagt dette til eit eige forskings- og utviklingsprogram (SESAR). Programmet er førebels i ei definisjonsfase.

Konsekvensane for Avinor av det felleseuropeiske luftrommet er diskuterte nærare i kapittel 5.5. Kommenterarar frå Samferdselsdepartementet følgjer i kapittel 5.6.5.

Fleksibel bruk av luftrommet

Under regelverket for det felleseuropeiske luftrommet, høyrer òg forordning (EF) nr. 2150/2005 om

fleksibel bruk av luftrommet («Flexible Use of Airspace – FUA»). Forordninga pålegg medlemsstatane å leggje til rette for iverksetting av ei betre samordning mellom sivile og militære behov for luftrom. Dette skal gjerast på ein slik måte at luftrommet blir utnytta mest mogeleg effektivt. Forvaltninga skal ta utgangspunkt i retningslinjer som sivile og militær luftfartsstyresmakter er blitt einige om.

Sjølve FUA-konseptet er utvikla av Eurocontrol og blir oppretthalde og vidareført i FUA-forordninga. Samarbeidet mellom sivil og militær side skal gjennomførast på alle nivå: det strategiske, pre-taktiske og taktiske nivået innafor luftromsforvaltninga. Den daglege luftromsforvaltninga (pre-taktisk og taktisk nivå) skal gjerast av ei luftromsstyringseining (AMC), oppretta av Avinor, men med militær representasjon i tillegg til representasjon frå Avinor.

Dagens FUA-ordning i Noreg er basert på ei avtale mellom Avinor og Forsvaret (FUA-avtala) som Luftfartstilsynet har godkjent med verknad for alle brukarar av luftrommet. Ved norsk implementering av FUA-forordninga overtek Luftfartstilsynet ansvaret for den strategiske samordninga mot militær side.

Beredskap mot terror og sabotasje

Forordning (EF) nr. 2320/2002 om fastsetjing av felles forskrifter om trygging av sivil luftfart, med utfyllande forskrifter, har som formål å fastsetje og gjennomføre felles tiltak innanfor EØS-området for å hindre ulovlege handlingar retta mot sivil luftfart. Desse forskriftene gjeld som norsk rett, og inneheld tiltak som gjeld flyselskap, passasjerar, tilsette ved lufthamnene, frakt inkludert post mm. Tryggingstiltaka blir finansierte av brukarane. I takstregulativet til Avinor for 2006 er det fastsett ei tryggingavgift på 40 kr. pr. passasjer.

Nye EU-reglar som tok til å gjelde frå 6. november, gjorde forbode å ta med større mengder flytande væske i handbagasjen. For å hindre at norske flypassasjerar skulle få store problem og forseinkingar ved utanlandske flyplassar, fastsette Luftfartstilsynet ei hasteforskrift som gjorde at dei same krava vart innførde i Noreg frå same dato. Reglane vil bli innarbeidde i EØS-avtala.

Tilgjenge

Forordning (EF) nr. 1107/2006 sikrar rettane for funksjonshemma passasjerar og passasjerar med redusert mobilitet under flyreiser. Ansvaret for å

ivareta desse rettane blir lagt til operatørane av lufthamnene. Det er venta at forordninga vil bli innlemma i EØS-avtala.

Anna EU-regelverk

I førre eigarmelding, jf. St. meld. nr. 36 (2003-2004) og Innst. S. nr. 262 (2003-2004), vart det vist til at EU-kommisjonen arbeider med forslag til eit

generelt regelverk om lufthamnavgifter, regelverk om lufthamntenester og regelverk om «tidsluker» på lufthamnene. Kommisjonen har meldt at forslag til regelverk for lufthamnavgifter generelt og «tidsluker» kan bli lagde fram innan utgangen av 2006. For ei nærare omtale og vurdering av moglege konsekvensar for Noreg av regelverka, blir det vist til førre eigarmelding.

4 Verksemda i Avinor i 2003–2005

Dette kapitlet gjer greie for verksemda i Avinor i perioden 2003-2005. Hovudvekta er lagd på 2005 med utgangspunkt i § 10-planen frå selskapet for 2006. Kommenterarar frå Samferdselsdepartementet følgjer til slutt i kapitlet.

Avinor AS vart etablert 1. januar 2003. Selskapet var då i ein vanskeleg økonomisk situasjon. Gjennom resultatforbetringsprogrammet «Take-off -05» tok selskapet sikte på å redusere dei årlege kostnadene permanent med 400 mill. kr frå og med 2006. Ifølgje Avinor var rundt 80 prosent av dei kostnadsreduksjonane som var planlagde i «Take-off -05», realiserte ved utgangen av 2005. Effektiviseringane har hovudsakleg skjedd innan drifta av lufthamnene. Innan flysikring har det vore vanskelegare å gjennomføre kostnadsreduksjonar.

Det har vore interne utfordringar og motsetnader i Avinor. For å medverke til ro i selskapet, trekte administrerande direktør seg på slutten av 2005. Ny administrerande direktør tok til i april 2006. Vidare vart ny styreleiar oppnemnd i ekstraordinær generalforsamling i mai 2006. Avinors

vurdering av situasjonen innan Flysikringsdivisjonen er nærare omtala i kapittel 5.5. Kommenterarar frå Samferdselsdepartementet følgjer i kapittel 5.6.5.

4.1 Rapportering frå Avinor

4.1.1 Tryggleik

Avinor innførde i 2003 og 2004 eit system for rapportering av uønskte hendingar. Systemet har ført til at fleire hendingar blir rapporterte. Ifølgje Avinor betrar dette grunnlaget for å førebyggje ulykker. I 2004 vart det registrert 13 alvorlege hendingar, i 2005 16 alvorlege hendingar og ei ulykke.

Rapporten frå Statens havarikommisjon for sivil luftfart og jernbane (no Statens havarikommisjon for transport) om flytryggleik under omstilling, er tidlegare omtala i kapittel 2. I tillegg til tilrådinga om at dagens løysing for statleg eigarskap og styring av Avinor burde evaluerast, kom rapporten mellom anna med fem konkrete tilrådingar retta mot interne forhold i Avinor. Ifølgje Avinor

Tabell 4.1 Resultatrekneskap for Avinor (konsern). 2003–2005. Mill. kr

	2003	2004	2005
Trafikkinntekter	2 789	3 138	3 291
Sals- og leieinntekter	1 457	1 579	1 883
Offentleg kjøp	250	264	35
Andre driftsinntekter	52	95	47
<i>Sum driftsinntekter</i>	<i>4 548</i>	<i>5 076</i>	<i>5 255</i>
Varekostnad	24	22	44
Lønn og andre personalkostnader	1 591	1 543	2 031
Av- og nedskrivningar	1 317	1 103	1 145
Andre driftskostnader	1 263	1 584	1 479
Flytte- og restruktureringskostnader	699	- 171	- 255
<i>Sum driftskostnader</i>	<i>4 894</i>	<i>4 080</i>	<i>4 445</i>
<i>Driftsresultat</i>	<i>- 346</i>	<i>995</i>	<i>811</i>
Årsresultat ¹	- 577	463	386

¹ Årsresultat = driftsresultat – finansresultat – skattekostnad

har rapporten gitt eit viktig bidrag til arbeidet med flytryggleiken i selskapet.

Som følge av EU-tiltaka mot terror og sabotasje, var full kontroll av flyselskap, passasjerar, tilsette ved lufthamnene, frakt inkludert post m.m. sett i verk innan utgangen av 2004 på alle lufthamnene til Avinor, jf. kapittel 3.3.

4.1.2 Økonomi

Tabell 4.1 viser resultatrekneskapen for Avinor-konsernet for 2003-2005.

2003 var eit økonomisk krevjande år for Avinor. I 2004 og 2005 var det ei positiv økonomisk utvikling i selskapet. Inntektene voks jamt begge åra. Årsakene er først og fremst trafikkvekst og auke i dei kommersielle inntektene.

Frå 2003 til 2004 var det ein nedgang i kostnadene. Avinor forklarar dette med resultatforbetringsprogrammet «Take-off -05». Frå 2004 til 2005 voks kostnadene, men ifølgje Avinor var det ingen underliggjande vekst i kostnadene frå 2004 til 2005 når ein justerer for auka pensjonsforpliktingar.

I 2003 leverte Avinor eit negativt driftsresultat på 346 mill. kr. I 2004 vart dette snudd til eit positivt resultat på 995 mill. kr, medan selskapet fekk eit resultat på pluss 811 mill. kr i 2005.

I «Take-off -05» var det teke høgde for at Avinor ville få etter måten store kostnader knytt til utbetaling av ventelønn og sluttpakker. I årsrekneskapen for 2003 var det sett av 677 mill. kr til restruktureringkostnader. Behovet for ventelønn har vist seg å vere lågare enn venta. Avsetninga til restruktureringkostnader er difor redusert til 52 mill. kr ved utgangen av 2005.

Tabell 4.2 viser driftsresultatet i 2005 fordelt på dei ulike einingane i Avinor. Tilsvarande tal for 2003 og 2004 er ikkje tilgjengelege.

Divisjonane for høvesvis mellomstore og regionale lufthamner gikk med underskott, men overskott i divisjonen for store lufthamner, og særleg dotterselskapet Oslo Lufthavn AS, sikra eit positivt resultat for konsernet samla. Dei interne overføringane i konsernet utgjorde 805 mill. kr i 2005. Flysikringsdivisjonen gikk med underskott i 2005. Over tid skal divisjonen gå i balanse. Underskott eitt år vil difor bli teke inn att gjennom overskott seinare år.

Takstnivå og statleg kjøp

I 2003 og 2004 auka takstnivået med høvesvis 10,1 og 7,5 prosent. Årsaka til dette var nye tiltak mot terror og sabotasje som har vorte finansierte gjen-

Tabell 4.2 Driftsresultat pr. eining i Avinor. 2005.

Mill kr	
Divisjon	Driftsresultat
Oslo Lufthavn AS	1 140
Divisjon store lufthamner	534
Divisjon mellomstore lufthamner	- 258
Divisjon regionale lufthamner	- 503
Flysikringsdivisjonen ¹	- 102
Sum	811

¹ Over tid skal Flysikringsdivisjonen gå i balanse. Underskott eitt år vil difor bli teke inn att gjennom overskott seinare år.

nom avgiftssystemet. Ei eiga tryggingssavgift vart innført i takstregulativet til Avinor i 2004. I 2006 utgjør avgifta 40 kr pr. passasjer.

I 2005 vart takstane sette ned med 2,9 prosent. Tek ein omsyn til prisstigninga på 1,6 prosent, tilsvara dette ein realnedgang på 4,5 prosent.

I 2003 kjøpte Samferdselsdepartementet lufthamntenester frå Avinor for 250 mill. kr. I 2004 auka dette beløpet til 264 mill. kr. I 2005 utgjorde kjøpsbeløpet 35 mill. kr.

Investeringar

Avinor investerte for 703 mill. kr i 2003, 718 mill. kr i 2004 og 826 mill. kr i 2005. På lufthamnsida har Avinor investert i nybygg og oppgraderingar på fleire lufthamner. Vidare har det vore gjennomført utbetringar på fleire lufthamner i samband med ny teknisk-operativ godkjenning. Avinor har òg investert i nye tiltak mot terror og sabotasje.

Innan flysikring vart nytt kontrolltårn på Trondheim lufthamn, Værnes teke i bruk i 2005. Det er vidare gjennomført investeringar i samband med nytt navigasjonssystem og nye radarar. Avinor har òg investert i infrastruktur som er nødvendig for å etablere kontrollert luftrom for offshore helikoptertrafikk.

4.1.3 Marknad

Marknadsutvikling

Tabell 4.3 viser talet på passasjerar på dei ulike einingane i Avinor i 2005.

Avinor hadde 29 mill. passasjerar på sine lufthamner i 2003, over 31 millionar i 2005 og nesten 33 millionar i 2005. Desse tala omfattar alle passa-

Tabell 4.3 Millionar passasjerar på dei ulike einingane i Avinor. 2003-2005

	2003	2004	2005
Oslo lufthamn	13,6	14,8	15,9
Store lufthamner	11,0	11,6	12,0
Mellomstore lufthamner	3,3	3,6	3,8
Regionale lufthamner	1,1	1,1	1,1
<i>Samla</i>	<i>29,0</i>	<i>31,2</i>	<i>32,8</i>

sjerane som går inn og ut av eit fly. Tala for 2005 kan splittast opp i 21,8 mill. reiser med fly, 10,9 millionar innanlands og 10,9 millionar utanlands.

Det var passasjervekst på over fem prosent kvart år i perioden 2003-2005. Talet på utanlands-passasjerar har vakse raskare enn talet på innanlandspassasjerar i heile perioden.

Tabellen viser òg at Oslo Lufthavn AS – det vil seie Oslo lufthamn, Gardermoen – har nesten halvparten av passasjerane. Samla står dei fem lufthamnene i divisjon for store lufthamner og Oslo lufthamn, Gardermoen for over 80 prosent av passasjertalet.

Regularitet og punktlegheit

Regularitet refererer seg til den delen av dei planlagde avgangane som faktisk blir gjennomført. Punktlegheita blir målt som den delen av dei gjennomførte avgangane som er mindre enn 15 minutt forseinka. Tabell 4.4 viser regulariteten og punktlegheita på lufthamnene til Avinor for perioden 2003-2005.

Regulariteten låg i 2005 på gjennomsnittleg 97,7 prosent og punktlegheita på gjennomsnittleg 84,2 prosent. Dette skal ifølgje Avinor vere blant det beste i Europa.

Punktlegheita i 2005 låg likevel lågare enn Avinor si eiga målsetjing som er 85 prosent om vintoren og 90 prosent om sommaren. Det har dessutan vore ei negativ utvikling på dette området dei siste åra. Oslo lufthamn, Gardermoen var den punktlegaste flyplassen i Europa i åra 2002-2004. I 2005 enda flyplassen på ein femteplass. Ifølgje tal frå Avinor stod flyselskapa for 63 prosent av forseinkingane i 2005, flyplassane for 8 prosent og undervegstenesta i inn- og utland for 16 prosent.

Kundemålingar

Avinor gjennomfører kvartanna år kundemålingar retta mot passasjerane og flygarane. Det vart gjennomført ei kundemåling i 2005. I målinga var passasjerane anten meir eller like tilfredse som i 2003. Flygarane var mindre fornøgde i 2005 enn i 2003.

4.1.4 Samfunnsnytta av luftfarten

Avinor fekk i 2005 gjennomført ei undersøking som skulle sjå på kva luftfarten har å seie for det norske samfunnet. Undersøkinga har samanlikna norsk luftfart med 14 andre land i Vest-Europa, og har dessutan kartlagt og analysert forholda i Noreg.

Den internasjonale samanlikninga viser at nordmenn flyg meir enn dei fleste europearane. Ser ein på talet på innanriksreiser pr. innbyggjar, ligg Noreg på europatoppen. Ser ein på talet på flyplassar, bli Noreg berre slått av Frankrike og Storbritannia. Når ein måler flyplassar pr. innbyggjar, er det berre Island som ligg over Noreg. Det norske kortbanenettet er eineståande i ein verds-samanheng. I studia er dette illustrert ved at nær halvparten av alle flyplassar med rutetraffikk på rullebaner kortare enn 1 000 meter ligg i Noreg. Noreg ligg omtrent på eit europeisk gjennomsnitt når det gjeld kostnader. Avgiftsnivået ligg noko over gjennomsnittet.

Kartlegginga av forholda i Noreg viser at dei fleste innbyggjarane i Noreg har god tilgang på flyplassar. Gjennomsnittleg reisetid frå kommunesenter til nærmaste flyplass er 50 minutt. Særleg er det mange flyplassar i Nord-Noreg og på Vestlandet. Flyet dominerer som reisemiddel på lange

Tabell 4.4 Regularitet og punktlegheit på lufthamnene i Avinor. 2003-2005. Prosent

	2003	2004	2005
Regularitet	98,2	97,7	97,7
Punktlegheit	88,7	85,9	84,2

reiser. Nord-Noreg har høgast reisefrekvens for innanlandsreiser, Austlandet lågast. Ser ein på utanlandsreiser, er det nordlendingane som reiser minst og austlendingane mest.

Ein ringverknadsstudie viser at rundt 20 000 personar er sysselsette i verksemdar som er direkte knytte opp mot drifta av luftfartssystemet i Noreg. Tek ein omsyn til underleveransar og andre verknader rundt i økonomien, er det berekna at direkte og indirekte verknader på sysselsettinga av luftfarten tilsvarar 50 000-70 000 personar. Undersøkinga viser at godt tilgjenge til ein flyplass verkar positivt på befolkningsutviklinga i ein kommune.

Ei særskild studie av dei regionale verknadene av Oslo lufthamn, Gardermoen, viser at drygt 12 000 personar er sysselsette på flyplassen. Tek ein med direkte og indirekte verknader, dreier dette seg om snautt 30 000 personar. Ein god del av dei sysselsette på Oslo lufthamn, Gardermoen er framleis busette i Oslo, Asker og Bærum, men stadig fleire bur på Romerike. Den delen av dei sysselsette som har bustad i Hedmark og Oppland, har òg auka, sjølv om denne delen framleis er låg.

4.1.5 Overtid og sjukefråvær

Tabell 4.5 viser utviklinga i sjukefråvær og overtidsbruk for perioden 2003-2005.

Generelt ligg sjukefråværet og overtidsbruken i Avinor på eit lågt nivå. Det har heller ikkje vore dramatiske endringar, verken i sjukefråværet eller overtidsbruken dei seinaste åra, sjølv om selskapet har vore gjennom omstillingar. Her må det likevel takast atterhald om at det er uvisse i tala for overtidsbruken. Dette gjeld særleg talet for 2003. Årsaka til dette er endringar i berekningsgrunnlaget og overgang til ny organisasjon i samband med etableringa av Avinor.

4.2 Kommenterar frå Samferdselsdepartementet

I rapporten om flytryggleik og omstilling kom den dåverande Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (no Statens havarikommisjon for

transport) med ein del tilrådingar til alle dei største aktørane innan norsk luftfart. Aktørane dette gjeld, har gitt tilbakemelding til Samferdselsdepartementet om korleis dei vil følgje opp tilrådingane. Departementet har igjen bede Luftfartstilsynet vurdere desse tilbakemeldingane. Samferdselsdepartementet arbeider med ein rapport om tilrådingane. Stortinget vil bli orientert om saka på ein eigna måte. Det blir elles vist til omtala av saka i St.prp. nr. 1 (2006-2007).

Samferdselsdepartementet vil peike på at omstillingane i Avinor har bidrege til at det var mogleg å setje ned takstane i Avinor i 2005. Dette har medverka til å halde billettprisane nede, noko som bidreg til å gi eit teneleg flytilbod i alle delar av landet. For Samferdselsdepartementet er det viktig at Avinor held fram arbeidet med sikte på ein mest mogleg kostnadseffektiv drift, slik at dei kostnadsreduksjonane som vart oppnådde gjennom «Take-off -05», ikkje går tapt i tida framover.

Når det gjeld nedgangen i statleg kjøp i 2005, vil Samferdselsdepartementet vise til at dette må sjåast i samheng med at infrastrukturen til luftfarten frå og med 2005 vart omfatta av opplegget for meirverdiavgifta. Dette har gitt Avinor ein årleg gevinst på meir enn 350 mill. kr i året.

Samferdselsdepartementet er nøgd med at behovet for utbetaling av ventelønn som følgje av effektiviseringane i Avinor har vist seg lågare enn venta. Dette viser at dei tiltaka som Avinor sette i verk for hjelpe dei som mista arbeidet, over i nytt arbeid, har verka. Departementet har òg merka seg at sjukefråværet og overtidsbruken i Avinor ligg på eit lågt nivå, og at det ikkje ser ut til å ha har vore store endringar verken i sjukefråværet eller overtidsbruken som følgje av omstillingane i selskapet.

Samferdselsdepartementet har elles merka seg at det er ei negativ utvikling i punktlegheita i norsk luftfart. Årsakene er samansette. Departementet må likevel peike på at det har vore driftsavbrot innan flysikkeringsstenesta som har gått ut over flyselskapa og passasjerane. Avinor har sett i verk tiltak for å rette på situasjonen. Sjå kapitlet 5.5 for ei nærare omtale av situasjonen i flysikkeringsstenesta. Kommenterar frå Samferdselsdepartementet følgjer i kapittel 5.6.5.

Tabell 4.5 Sjukefråvær og overtidsbruk i Avinor. 2003-2005. Prosent

	2003	2004	2005
Sjukefråvær	4,9	5,2	5,1
Overtidsbruk ¹	5,1	5,5	4,9

¹ Tala for overtidsbruken er noko usikre, særleg for 2003.

Samferdselsdepartementet har elles merka seg resultata frå undersøkinga om samfunnsnytten av luftfarten. Undersøkinga stadfestar den viktige rolla luftfarten spelar i Noreg. Departementet

vil særleg peike på at godt tilgjenge til ein flyplass verkar positivt på utviklinga i folketalet i ein kommune.

5 Avinors planar for 2006–2008

Dette kapitlet gjer greie for planane til Avinor for perioden 2006-2008, slik selskapet har presentert dei i § 10-planen for denne perioden. Kommenterar og vurderingar frå Samferdselsdepartementet følgjer i slutten av kapitlet. Som grunnlag for kommentarane og vurderingane frå Samferdselsdepartementet, blir òg lengre historiske perspektiv trekte opp i dette kapitlet.

5.1 Tryggleik

I § 10-planen viser Avinor til at selskapet arbeider kontinuerleg for å betre flytryggleiken. Avinor aksepterer ikkje ulykker, og selskapet har som mål at talet på alvorlege hendingar ikkje skal auke, sjølv om det er venta at trafikken skal vekse dei neste åra.

Avinor har sett i gang ei rekkje prosjekt knytte til flytryggleik som skal gjere selskapet leiande på område der Noreg har spesielle utfordringar. Dette gjeld mellom anna oppgradering av dei regionale lufthamnene og vinterdrift av lufthamner.

5.1.1 Viktige prosjekt knytte til flytryggleik innan drifta av lufthamnene

Forskrift om utforming av store flyplassar

Alle lufthamner i Noreg skal ha teknisk-operativ godkjenning frå Luftfartstilsynet kvart femte år. Luftfartstilsynet stiller no skjerpa krava til tryggleiksområda rundt rullebanene når flyplassane blir godkjende. Dette følgjer av revidert forskrift om utforming av store flyplassar. Sjå nærare omtale av forskrifta i kapittel 3.2.

Avinor viser til at forskrifta vil medverke til å betre flytryggleiken i Noreg. Avinor viser likevel til at det vil vere utfordrande å gjennomføre forskrifta, særleg på kortbaneflyplassane. Dersom det viser seg at det vil bli stilt krav om 70 meters breidd på tryggleiksområda, har Avinor berekna at dette vil krevje investeringar på opp mot 1,7 mrd. kr på dei 25 kortbaneflyplassane i selskapet. Fram til no er 4 kortbaneflyplassar ferdig godkjende og utbetra, medan 11 er inne i ein godkjeningsprosess.

Med unntak av Oslo lufthamn, Gardermoen, som tilfredsstillar alle krav, vil forskrifta òg krevje investeringar på dei andre lufthamnene i Avinor. Godkjeningsprosessen for desse lufthamnene er òg i gang. Fram til no er tre lufthamner utbetra, medan to andre er komne inn i godkjeningsprosessen. Det er førebels noko usikkert kva kostnadene vil bli på desse lufthamnene, men Avinor oppgir eit tal mellom tre hundre millionar og ein milliard kroner.

Tiltak mot terror og sabotasje

Nye EU/EØS-krav vil krevje investeringar i nytt utstyr i perioden 2006-2010. Til og med 2008 vil investeringane utgjere 293 mill. kr på dette området. Frå 6. november 2006 vart det innført forbod mot å ta med større mengder væske i handbaga-sjen, jf. kapittel 3.2. Ifølgje Avinor har ekstrakostnadene ved tiltaka så langt vore relativt avgrensa. Avinor opplyser òg at handhevinga av reglane har gått bra.

Europeisk plan for flytryggleik

Arbeidet med ein europeisk tiltaksplan for å forebyggje luftfartsulykker vart avslutta i 2006. Arbeidet har gått føre seg i regi av Eurocontrol. Den europeiske planen for flytryggleik (EPS) er ei oppfølging av tiltaksplanen.

Prosjekt for estimering av bremseeffekt

Bakgrunnen for prosjektet er hendingar dei seinare åra, der årsaka har vore vanskelege forhold på rullebanen om vinteren. Målet med prosjektet er å forebetre målingane av forholda på rullebanene og likeins sikre at dette blir kommunisert til flygarane på best mogleg måte. Prosjektet blir gjennomført i samarbeid med Luftfartstilsynet og flyselskapa. Avinor tek sikte på å avslutte prosjektet i 2007.

Varsling av turbulens

I Noreg er topografien hovudårsaka til vanskelege vindforhold ved inn- og utflygning. Avinor har i

fleire år arbeidd med eit prosjekt der målet har vore å få ei meir påliteleg varsling av turbulens. Prosjektet er eit samarbeid mellom Avinor, Meteorologisk institutt, SINTEF og Widerøe's Flyveselskap. Prosjektet vil betre grunnlaget for å planleggje og gjennomføre flygingane på ein sikker måte. Systemet har vore i prøvedrift Hammerfest lufthamn, Sandnessjøen lufthamn, Stokka og Molde lufthamn, Årø i eit år, og har i perioden gått stabilt. Avinor har som mål at systemet skal bli godkjent og vere i drift i løpet av 2007.

5.1.2 Viktige prosjekt knytte til flytryggleik innan flysikring

Innflygingssystem på kortbaneflyplassane

Avinor har i samarbeid med Luftfartstilsynet, Widerøe's Flyveselskap og produsentar av tekniske løysingar vore med på å utvikle eit satellittbasert innflygingssystem for dei regionale lufthamnene (SCAT-I). Avinor har installert bakkeutstyr på Brønnøysund lufthamn, Brønnøy, Hammerfest lufthamn og Førde lufthamn, Bringeland, og har planar om å innføre systemet på 6-8 flyplassar pr. år frå og med 2007. Avinor har planlagt investeringar på 150 mill. kr til dette prosjektet innan 2008.

Widerøe har planar om å installere utstyr på 16-17 fly, og tek sikte på å starte treningsflygingar så snart utstyret er godkjent. Ifølgje Avinor vil systemet føre til ei vesentleg betring av tryggleiken på kortbaneflyplassane. Avinor har som mål gradvis å ta i bruk systemet frå 2007.

Nytt trafikkreguleringsystem for Austlandet

Gjennom det såkalla OSLO ASAP-prosjektet, tildelagare SOL-NORSIM, tek Avinor sikte på å endre prosedyrane og trafikkmønstra ved inn- og utflyginga til Oslo lufthamn, Gardermoen. Prosjektet vil lette arbeidet for flygeleiarane, og skal medverke til å auke kapasiteten og gi ei sikrere avvikling av inn- og utflygingane ved lufthamna. I samband med «Take-off -05» vart dette prosjektet utsett. Etter ei ny vurdering har Avinor bestemt seg for å gjennomføre prosjektet og gi det høg prioritet.

Utsifting av flykontrollsystemet (NATCON)

Dette er eit nytt system for styring og kontroll av lufttrafikken. Systemet skal betre flytryggleiken og auke kapasiteten. Systemet er teke i bruk i områda som er kontrollerte av Stavanger kontrollsentral og Oslo kontrollsentral i Røyken. Systemet

er planlagt innført i området til Bodø kontrollsentral i løpet av 2009. Avinor reknar med å investere 369 mill. kr i NATCON-prosjektet innan 2009.

Radarprogram

Avinor planlegg ei omfattande utbygging av radarar i Noreg. Første del av planen omfattar 10 radaranlegg som skal vere ferdige innan 2012. Programmet skal betre flytryggleiken og auke kapasiteten. Total kostnadsramme for prosjektet er 390 mill. kr innan 2012. Av planen går det fram at det kan vere behov for ytterlegare overvakingssystem etter 2012, eventuelt basert på ny teknologi.

Helikoptertryggleik på norsk kontinentalsokkel

På bakgrunn av tilrådingane frå eit offentleg utval (NOU 2001: 21 og NOU 2002: 17) vart det utarbeidd ein tiltaksplan for å betre helikoptertryggleiken på norsk sokkel. Som eit ledd i handlingsplanen arbeider Avinor med å etablere kontrollert luftrom for flygingar til Ekofisk og Haltenbanken. Etablering av to radarinstallasjonar offshore og ein radarinstallasjon på fastlandet er ein viktig føresetnad for dette. Desse radarinstallasjonane inngår i radarprogrammet i Avinor.

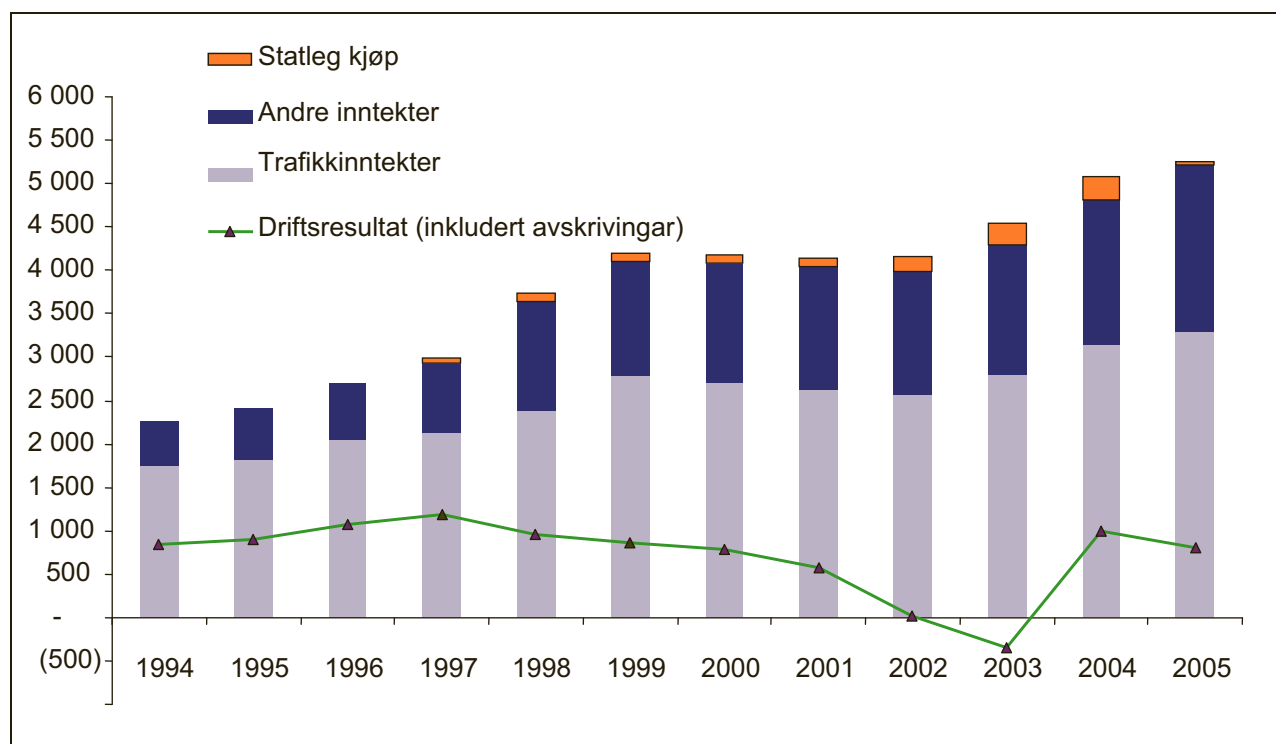
5.2 Økonomi

Økonomiske nøkkeltal

Figur 5.1 viser økonomiske nøkkeltal for Luftfartsverket og seinare Avinor for perioden 1994-2005. Det dåverande Luftfartsverket hadde ei jamn positiv økonomisk utvikling i andre halvdel av 90-talet. Denne positive trenden vart avløyst av ei negativ utvikling på byrjinga av 2000-talet. Utviklinga snudde igjen i 2004.

I § 10-planen presenterer Avinor tre ulike framtidsbilete for den økonomiske utviklinga i selskapet for perioden 2006-2010. Alle tre framtidsbileta tek utgangspunkt i at takstane blir reduserte med fem prosent pr. år i perioden 2007-2010. Det er vidare lagt til grunn at Samferdselsdepartementet ikkje løyver midlar til statleg kjøp av lufthamtenester. Framtidsbileta skil seg frå kvarandre ved at det er lagt til grunn ulike føresetnader om utviklinga i passasjeretalet.

Basisframtidsbiletet tek utgangspunkt i ein passasjervekst på 5,4 prosent i 2006 og 3,3 prosent for kvart av åra 2007-2010. I dette biletet blir driftsresultatet redusert ned mot 500 mill. kr i



Figur 5.1 Utvikling i økonomiske nøkketal for Luftfartsverket og Avinor, 1994–2005. Mill. kr

2010. Eit framtidsbilete for vekst legg til grunn ein passasjervekst på 6,0 prosent pr. år i perioden 2006–2010. Her aukar driftsresultatet til 1,1 mrd. kr i 2010. I eit framtidsbilete med låg vekst er det føresetta ein vekst i passasjertalet på 1,0 prosent kvart år. Under denne føresetnaden blir driftsresultatet negativt i slutten av perioden.

Dei interne overføringane mellom dei ulike einingane i konsernet var 805 mill. kr i 2005. I basisframtidsbiletet når dei interne overføringane ein topp på 1,4 mrd. kr i 2008 for så å falle attende til ca 900 mill. kr i 2010. Den viktigaste årsaka til denne utviklinga er investeringane i samband med revidert forskrift om utforming av store flyplassar, som vil nå sitt høgaste nivå i perioden 2007–2009.

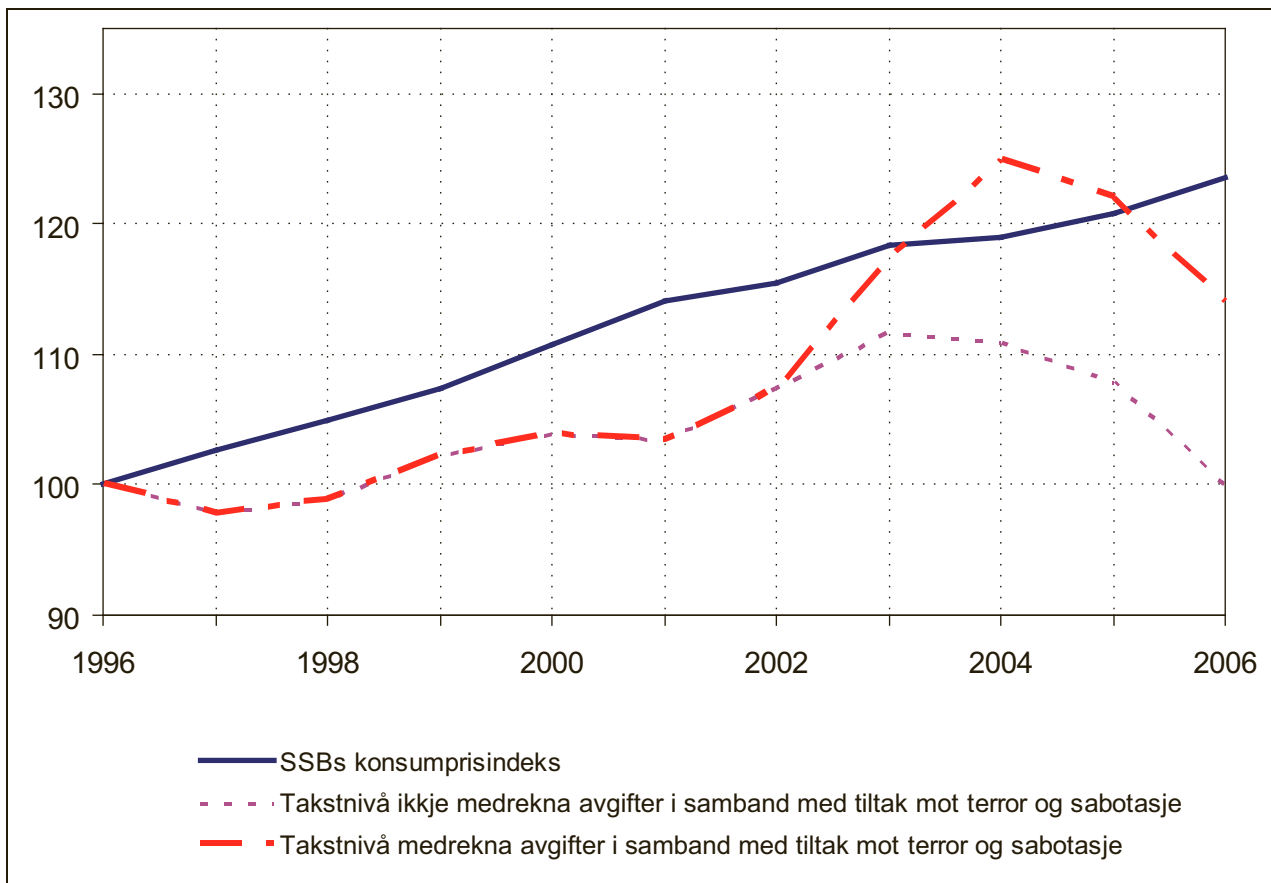
Avinor hadde ved utgangen av 2005 likviditetsreservar på 2,3 mrd. kr i form av bankinnskott, kontantar og liknande. I alle tre framtidsbileta blir likviditeten redusert fram mot 2010. Hovudårsaka til dette er omfattande investeringar dei neste åra, mellom anna som følgje av revidert forskrift om utforming av store flyplassar.

Framtidsbileta vart utarbeidde tidleg i 2006, og har ikkje vore oppdaterte sidan. Sidan den gong har trafikkveksten vore sterkare enn venta. Men ifølgje Avinor har det òg vore ein høgare vekst i investeringane og kostnadene som følgje av krav frå marknaden og styresmaktene. Dess-

utan har kostnadene i flysikringstenesta auka. Avinor reknar med eit driftsresultatet for 2006 på rundt 1,1 mrd. kr. Budsjettet for 2007 viser et noko lågare resultat som følgje av stor vekst i kostnadene. Avinor viser til at økonomien i selskapet dei komande åra mellom anna vil avhenge av trafikkutviklinga og dei rammevilkåra som vert sette for trafikkinntektene gjennom takstregulativet. Når det gjeld likviditeten, kan sterk trafikkvekst gjere det nødvendig å byggje ein ny terminal ved Oslo lufthamn, Gardermoen tidlegare enn planlagt. Dette er ei investering på rundt 2,5 mrd. kr. Avinor opplyser at selskapet reknar med å lånefinansiere den høge investeringstakten frå 2008. Selskapet opplyser at dette kan føre til at likviditeten blir redusert meir enn det som vart lagt til grunn i framtidsbileta. Sjå nærare om finansiering og låneopptak under.

Takstpolitikk og statleg kjøp

Figur 5.2 viser indeksar for utviklinga i takstnivået i Luftfartsverket og Avinor samanlikna med konsumprisindeksen frå Statistisk sentralbyrå for perioden 1996–2006. I perioden har takstnivået auka mindre enn den generelle prisstigninga. Som følgje av nye tiltak mot terror og sabotasje etter 11. september 2001, som har vore finansierte gjennom



Figur 5.2 Indeksar for utvikling av takstnivået i Luftfartsverket og Avinor samanlikna med konsumprisindeksen frå Statistisk sentralbyrå. 1996-2006

avgiftssystemet, voks avgiftsnivået meir enn konsumprisindeksen i perioden 2002-2004.

Samferdselsdepartementet sette ned takstane med nominelt 4,3 prosent frå 1. januar 2006. Tek ein omsyn til den siste prognosen frå Statistisk sentralbyrå, som viser ein prisvekst i 2006 på 2,4 prosent, vil realnedgangen i takstnivået kunne utgjere 6,7 prosent. Dette kjem i tillegg til realnedgangen på 4,5 prosent i 2005.

Med bakgrunn i framtidsbileta over konkluderer Avinor med at målsetjinga for åra 2007 og 2008 er å redusere avgiftene nominelt med 10-15 prosent.

Figur 5.3 viser utviklinga i statens kjøp av lufthamtenester frå Luftfartsverket og seinare Avinor for perioden 1997-2006. Det var ein sterk auke i kjøpsbeløpet på byrjinga av 2000-talet. I 2005 vart beløpet redusert, og i 2006 vart kjøpsbeløpet sett til null. Samferdselsdepartementet har heller ikkje foreslått løyvingar på denne posten i 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007).

I framtidsbileta over har Avinor lagt til grunn at det ikkje blir løyvt midlar til statleg kjøp av lufthamtenester i perioden til og med 2010. Avinor understrekar at det er uvisse i framtidsbileta, og

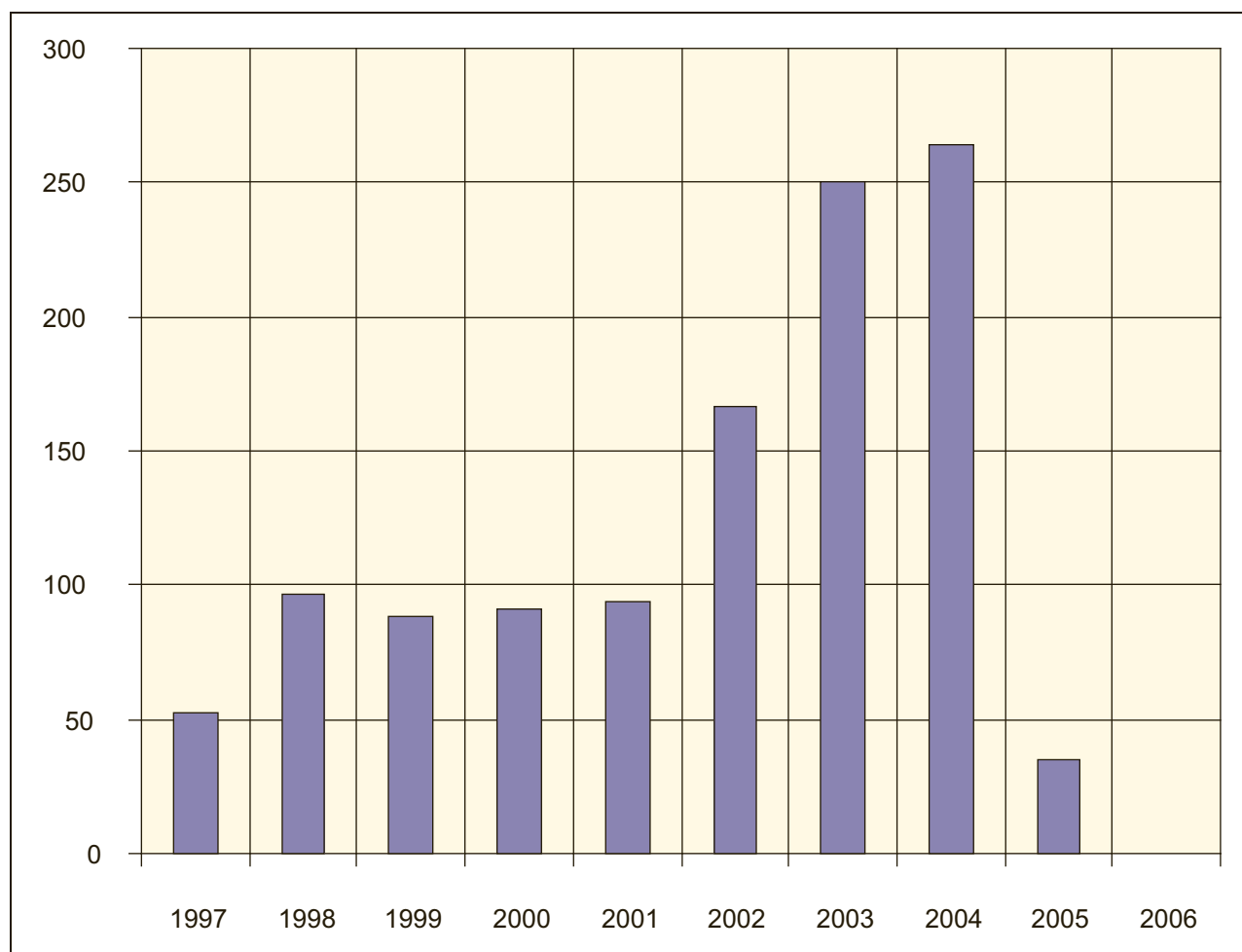
at ei negativ utvikling vil kunne gjere det nødvendig med statleg kjøp til dei regionale flyplassane.

Investeringar

For 2006 har Avinor budsjettert med investeringar på 1,3 mrd. kr. I 2005 utgjorde investeringane 826 mill. kr. Auken frå 2005 til 2006 utgjør 56 prosent. Tabell 5.1 gir ei oversikt over investeringane for 2006. Total kostnadsramme for prosjekta og år for ferdigstilling er òg oppgitt.

Avinor planlegg å investere 205 mill. kr i 2006 i samband med forskrift om utforming av store flyplassar. Totalt investeringsramme for dette prosjektet er 1,8.mrd. kr innan utgangen av 2010. Det alt vesentlege av beløpet er knytt til dei 25 kortbaneflyplassane i Avinor. Det er førebels usikkert kva kostnader som vil falle på dei andre lufthamnene i Avinor, jf. omtala i kap. 5.1.1.

Avinor legg opp til å investere 16 mill. kr i satellittbaserte innflygingssystem på kortbaneflyplassane i 2006 (SCAT I). Total ramme for prosjektet er 150 mill. kr innan 2008, jf. omtala i kap. 5.1.1.



Figur 5.3 Statleg kjøp av lufthamntenester frå Avinor. 1997-2006. Mill. kr

På terminalsida vil Avinor investere 402 mill. kr i 2006. Prosjekta har ei total kostnadsramme på 964 mill. kr innan utgangen av 2008. Rundt ein tredjedel av totalbeløpet er knytt til tiltak mot terror og sabotasje. Dei viktigaste prosjekta elles er (total kostnadsramme innan 2008 i parentes): Ter-

minalbygg ved Stavanger lufthamn, Sola (288 mill. kr), nytt ekspedisjonsområde ved Kirkenes lufthamn, Høybuktmoen (146 mill. kr), terminalbygg ved Brønnøysund lufthamn, Brønnøy (100 mill. kr) og bagasjehandteringssystem ved Oslo lufthamn, Gardermoen (96 mill. kr).

Tabell 5.1 Investeringar i 2006, total investeringsramme og år for ferdigstilling av prosjekta. Mill kr

	Investering i 2006	Total investeringsramme	Ferdigstilling, år
Investeringar i samband med forskrift om utforming av store flyplassar	205	1 770	2010
Satellittbasert innflygingssystem på kortbaneflyplassane (SCAT I)	16	150	2008
Terminalar (betening av passasjerar)	402	964	2008
Anna lufthamndrift (betening av flya)	149	268	2008
Flysikring	103	772	2012
Kommersielle aktivitetar	358	788	2007
Anna	43	73	2007
Samla	1 295	4 768	

Innan området lufthamndrift, det vil seie det som er retta mot flya, planlegg Avinor å investere 149 mill. kr i 2006. Innan utgangen av 2008 skal Avinor ha investert 268 mill. kr i dei same prosjekta. Dei viktigaste prosjekta er (total kostnadsramme innan 2008 i parentes): Betra innflygings-system ved Stavanger lufthamn, Sola (65 mill. kr) og nytt driftsbygg ved Trondheim lufthamn, Værnes (61 mill. kr).

Innan Flysikringsdivisjonen vil Avinor investere 103 mill. kr i 2006 og 772 mill. kr i dei vedtekne prosjekta innan utgangen av 2012. Dette er i hovudsak fordelt på det såkalla radarprogrammet, med ei total kostnadsramme innan 2012 på 390 mill. kr, og utskifting av flykontrollsystemet (NATCON) med ei total kostnadsramme innan 2009 på 369 mill. kr. Prosjekta er nærare omtala i kapittel 5.1.2.

Innan dei kommersielle aktivitetane (parke-ringsverksemd, hotellverksemd, uteleige av areal og avgiftsfritt sal) vil Avinor investere 358 mill. kr i 2006 og 788 mill. kr på dei same prosjekta innan utgangen av 2007. Det største tiltaket er nytt parke-ringshus på Oslo lufthamn, Gardermoen som har ei total kostnadsramme på 380 mill. kr. Gjennom dotterselskapet Flesland Eiendom AS skal Avinor vidare byggje eit flyplasshotell ved Bergen lufthamn, Flesland til 180 mill. kr. Avinor skal òg utvide dagens flyplasshotell ved Oslo lufthamn, Gardermoen for 140 mill. kr innan utgangen av 2007.

Kommersiell verksemd

Dei såkalla kommersielle inntektene frå parke-ringsverksemd, hotellverksemd, utleige av areal og avgiftsfritt sal på lufthamnene utgjør 40 prosent av inntektene i Avinor. I § 10-planen viser Avinor til at selskapet vil halde fram med å utvikle desse områda, og Avinor har eit mål om at dei kommersielle inntektene skal vekse 50 prosent raskare enn talet på passasjerar.

Finansiering og låneopptak

Avinor hadde pr. utgangen av 2005 ei langsiktig renteberande gjeld på 7,0 mrd. kr, i hovudsak knytt til eit lån frå staten til Oslo Lufthavn AS.

I § 10-planen viser Avinor til at selskapet i dag har ein solid finansiell situasjon. På kort sikt har selskapet tilstrekkeleg likviditet til å finansiere investeringane sine. Avinor står overfor store investeringar dei nærmaste åra, mellom anna i samband med forskrift om utforming av store fly-

plassar og mogleg behov for ein ny terminal ved Oslo lufthamn, Gardermoen.

Avinor legg til grunn at det vil bli nødvendig å finansiere framtidige investeringar gjennom låneopptak. Avinor vil setje i gang arbeid for å leggje forholda til rette for at selskapet kan ta opp lån til mest mogleg gunstige vilkår i den private marknaden. Prognosar viser at det tidlegast vil vere aktuelt med låneopptak i 2008. Lånebehovet fram til 2010 er berekna til maksimalt to mrd. kr.

Det skal elles nemnast at Avinor har etablert nokre av dei større kommersielle aktivitetane i eigne juridiske einingar. Prosjekta blir finansierte med lån og eigenkapital, slik at risikoen for Avinor er avgrensa til den eigenkapitalen som er skoten inn. Dette gjeld følgjande selskap: Oslo Lufthavn Eiendom AS, Avinor Parkeringsanlegg AS, Flesland Eiendom AS og Værnes Eiendom AS.

5.3 Marknad

Marknadsutvikling

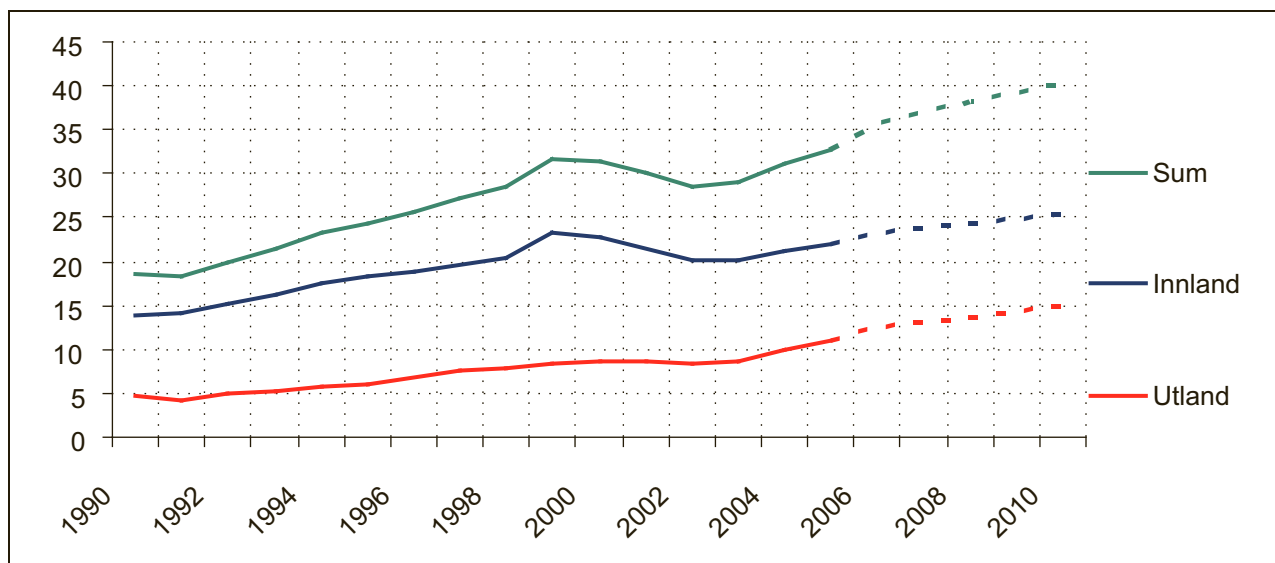
Figur 5.4 viser utviklinga i talet på flypassasjerar på lufthamnene til Avinor for perioden 1990-2005 og ei prognose for perioden 2006-2010.

Ein jamn vekst i passasjertalet på heile 1990-talet vart avløyst av stagnasjon og nedgang frå toppåret 1999. I 2003 var passasjertalet nede på 1997-nivå. Eit vendepunkt kom på slutten av 2003, og sidan den gong har passasjertalet vakse jamt. Det tidlegare toppåret 1999 vart passert i 2005. Den sterke trafikkveksten har halde fram i 2006. Ved utgangen av oktober 2006 hadde passasjertalet auka med 11,2 prosent sidan byrjinga av året. Veksten dei seinaste åra har vore særleg sterk på utlandet. Ved utgangen av oktober 2006 hadde utanlandstrafikken auka med 15,6 prosent sidan byrjinga av året.

Avinor reknar med at trafikken vil halde fram med å vekse dei nærmaste åra. Ifølgje den siste oppdaterte prognosa frå Avinor, vil det vere 40,2 mill. passasjerar på lufthamnene til Avinor i 2010.

Ikkje-statlege lufthamner i det sentrale Austlandsområdet

I § 10-planen viser Avinor til at selskapet i hovudsak er einetilbydar av lufthamn- og flysikringstener i Noreg. Avinor reknar difor andre transportmiddel, særleg bilen, som sin viktigaste konkurrent. På lufthamnsida viser Avinor likevel til at Oslo lufthamn, Gardermoen møter konkurranse



Figur 5.4 Millionar passasjerar på lufthamnene til Avinor. Innlands, utanlands og samla. 1990-2005. Prognose 2006-2010

frå Sandefjord lufthavn, Torp og etter kvart Moss lufthavn, Rygge. Avinor viser til at det er det viktig at desse lufthamnene har same vilkår som Oslo lufthavn, Gardermoen, slik at Oslo lufthavn, Gardermoen kan halde fram med å dekkje underskottet på dei ulønnsame flyplassane.

Regionale utviklingsfora

Avinor viser til at selskapet er kome i ein situasjon der Avinor konkurrerer mot andre europeiske lufthamner for å trekkje til seg trafikk med lågkostselskap. I denne samanheng har Avinor teke initiativ til å opprette regionale utviklingsfora, i første rekkje i tilknytning til dei største lufthamnene. Formålet med desse foruma er at lokale og regionale styresmakter, saman med reiselivet og anna næringsliv, skal medverke med økonomiske støtte til oppretting av nye ruter.

Punktlegheit og regularitet

På bakgrunn av den negative utviklinga i punktlegheita og regulariteten har Avinor etablert eit samarbeid med flyselskapa med sikte på å snu denne utviklinga. Tiltak for å hindre driftsavbrott som følgje av forhold i flysikkeringsstenesta blir drøfta i kapitlet 5.5. Kommenterarar frå Samferdselsdepartementet følgjer i kapittel 5.6.5.

Kundemålingar

Avinor vil halde fram med kundemålingar kvartanna år, og målingane vil bli utvida til også å gjelde flyselskapa.

Konsultasjonsordningar

Avinor har etablert eit system med faste samarbeidsforum med brukarane både på sentralt og lokalt nivå. På sentralt nivå har ein forum for følgjande område: i) Overordna og prinsipielle spørsmål, ii) avgifter og investeringar, iii) flytryggleik og iv) operative problemstillingar. Avinor har òg starta eit samarbeid med flyselskapa for å drøfte innføring av eventuelle serviceavtaler mellom flyselskapa og Avinor. På lokalt nivå er det etablert samarbeidsforum som arbeider med spørsmål knytte til den daglege drifta.

Tilgjenge

Avinor har utarbeidd ein kvalitetsplan for heile flyreisa. Formålet med dette arbeidet har vore å sikre at flyreiser er tilgjengelege for alle. Planen legg opp til at kvar einskild lufthavn skal rapportere om tilgjenge ved eiga eining og prioritere tiltak lokalt.

5.4 Tilbringarteneste, miljø og samfunn

Tilbringarteneste

I § 10-planen viser Avinor til at selskapet arbeider for at ein høg prosentdel av trafikken til og frå flyplassane i selskapet skal gå føre seg med kollektive transportmiddel.

Spørsmålet om kollektivdelen i tilbringartenesta har spesiell relevans for Oslo lufthamn, Gardermoen. I dei rikspolitiske retningslinene som vart fastsette i samband med utbygginga av Oslo lufthamn, Gardermoen, var det ei målsetjing om at 50 prosent av reisene til og frå den nye flyplassen skulle gå føre seg med kollektive transportmiddel.

I stortingsproposisjonen om utbygginga på Gardermoen presenterte regjeringa ulike analyser for tilbringartenesta. Analysane vista at med eit jernbanebasert tilbringarsystem ville rundt 60 prosent av passasjerane nytte tog og buss. Det vart vist til at kollektivdelen kunne bli redusert etter kvart som folk og næringsliv ville slå seg ned nærare flyplassen og i større grad nytte bil til og frå Gardermoen, jf St.prp. nr. 90 (1991-1992) Utbygging og finansiering av hovedflyplass for Oslo-området på Gardermoen med tilhørende tilbringarsystem og konsekvenser for Forsvaret.

I reguleringsplanen for den nye hovudflyplassen på Gardermoen heiter det at utbygginga av parkeringsplassar for flypassasjerar skal skje etappevis og tilpassast eit konkret overordna mål om at minst 50 prosent av flypassasjerane skal reise kollektivt til og frå flyplassen. I reguleringsplanen er det vidare sett eit tak på 14 000 parkeringsplassar for flypassasjerar innan reguleringsområdet.

Oslo Lufthavn AS viser til reisevaneundersøkingar som selskapet gjorde i 1999 og 2005. Ifølgje desse undersøkingane gikk 59 prosent av reisene til og frå Oslo lufthamn, Gardermoen føre seg med dei kollektive transportmidla buss og tog i 2005. Tilsvarande tal for 1999 var 64 prosent. Sjølv om det var prosentvis færre som nytta buss og tog i 2005 enn i 1999, viser Avinor til at ein kollektivdel på 59 prosent framleis er eit høgt tal i ein internasjonal samanheng.

Ved opninga av Oslo lufthamn, Gardermoen i 1998 kunne Oslo Lufthavn AS tilby 8 000 parkeringsplassar. I takt med trafikkutviklinga var tilbodet auka til 10 800 plassar ved utgangen av 2005. Oslo Lufthavn AS er no i ferd med å byggje eit nytt parkeringshus med plass til 2 600 bilar, jf. kapittel 5.2. Når det nye parkeringshuset er fer-

dig, vil Oslo lufthavn AS kunne tilby knapt 13 400 parkeringsplassar til flypassasjerane.

I tillegg til tilbodet på parkeringsplassar frå Oslo Lufthavn AS, kjem tilbodet av parkeringsplassar frå private aktørar som er lokaliserte utanfor reguleringsområdet til Oslo Lufthavn AS.

Miljø

Avinor nyttar kjemikalier i samband med avvising av fly og brannøvingar. Avinor har eit overvakingssystem for å sikre at utleppa held seg innan vilkåra i utsleppsløyva.

Både i samband med drift og investeringar følger Avinor i størst mogleg grad krava i forskrifta om miljøriktige innkjøp.

Støy

I forureiningsforskrifta er det stilt krav om at det må setjast i verk tiltak når støyen inne i bustader overstig ein fastsett grenseverdi. Avinor avslutta arbeidet med isoleringstiltak på bustader etter denne forskrifta i 2005. I perioden 1999-2003 er støypлага frå luftfart blitt redusert med om lag 22 prosent.

Avinor vil halde fram arbeidet med å kartlegge støy rundt sine lufthamner. Selskapet har ei målsetjing om at alle lufthamnene i Avinor skal ha oppdaterte flystøysonekart innan 4-8 år. Nye/oppdaterte flystøysonekart er alt presenterte for 13 lufthamner. Berekningar viser at det ikkje har kome til nye bustadar rundt desse lufthamnene som treng isoleringstiltak etter forureiningsforskrifta. Avinor vil vidare vurdere flyoperative prosedyretiltak mot støy.

Ei gruppe busette rundt Oslo lufthamn, Gardermoen gjekk i 2002 til sak mot Oslo Lufthavn AS med krav om erstatning som følgje av flystøy. Høgsterett avsa dom i saka 2. mai 2006. Oslo Lufthavn AS tapte saka. Avinor reknar med at selskapet må ut med erstatningar på rundt 50 mill. kr som følgje av dommen. Etter Avinor si vurdering kan dommen få konsekvensar for andre lufthamner og andre transportsektorar.

Tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen

I § 10-planen viser Avinor til at selskapet vil medverke i lokale og nasjonale planprosessar for å sikre at forholda blir lagde til rette for nødvendig ekspansjon, mellom anna ved å bandleggje areal for ei tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen.

5.5 Flysikringstenesta

Behovet for flygeleiarar

I samband med resultatforbetningsprogrammet «Take-off-05» utarbeidde Avinor tidleg på 2000-talet prognosar for behovet for flygeleiarar. Prognosane viste at det ville bli eit overskott av denne yrkesgruppen i perioden 2005-2009. På bakgrunn av dette stansa Avinor utdanninga av nye flygeleiarar mellombels i 2003. Til saman vart tre planlagde kull stansa, eit i 2003 og to i 2004.

Dei planlagde omstillingane førde til uro i flysikringstenesta, og omstillingane i denne delen av Avinor har ikkje vore gjennomførde som planlagt. På slutten av 2005 var det fleire driftsavbrott i flysikringstenesta. Samferdselsdepartementet registrerer at det framleis er problem med kapasiteten innan flysikringstenesta, noko som råkar både sivile og militære brukarar av flysikringstenestene.

Avinor kom i byrjinga av 2006 fram til at behovet for flygeleiarar hadde vorte undervurdert i samband med «Take-off-05». For å betre tilgangen på flygeleiarar i framtida, har Avinor teke opp att utdanninga av flygeleiarar tidlegare enn planlagt. Eit nytt kull vart starta hausten 2005 og to nye kull hausten 2006. Nye kull er planlagde for 2007. Avbrottet i utdanninga vart likevel to år, og dei som starta utdanninga hausten 2005, vil ikkje vere ferdig utdanna før hausten 2007. Utdanning av nye flygeleiarar er såleis eit tiltak som først vil gi verknad etter at det har gått ei tid.

For å auke kapasiteten i flysikringstenesta på kort sikt, har Avinor sett i verk tiltak for å utnytte dagens flygeleiar kapasitet best mogleg. Flygeleiarane skal såleis i størst mogleg grad brukast i operativ drift, og turnusar og ferieavviklinga skal styrast betre.

For å betre det interne samarbeidsklimaet, har Avinor gått kritisk igjennom årsakene til dei problema som har vore. Tiltak er sette i verk. Mellom anna er det utvikla ein ny modell for samarbeidet mellom leiinga og dei tillitsvalde. Dette er eit tiltak som gjeld heile selskapet. Avinor understrekar likevel at det er nødvendig å gjennomføre planlagde effektiviseringar også i flysikringstenesta.

Avinor vurderer òg å rekruttere flygeleiarar frå utlandet, men gjer merksam på at det generelt er mangel på flygeleiarar også internasjonalt. Avinor har likevel kontakt med 10-15 interesserte utanlandske flygeleiarar med sikte på å gi dei eit tilbod. Avinor har òg forsøkt å leige inn flygeleiarar frå andre operatørar. Krav til utdanning og kla-

rering av personell frå styresmaktene set her grenser for kven som kan vere aktuelle tilbydarar. Ingen av dei mest aktuelle tilbydarane har kunna tilby hjelp.

Avinor har, saman med Luftfartsverket i Sverige og Naviar i Danmark, oppretta eit selskap kalla Entry Point North. Selskapet held til ved flyplassen Sturup i Malmö og driv opplæring av flygeleiarar for dei tre organisasjonane etter felleseuropeiske krav. Skolen vart offisielt opna i mars 2006.

Det felleseuropeiske luftrommet

Den einskaplege sertifiseringa av operatørar av flysikringstenester innan det felleseuropeiske luftrommet vil vere med på å leggje forholda til rette for ei utvikling mot ein marknad for flysikringstenester innan Europa, jf. kapittel 3.3. Avinor tek sikte på at selskapet skal vere sertifisert tråd med det nye regelverket i løpet av 2007.

I § 10-planen opplyser Avinor at delar av flysikringstenesta teknisk sett alt i nær framtid kan drivast av andre operatørar enn Avinor, lokaliserte utanfor Noreg. Avinor peikar på at det for selskapet blir viktig å vere proaktiv. Avinor tek sikte på å levere flysikringstenester med høgt tryggleiksnivå og til konkurransedyktige prisar i tida framover.

Sverige og Danmark har i lengre tid drøfta ulike konsept for samarbeid i delar av sine luftrom. Avinor deltok tidlegare i dette arbeidet, men trekte seg ut fordi selskapet ikkje fann prosjektet lønnsamt. Det ligg for tida ikkje føre konkrete planar om å opprette grensekryssande luftromsblokkar mellom Noreg og nabolanda. Men Avinor opplyser at selskapet driv sonderingar med nabolanda for å undersøke om det er mogleg å drive lufttrafikktenesta på tvers av landegrensene. I denne samanhengen blir òg vurdert om det er mogleg å danne ein grensekryssande luftromsblokk.

Avinor vil vurdere å delta i forskings- og utviklingsprogrammet innan det felleseuropeiske luftrommet (SESAR) når definisjonsfasa er over.

Reduksjon i talet på kontrollsentralar

Styret i Avinor vedtok i 2004 at Oslo kontrollsentral i Røyken skulle leggjast ned og at funksjonane skulle delast mellom kontrollsentralen i Stavanger og ein ny innflygingskontroll for Austlandet på Gardermoen.

I eit vedtak i september 2006 presiserte styret at ein såkalla matesektorfunksjon for Austlandet skal leggjast til den nye innflygingskontrollen på

Gardermoen. Vidare vedtok styret at nedlegginga av kontrollsentralen i Røyken skulle utsetjast til 2011-2012. Årsaka til utsetjinga var at Avinor vil innføre det nye trafikkreguleringssystemet for Austlandsområdet (OSLO ASAP) før sentralen i Røyken blir lagd ned. Sjå kapittel 5.1.2 for ei nærare beskriving av OSLO ASAP.

Det står likevel fast at Noreg skal ha to kontrollsentralar i framtida, ein i Stavanger og ein i Bodø. Den nye Kontrollsentral Sør i Stavanger skal ha ansvaret for undervegstrafikken i Sør-Noreg, off-shoresektorane og dessutan oppgåver knytte til innflygingskontrolltenester for lufthamnene på Sørlandet, Sørvestlandet og Vestlandet. Innflygingskontrollen på Gardermoen skal ha ansvaret for innflygingskontrollen for flyplassane på Austlandet og matesektorfunksjonen for Austlandet.

5.6 Kommenterar frå Samferdselsdepartementet

5.6.1 Flytryggleik

Regjeringa har ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med alvorleg skadde eller drepne innan transportsektoren, den såkalla nullvisjonen. Innan luftfarten er nullvisjonen langt på veg ein realitet. Dette viser at det langsiktige arbeidet med tryggleiken innan luftfarten, der ikkje minst Avinor har spelt og spelar ei vesentleg rolle, har gitt resultat. Samferdselsdepartementet vil understreke at det er viktig at dette arbeidet held fram.

Forskrift om utforming av store flyplassar

I St.meld. nr. 38 (1996-1997) Norsk luftfartsplan 1998-2007, Jf. Innst. S. nr. 228 (1996-1997), vart det sett opp ei målsetjing om at det skulle vere like trygt å fly med rute- og charterfly i Noreg som i dei andre vesteuropeiske landa. Denne målsetjinga har lege til grunn for arbeidet i Luftfartstilsynet med forskrift om utforming av store flyplassar. Med utgangspunkt i nullvisjonen vil Samferdselsdepartementet halde på denne målsetjinga. Samferdselsdepartementet har difor som mål at tryggleiken på alle norske flyplassar, inkludert kortbaneflyplassane, skal vere på same nivå som i annan vesteuropeisk luftfart.

Samferdselsdepartementet har merka seg at det vil vere krevjande å gjennomføre forskrifta og at forskrifta vil føre til kostnader for Avinor. Når det gjeld konsekvensane for lufthamnstrukturen, vil Samferdselsdepartementet vise til Soria Moria-erklæringa, der det heiter at dagens lufthamn-

struktur skal oppretthaldast, så sant det ikkje er eit uttrykt ønske lokalt om å leggje ned ein flyplass. Samferdselsdepartementet kan ikkje sjå at det har kome signal frå lokalt hald om at det er ønske om å leggje ned flyplassar. Samferdselsdepartementet har såleis som utgangspunkt at ingen lufthamner skal leggjast ned som følgje av forskrift om utforming av store flyplassar.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering ligg dei kostnadene som har kome fram, innanfor det som kan akseptierast. Departementet vil i denne samanhengen òg vise til at forskrifta opnar for ulike kompenserande tiltak i dei tilfella der det viser seg at det ikkje vil vere teknisk eller økonomisk mogleg å tilfredsstille krava til tryggleiksområda. Kompenserande tiltak kan såleis medverke til å redusere kostnadene ved forskrifta. Nokre av dei kompenserande tiltaka kan gå ut over transportstandarden. Samferdselsdepartementet kan likevel ikkje sjå at det er kome fram opplysningar som ikkje tilseier at det i hovudsak skal vere mogleg å vidareføre dagens transportstandard på kortbaneflyplassane.

Samferdselsdepartementet meiner ut frå dette at dagens lufthamnstruktur vil kunne oppretthaldast i tråd med Soria Moria-erklæringa. Departementet legg difor til grunn at Avinor held fram arbeidet med å oppgradere alle sine lufthamner i tråd med den nye forskrifta. Spørsmålet om korleis tiltaka som følgjer av dei nye krava, skal finansierast, er drøfta nærare i kapittel 5.6.2 under.

Innflygingsssystem på kortbaneflyplassane

I Soria Moria-erklæringa har Regjeringa slått fast at best mogleg tryggleik og regularitet på kortbaneflyplassane skal sikrast gjennom å betre innflygingsutstyret på flyplassane. Samferdselsdepartementet har merka seg at Avinor har som mål gradvis å ta i bruk eit satellittbasert innflygingsystem (SCAT I) på kortbaneflyplassane frå 2007 og utover.

Når systemet er godkjent og ferdig utprøvt, vil Samferdselsdepartementet vurdere om det i framtidige anbudsrundar på kortbanenettet bør stillast krav om at operatørane skal ha utstyr i flya slik at dei kan nytte systemet.

5.6.2 Økonomi

Samferdselsdepartementet disponerer ei rekkje økonomiske verkemiddel overfor Avinor, både som eigar og som sektordepartement. Samferdselsdepartementet fastset takstane til Avinor.

Dessutan har ein ordninga i statsbudsjettet med statleg kjøp av lufthamntenester. I tillegg kjem dei reine eigarverkemidla som fastsetjing av avkastingskrav og utbytte. Samferdselsdepartementet nyttar òg eigarrolla til å fastsetje dei samfunnsplagde oppgåvene i Avinor, jf. drøftinga i kapittel 3.1. For departementet er det viktig å sjå desse verkemiddela i samanheng, slik at Avinor får ein økonomi som set selskapet i stand til å løyse dei oppgåvene selskapet blir pålagt.

I det følgjande gir Samferdselsdepartementet si vurdering av takstpolitikken, statleg kjøp, finansiering og låneopptak for Avinor dei neste åra. Departementet gir òg sine kommentarar til den kommersielle satsinga i Avinor. Avkastingskrav og utbyttepolitikken er drøfta nærare i kapittel 6.2 og 6.3.

Takstpolitikk og statleg kjøp

I framtidsbileta frå Avinor i kapittel 5.2 er det lagt til grunn at staten ikkje går inn med statleg kjøp dei neste åra. Avinor understrekar at prognosane er usikre, og at ei negativ utvikling vil kunne gjere det nødvendig med statleg kjøp til dei regionale flyplassane.

Samferdselsdepartementet vil vise til den førre eigarmeldinga, der det vart lagt opp til at underskottet på dei regionale lufthamnene skulle kunne dekkjast både gjennom kjøp og gjennom intern krysssubsidierting i Avinor, jf. St.meld. nr. 36 (2003-2004) og Innst. S. nr. 262 (2003-2004).

På bakgrunn av dei økonomiske utsiktene for Avinor for 2006 vart det ikkje løyvt midlar til statleg kjøp av lufthamntenester i 2006, jf. St.prp. nr. 1 (2005-2006) og B.innst.S. nr. 13 (2005-2006). Den økonomiske utviklinga for Avinor så langt i 2006 har òg vist seg positiv. Trafikken veks raskare enn venta, og Avinor styrer mot ein auke i driftsresultatet, trass i reduksjonen i takstnivået og trass i at selskapet ikkje mottek midlar til statleg kjøp. Samferdselsdepartementet har difor heller ikkje foreslått å løyve midlar til statleg kjøp i 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007). Bortfallet i statleg kjøp dei to siste åra må òg sjåast i samanheng med at infrastrukturen til luftfarten vart omfatta av opplegget for meirverdiavgifta frå og med 2005, noko som har gitt Avinor ein gevinst på meir enn 350 mill. kr i året.

Samferdselsdepartementet vil vise til at Avinor står overfor økonomiske utfordringar også i åra etter 2007, mellom anna i samband med forskrift om utforming av store flyplassar. Samstundes er Avinor inne i ein periode med trafikkvekst og ei positiv økonomisk utvikling.

I Soria Moria-erklæringa har Regjeringa slått fast at ordninga med krysssubsidierting mellom bedriftsøkonomisk lønnsame og ulønnsame flyplassar skal vidareførast og at lufthamnstrukturen skal oppretthaldast. Sett i lys av dei store utfordringane på andre samferdselsområde, mellom anna på veg og bane, legg Samferdselsdepartementet i utgangspunktet ikkje opp til å gå inn att med statleg kjøp av lufthamntenester etter 2007. Departementet vil i denne samanhengen òg vise til gevinsten for Avior ved at infrastrukturen til at luftfarten no er omfatta av opplegget for meirverdiavgifta.

Ut frå dette følgjer det at Samferdselsdepartementet har som utgangspunkt at kostnadene i samband med forskrift om utforming av store flyplassar skal dekkjast gjennom intern krysssubsidierting i Avinor. I desse vurderingane støttar Samferdselsdepartementet seg mellom anna på den verddivurderinga av Avinor som har vore gjennomført i samband med denne meldinga. Sjå nærare omtale av verddivurderinga i kapittel 6.1.

I framtidsbileta i kapittel 5.2. konkluderer Avinor med at målsetjinga for åra 2007 og 2008 er å redusere avgiftene nominelt med 10-15 prosent. Selskapet understrekar samstundes at prognosane er usikre. For Samferdselsdepartementet var takstreduksjonane i 2005 og 2006 eit bidrag til å halde nede billettprisane på flyreiser og sikre god tilgang til flytransport i alle delar av landet. Samferdselsdepartementet stiller seg i utgangspunktet positivt til ein vidare reduksjon i takstnivået. Departementet vil likevel i sin takstpolitikk ta omsyn til at Avinor får høve til å løyse dei oppgåvene selskapet blir pålagt når Samferdselsdepartementet ikkje løyver midlar til statleg kjøp.

Samferdselsdepartementet vil peike på at luftfarten er ei omskifteleg næring. Uføresette hendingar kan endre det biletet ein i dag har av situasjonen i Avinor. Departementet vil difor følgje utviklinga nøye. Samferdselsdepartementet vil ta konkret stilling til utviklinga i takstnivået og innretninga av takstane i samband med den årlege fastsetjinga av takstregulativet til Avinor. På same måte vil behovet for kjøp av lufthamntenester bli vurdert konkret i samband med dei årlege budsjettprosessane.

Finansiering og låneopptak

I lys av dei store investeringane Avinor står overfor dei nærmaste åra, ser Samferdselsdepartementet at Avinor kan få behov for å ta opp lån i den private marknaden. Departementet føreset at Avinor tek opp lån til mest mogleg gunstige vilkår.

Departementet føreset elles at Avinor held seg innanfor dei avgrensingane som er gitt i § 11 i vedtektene til selskapet. Her heiter det at eigenkapitalen ikkje skal gå under 40 prosent av summen av bokført renteberande langsiktige lån og eigenkapital. Vidare skal ikkje den totale renteberande langsiktige gjelda overstige 10,5 mrd. kr. Dessutan skal ikkje eigedelar som inngår i basisverksemda til selskapet, kunne stillast som pant.

Kommersiell verksemd

Dei såkalla kommersielle inntektene utgjer om lag 40 prosent av inntektene i Avinor. Samferdselsdepartementet vil peike på at denne verksemda er viktig for å kunne halde nede avgiftene flyselskapa betaler til Avinor.

Departementet legg til grunn at Avinor held fram med å utvikle den kommersielle verksemda slik at denne aktiviteten byggjer opp under hovudverksemda i selskapet og er avgrensa til lufthamn-områda, i tråd med § 3 i vedtektene til selskapet. Endringar i dette må leggjast fram for samferdselsministeren, jf. § 10 i vedtektene.

Effektivitet

Avslutningsvis i dette kapitlet vil Samferdselsdepartementet understreke at det er viktig at Avinor held fram arbeidet med sikte på ein mest mogleg kostnadseffektiv drift.

5.6.3 Marknad

Ikkje-statlege lufthamner i det sentrale Austlandsområdet

I kongeleg resolusjon av 19. november 2004 gav Bondevik II-regjeringa konsesjon til sivil lufthamndrift på Rygge militære flystasjon. Konsesjonen vart gitt til Generalinspektøren for Luftforsvaret, men lufthamna skal drivast av det private selskapet Rygge sivile lufthavn AS etter avtale med Forsvaret. Det offisielle namnet på den sivile delen av lufthamna blir Moss lufthavn, Rygge.

I konsesjonen til Moss lufthavn, Rygge er det sett eit passasjertak på i underkant av 800 000 passasjerar pr. år. I konsesjonen heiter det vidare at Samferdselsdepartementet skal fastsetje takstane på lufthamna gjennom forskrift. Dette er heimla i luftfartslova som gir departementet høve til å fastsetje takstane både på statlege og ikkje-statlege lufthamner. Samferdselsdepartementet er no i ferd med å fastsetje premissa for den framtidige takspolitikken for Moss lufthavn, Rygge.

Utover Moss lufthamn, Rygge er det for tida fire ikkje-statlege lufthamner i Noreg som driv med rutetraffic. Den største av desse er Sandefjord lufthavn, Torp med 1,2 mill. passasjerar i 2005.

Samferdselsdepartementet vil vise til at ikkje-statlege lufthamner i det sentrale Austlandsområdet i tillegg til Oslo lufthamn, Gardermoen vil vere positivt for passasjerane som vil kunne få nye reisetilbod. Auka konkurranse kan òg verke skjerpande på Oslo lufthamn, Gardermoen og Avinor. På den andre sida kan dei ikkje-statleg lufthamnene medverke til å undergrave Gardermoen si evne til å finansiere ulønnsame flyplassar i Distrikts-Noreg.

Samferdselsdepartementet vil i denne samanheng peike på at Oslo lufthamn, Gardermoen hadde nærare 16 mill. passasjerar i 2005. Sandefjord lufthavn, Torp hadde 1,2 mill. passasjerar i 2005. Departementet kan ikkje sjå at Sandefjord lufthavn, Torp hittil har utgjort ein alvorleg trussel mot Oslo lufthamn, Gardermoen og Avinor.

Det er departementet si vurdering at innan det gjeldande konsesjonstaket på knapt 800 000 passasjerar vil heller ikkje den sivile lufthamndrifta på Rygge utgjere ein alvorleg trussel mot Oslo lufthamn, Gardermoen og Avinor. Dersom passasjertalet går over taket, skal Samferdselsdepartementet varslast. I tilfelle talet på passasjerar skal aukast ut over dagens tak, må konsesjonen behandlast på nytt. I denne samanhengen må det mellom anna vurderast om ein auke i passasjertalet vil vere i samsvar med allmenne omsyn.

Rygge Sivile Lufthavn AS planlegg å starte flygingar hausten 2007. Rygge Sivile Lufthavn AS meiner at trafikken kan nå passasjertaket alt kort tid etter oppstarten. Rygge Sivile Lufthavn AS har varsla Forsvaret om dette, og bede Forsvaret ta dette opp med luftfartsstyresmaktene. Denne førespurnaden blir no nærare drøfta av Forsvaret og Luftfartstilsynet.

Regionale utviklingsfora

Samferdselsdepartementet stiller seg positivt til det arbeidet Avinor har sett i gang med å etablere regionale utviklingsfora for å etablere nye flyruter. Dette kan medverke til å trekkje fleire utanlandske turistar til Noreg og såleis styrke reiselivet og medverke til regional utvikling. Samferdselsdepartementet føreset at Avinor og partane held seg innanfor EU/EØS-statstøtteregulverket for oppstartsstøtte til nye flyruter.

Konsultasjonsordningar

Samferdselsdepartementet vil vise til Avinor så å seie er eineleverandør av flysikringstenester i Noreg, og også i stor grad eineleverandør av lufthamntenester. Kundane til Avinor har difor få andre tilbydarar å gå til dersom dei er misnøgde med tenestene frå Avinor.

Samferdselsdepartementet vil i denne samanheng vise til konsultasjonsordningane som Avinor har etablert med representantar for brukarane. Departementet finn det positivt med det samarbeidet Avinor har etablert med flyselskapa for å snu den negative utviklinga innan punktlegheit.

Tilgjenge

Regjeringa har som målsetjing at transportsystemet skal være tilgjengeleg for alle. Luftfarten har lenge lege langt framme når det gjelder å ivareta omsynet til reisande med redusert funksjonsevne. Dette ansvaret har i stor grad blitt ivareteke av flyselskapa i samarbeid med lufthamnene. Under føresetnad av at EU-forordninga om lufthamnenes ansvar for å ivareta rettane til funksjonshemma passasjerar og passasjerar med redusert mobilitet under flyreiser blir innført i EØS, vil Avinor som lufthamneigar få eit formelt ansvar på dette området, jf. kapittel 3.2.

5.6.4 Tilbringarteneste, miljø og samfunn

Tilbringarteneste

Samferdselsdepartementet finn det negativt at kollektivdelen for reiser til og frå Gardermoen kan sjå ut til å ha vorte redusert dei seinaste åra. Samferdselsdepartementet vil likevel vise til at ein viss nedgang har vore venta, og at kollektivdelen framleis ligg over målet i reguleringsplanen på 50 prosent.

Denne vurderinga er basert på tal frå Avinor. Samferdselsdepartementet er kjent med at tal frå andre kjelder viser noko lågare kollektivdelar, men også i desse kjeldene ligg kollektivdelen over 50 prosent.

Departementet vil elles vise til at talet på parkeringsplassar innan reguleringsområdet på Gardermoen framleis ligg under taket på 14 000 parkeringsplassar i reguleringsplanen, også etter at det nye parkeringshuset er ferdig.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at Avinor også i tida framover, med dei verkemidla som står til rådvelde for selskapet, framleis skal arbeide for å leggje forholda til rette for at reisene

til og frå lufthamnene kan gå føre seg med kollektive transportmiddel. Spesielt er det eit mål at Oslo lufthamn, Gardermoen skal ha ein kollektivdel på 50 prosent. Samferdselsdepartementet vil følgje utviklinga nøye.

Miljø

Miljøbelastinga frå luftfarten er i hovudsak knytt til utslepp av klimagassar, støy og utslepp av kjemikalier.

Samferdselsdepartementet har merka seg det arbeidet som går føre seg i Avinor i samband med utslepp av kjemikalier og førebyggjing av støy.

Når det gjeld støy, viser Samferdselsdepartementet til arbeidet med ny støyforskrift for Oslo lufthamn, Gardermoen, jf. omtale i kapittel 3.2. Samferdselsdepartementet vil òg vises til rapporten «Fornytt satsing mot støy» der det blir gitt innspel til departementa om nasjonalt støymål, ambisjonsnivået i forureiningsforskrifta og utkast til ein handlingsplan mot støy. Rapporten er utarbeidd av fleire statlege direktorat, etatar og organisasjonar - mellom anna Avinor og Luftfartstilsynet. Regjeringa evaluerer no det nasjonale støymålet, ambisjonsnivået i forureiningsforskrifta og vil leggje fram ein handlingsplan mot støy. Resultatet av dette arbeidet vil kunne få verknad på arbeidet med støy i luftfartssektoren.

Innanlands luftfart er pålagt CO₂-avgift. Samferdselsdepartementet deltek i eit arbeid der målet er å kome fram til globale verkemiddel for å redusere utsleppet av klimagassar frå luftfarten. Arbeidet går føre seg i regi av FN-organisasjon for sivil luftfart (ICAO). Avgifter og kvotehandel er aktuelle verkemiddel. EU-kommisjonen har varsla eit initiativ for at luftfarten skal takast med i systemet for kvotehandel i EU.

I St.prp. nr. 1 (2006-2007) Skatte- avgifts- og tollvedtak har Regjeringa foreslått å innføre ei generell avgift på NO_x-utslepp. Avgifta vil òg omfatte innanriks luftfart.

Tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen

Ifølgje ein rapport som Norconsult har utarbeidd på vegne av Samferdselsdepartementet, vil det før eller seinare bli behov for ei tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen (Vurdering av behovet for en eventuell tredje rullebane ved Oslo lufthavn, Gardermoen, Norconsult 2005). Ifølgje rapporten vil behovet mest sannsynleg oppstå i perioden 2020-2030.

Samferdselsdepartementet vil vise til at saka

om ei tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen reiser omfattande og kompliserte problemstillingar. Rapporten frå Norconsult var på høyring i sommar. Samferdselsdepartementet er no i ferd med å gjennomgå og vurdere dei tilbakemeldingane departementet fekk i høyringa. Som eit ledd i dette vil departementet vurdere om det er behov for å hente inn nye opplysningar.

5.6.5 Flysikkeringsstenesta

Behovet for flygeleiarar

Luftfarten spelar ei viktigare rolle i transportmønsteret i Noreg enn i dei fleste andre europeiske land. Når luftfarten blir lamma som følge av for eksempel driftsavbrott i flysikkeringsstenesta, fører dette til at det norske samfunnet står stille på mange viktige område. Dette går òg ut over Forsvaret som er avhengig av flysikkeringsstenester frå Avinor. For Samferdselsdepartementet er det ikkje akseptabelt at vesentlege delar av norsk samfunnsliv blir råka på denne måten.

For Samferdselsdepartementet er det viktig at Avinor har tilstrekkeleg kapasitet i flysikkeringsstenesta, slik at både sivil og militær luftfart får eit tilfredsstillande tilbod av desse tenestene. Samferdselsdepartementet har merka seg at Avinor no har revurdert behovet for flygeleiarar, og at selskapet har sett i verk tiltak både kort og lang sikt for å sikre kontinuerleg drift i flysikkeringsstenesta. Departementet har òg merka seg at Avinor har sett i verk tiltak for å betre det interne samarbeidsklimaet i selskapet.

For Samferdselsdepartementet er det òg viktig at flysikkeringsstenesta har ei tilfredsstillande kostnadsutvikling over tid. Undervegsavgifta skal finansiere undervegstenesta. For nærmere omtale av undervegstenesta sjå boks 2.1. I mai 2006 såg Avinor for seg at det ville vere tilstrekkeleg med ein auke i undervegsavgifta på 5,0 prosent, men mellom anna som følge av lønnsoppgjæret for flygeleiarar våren 2006, har Avinor funne å måtte foreslå ein auke på 17,0 prosent. For dei andre avgiftene foreslår Avinor ein nedgang, slik at det gjennomsnittlege avgiftsnivået likevel blir foreslått redusert med 5,1 prosent.

Takstregulativet er no til behandling i Samferdselsdepartementet. Departementet vil peike på at forslaget frå Avinor inneber ein sterk vekst i undervegsavgifta i ein situasjon der dei andre avgiftene går ned som følge av vekst i talet på passasjerar. Samferdselsdepartementet vil understreke at det er viktig at Avinor held fram arbeidet med å effektivisere flysikkeringsstenesta, slik at ein

etter kvart kan få ei positiv utvikling i avgiftsnivået også på dette området. Effektiviseringsarbeidet må likevel gå føre seg i forståing med dei tilsette og på ein måte som sikrar stabil drift.

Samferdselsdepartementet vil følgje situasjonen innan flysikkeringsstenesta nøye i tida framover, både med omsyn til utviklinga i kapasiteten og utviklinga i kostnadene.

Det felleseuropeiske luftrommet

Den einskaplege sertifiseringa av operatørar av flysikkeringsstenester innan det felleseuropeiske luftrommet vil vere med og leggje forholda til rette for at det kan utviklast ein marknad for flysikkeringsstenester innan Europa, jf. kapittel 3.3. Av regelverket for det felleseuropeiske luftrommet følgjer det at Samferdselsdepartementet skal vurdere om Avinor skal givast formell einerett til å yte dei lufttrafikktenestene selskapet yter i dag, eller om ein skal opne for andre operatørar.

I § 10-planen opplyser Avinor at delar av flysikkeringsstenesta alt i nær framtid teknisk sett kan drivast av andre operatørar enn Avinor, og at tenestene i framtida heller ikkje må drivast frå Noreg, jf. kapittel 5.5. Booz Allen Hamilton-rapporten sår likevel i tvil om det i løpet av så kort tid vil eksistere ein marknad for denne type tenester i Europa, jf. kapittel 2.

I høyringsforslaget frå Samferdselsdepartementet til gjennomføringsregelverk for det felleseuropeiske luftrommet i norsk rett, jf. kapittel 3.2, har Samferdselsdepartementet gått inn for at Avinor skal peikast ut som eineleverandør av undervegs- og innflygingstenester i Noreg. Når det gjeld tårntenester, blir det opna for at lufthamneigarane sjølve kan velje operatør. Bakgrunnen for dette er at Samferdselsdepartementet ikkje har ønskt å påleggje ikkje-statleg lufthamner – som Sandefjord lufthavn, Torp, som i dag kjøper tårntenester frå Avinor – å nytte Avinor. Dette fører òg til at dei ikkje-statlege lufthamnene som i dag driv si eiga flygeinformasjonsteneste, vil kunne halde fram med dette. Dersom andre operatørar enn Avinor skal kome inn, er det teke atterhald om at behovet til det offentlege for å sikre kapasitet og kompetanse for sivil og militær luftfart i fred, og ved krise og krig, kan ivaretakast.

Samferdselsdepartementet legg med dette ikkje opp til ein omfattande konkurranse om lufttrafikktenester i Noreg. Samferdselsdepartementet vil likevel vise til at den beste måten Avinor kan sikre at selskapet kan levere flysikkeringsstenester i Noreg også i framtida, vil vere å drive desse

tenestene like effektivt som operatørar elles i Europa.

Samferdselsdepartementet tek sikte på at Noreg skal ta aktivt del i arbeidet med utviklinga av dei funksjonelle luftromsblokkane for å sikre ei mest mogleg effektiv drift av lufttrafikktenestene i Noreg. Dersom delar av norsk luftrom skal kontrollerast frå andre land, må det takast atterhald om at behovet til det offentlege for å sikre kapasitet og kompetanse for sivil og militær luftfart i fred, og ved krise og krig, kan ivaretakast.

Samferdselsdepartementet kan ikkje sjå at det felles avgiftsregelverket for lufttrafikktenester som no er vedteke, vil gi vesentlege konsekvensar for takstregulativet til Avinor eller for den måten desse tenestene blir finansiere på i dag. Dette tyder at innflygings- og tårntenesta på lufthamnene til Avinor framleis kan finansierast gjennom meir generelle lufthamnavgifter og andre inntekter i Avinor, og at kryssubsidieringa innanfor innflygings- og tårntenestene til Avinor kan halde fram. Regelverket vil difor primært gjelde for undervegsavgifta. No er det likevel slik at EU-regelverket for denne avgifta i stor grad byggjer på regelverket for Eurocontrol, der Noreg har vore medlem sidan 1994 slik at det heller ikkje her vil bli store endringar.

Forsvaret har i dag generelt avgiftsfritak i takstregulativet til Avinor. Forsvarets bruk av flysikringstenester blir finansiert i tråd med avtaleverket mellom Forsvaret og Avinor. Det avgiftsregelverket som no er vedteke, inneber at Forsvaret

må ta til å betale undervegsavgift for militære flygingar med sivile fly. Elles er det Samferdselsdepartementet si vurdering at ein utover dette ikkje treng å endre det avtaleverket ein har i dag som følgje av det nye avgiftsregelverk.

Samferdselsdepartementet vil vurderer korleis norske styresmakter skal delta i forskings- og utviklingsprogrammet innan det felleseuropeiske luftrommet (SESAR). For norske styresmakter er det viktig å sikre at norske interessentar kan delta i dette prosjektet på like vilkår med andre land.

Talet på kontrollsentralar

Styrevedtaket i Avinor i september 2006 inneber at færre funksjonar og årsverk blir overflytta til Stavanger samanlikna med ein situasjon der den såkalla matesektorfunksjonen for Austlandet òg hadde vorte overført til Stavanger. Kontrollsentralen i Røyken vil dessutan bli lagd ned noko seinare enn opphavleg planlagt.

For Samferdselsdepartementet er det eit overordna mål at Avinor skal drive flysikringstenesta på ein mest mogleg sikker og effektiv måte. Innan denne ramma er det departementet si vurdering at styret har ansvar for å organisere drifta av flysikringstenesta slik at dette målet blir nådd. Samferdselsdepartementet har likevel merka seg at det står fast at Noreg skal ha to kontrollsentralar i framtida, ein i Stavanger og ein i Bodø. Samferdselsdepartementet viser elles til ei fylldigare omtale av denne saka i St.prp. nr. 1 (2006-2007).

6 Avkastingskrav og utbytte

6.1 Verdivurdering av Avinor

Ekstern verdivurdering

I samband med danninga av Avinor AS vart det gjennomført ei uavhengig verdivurdering av selskapet og lagt fram ein tentativ opningsbalanse for selskapet, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) og B.innst.S.nr. 13 Tl.01 (2002-2003).

Verdivurderinga og opningsbalansen bygde på ein føresetnad om at heile underskottet ved dei lufthamnene som er omfatta av ordninga med statleg kjøp, skulle dekkjast av staten. I førre eigarmelding vart det lagt til grunn at dette underskottet skulle kunne dekkjast både gjennom statleg kjøp og intern kryssubsidiering i Avinor, jr. St. meld. nr. 36 (2003-2004) og Innst. S. nr. 262 (2003-2004). For 2006 og 2007 har ikkje Samferdselsdepartementet funne det nødvendig å løyve midlar til statleg kjøp.

Revisjonsselskapet Deloitte AS utførde på oppdrag av Samferdselsdepartementet ei ny verdivurdering av Avinor i desember 2005. Deloitte vurderte samstundes avkastingskravet til Avinor. Verdivurderinga har hatt som føresetnad at Samferdselsdepartementet ikkje løyver midlar til statleg kjøp.

Etter at denne verdivurderinga vart lagd fram, kom det fram nye opplysningar som ikkje var kjende då Avinor la fram § 10-planen i mars 2006. Deloitte gjorde difor ei oppdatering av verdivurderinga i oktober 2006. Verdsetjingstidspunktet i oppdateringa vart oppretthalde som 1. januar 2006. Verdivurderingane følgjer meldinga som utrykte vedlegg.

Verdien av eigenkapitalen i konsernet Avinor er berekna til 8,3 mrd. kr. I dette er verdien av verksemda i konsernet Oslo Lufthavn AS berekna til 28,9 mrd. kr, medan verdien av resten av verksemda i Avinor er berekna til minus 14 mrd. kr. Korrigert for finansielle aktiva og forpliktingar pr. 31.12.2005 utgjer eigenkapitalverdien i konsernet Oslo Lufthavn 20,4 mrd. kr, og i rest-Avinor minus 12,1 mrd. kr.

Den verdien som er berekna, ligg noko over den bokførde eigenkapitalen i konsernet. Dette viser at det har vore ei positiv utvikling i verdien av selskapet sidan det vart etablert. Verdivurde-

ringa viser samstundes ei større spreiding i verdiane mellom Oslo Lufthavn AS og resten av Avinor enn tidlegare. Dei nye prognosane og verdiberekninga viser difor tydeleg den kryssubsidieringa som må gå føre seg frå Oslo Lufthavn AS til dei mindre og mellomstore flyplassane i morselskapet Avinor AS.

Den berekna verdien er sensitiv for endringar i føresetnadene, spesielt utviklinga i avgiftene. Til grunn for den berekna verdien ligg føresetnader om at Samferdselsdepartementet gir Avinor rammevilkår gjennom fastsetjinga av takstregulativet som er slik at konsernet samla sett oppnår ein rimelig avkastning på den investerte kapitalen.

Deloitte vurderer at den finansielle situasjonen i selskapet i dag er «meget god». Føreset at drifta utviklar seg i tråd med det som er lagt til grunn for verdivurderinga, er det Deloitte si vurdering at konsernet vil kunne finansiere nødvendige investeringar utan ytterlegare tilførsel av midlar frå eigar, verken i form av lån, eigenkapital eller statleg kjøp. Dette føreset at den framtidige utbyttepolitikken og eventuelt behovet for statleg kjøp blir vurdert løpande og eventuelt justert dersom drifta ikkje utviklar seg i tråd med føresetnadene for verdivurderinga.

Kommentarar frå Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet er som eigar av Avinor innstilt på at selskapet skal ha ei finansiell stiling som er i samsvar med dei krava som blir stilte til utviklinga i selskapet. Selskapet ser ut til å ha ein god eigenkapitalsituasjon i dag i forhold til dei utfordringane som selskapet er stilt overfor.

Departementet har merka seg at Deloitte, når dei har berekna verdien av Avinor, har føreset at Samferdselsdepartementet som takststyresmakt vil la takstane utvikle seg slik at konsernet samla sett oppnår ei rimelig avkastning på den investerte kapitalen.

Samferdselsdepartementet har òg merka seg at Deloitte vurderer selskapet sin finansielle situasjon i dag som «meget god», og at Avinor-konsernet vil kunne finansiere nødvendige investeringar utan ytterlegare tilførsel av midlar frå eigar. Føre-

setnaden for dette er at drifta utviklar seg i tråd med det som er lagt til grunn for verdivurderinga. Departementet legg difor ikkje opp til å tilføre selskapet midel, verken gjennom lån, eigenkapital eller statleg kjøp.

Samferdselsdepartementet vil likevel følgje utviklinga nøye og vurdere behovet for statleg kjøp i samband med dei årlege budsjettprosessane. Likeeins vil departementet ta stilling til utviklinga i takstnivået og innretninga av takstane i samband med den årlege fastsetjinga av takstregulativet for Avinor.

6.2 Avkastingskrav

Avkastingskravet er eit teoretisk uttrykk for kravet eigaren stiller til verdiskapinga i selskapet. Kravet er mellom anna berekna med utgangspunkt i den risikoen ein kan vente at ei tilsvarende investering vil ha i marknaden. Det vil seie at avkastingskravet på den innskotne kapitalen blir sett lik den avkastinga staten kan oppnå på ei investering med same risiko.

I samband med den førre verdivurderinga vart det lagt til grunn eit avkastingskrav til eigenkapitalen og totalkapitalen etter skatt på høvesvis 10,3 og 7,0 prosent.

Deloitte har i samband med verdivurderinga berekna eit nytt avkastingskrav til totalkapitalen. Grunnlaget for berekninga er kapitalverdimodellen basert på marknadsforhold. Avinor får gjennom dei nye berekningane redusert avkastingskravet til eigenkapitalen og totalkapitalen etter skatt til høvesvis 9,70 og 6,45 prosent.

Avkastingskravet er ein viktig styringsreiskap for leinga i Avinor ved at leinga kan måle om resultatata i selskapet er like gode som resultatata i andre tilsvarende verksemdar og dermed om verksemda er tilstrekkeleg effektiv. Eit korrekt avkastingskrav skal mellom anna medverke til at selskapet set i verk sunne investeringsprosjekt. Om den faktiske avkastinga over tid viser seg å vere dårlegare enn det langsiktige avkastingskravet, vil det kunne vere eit viktig signal om mellom anna høge kostnader i verksemda.

Avkastingskravet på kapitalen er utelukkande eit måltal. Aksjelova gir rammer for korleis det

årlege resultatet kan disponerast og mellom anna kor mykje som kan betalast ut som utbytte til eigaren. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Avinor vurderer dei kommersielle investeringane mot avkastingskravet. Avinor vil gjennom plikta til å drive dagens flyplassnett måtte gjennomføre investeringar som ein ikkje kan rekne med at vil vere bedriftsøkonomisk lønnsame. Samferdselsdepartementet ser at dette kan medverke til å svekke den reelle avkastinga i selskapet. Departementet legg til grunn at Avinor legg strategiar som på sikt vil sikre best mogleg avkastning på kapitalen som er investert i selskapet.

6.3 Utbyttepolitikk

Utbyttepolitikken gir uttrykk for staten sine forventningar til utbyttet frå Avinor. I selskap der staten eig alle aksjane, slik som i Avinor, er generalforsamlinga ikkje bunden av styret sitt forslag om utdeling av utbytte jf. aksjelova/allmennaksjelova § 20-4. Staten kan likevel ikkje fritt fastsetje utbytenivået utan avgrensingar, men må følgje reglane i aksjelova om kva som er lovleg utbytte.

Utbyttet er den realiserte avkastinga av kapitalen som staten har skote inn i verksemda. I tillegg er utbyttepolitikken eit verkemiddel for å påverke kapitalstrukturen i selskapet. Samferdselsdepartementet tek sikte på å føre ein langsiktig og føreseieleg utbyttepolitikk overfor Avinor, slik at selskapet skal vere kjent med det finansielle handlingsrommet og kunne ta riktige avgjerder om investeringar og lånebehov.

Samferdselsdepartementet tek sikte på å videreføre utbyttepolitikken for Avinor som er foreslått i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Dette inneber at utbyttet frå Avinor skal fastsetjast på grunnlag av statens innlansrente multiplisert med den marknadsverdivurderte eigenkapitalen. Utbyttet skal avgrensast oppover til 75 prosent av overskottet i konsernet etter skatt. Samferdselsdepartementet er oppteke av at selskapet og styret kan gjennomføre investeringar som sikrar ei langsiktig og god utvikling av selskapet og som gjer at selskapet kan ivareta samfunnsoppgåvene og sektoroppgåvene sine.

7 Økonomiske og administrative konsekvensar

I meldinga er det lagt opp til at kostnadene i samband med forskrift om utforming av store flyplassar skal finansierast gjennom intern krysssubsidiering i Avinor. Dette vil gi høgare avgifter for brukarane av tenestene frå Avinor enn det ein elles ville ha fått.

Elles reknar ikkje Samferdselsdepartementet med at nokre av tiltaka i denne meldinga vil gi andre vesentlege økonomiske og administrative konsekvensar, verken for selskapet, staten eller samfunnet elles.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 15. desember 2006 om verksemda i Avinor 2006-2008 blir send Stortinget.

Vedlegg 1**Vedtekter for Avinor AS**

(17. juni 2003)

§1

Selskapets firma er Avinor AS.

§2

Selskapets forretningskontor er i Oslo.

§3

Selskapet skal eie, drive og utvikle luftfartsanlegg ved å legge til rette for sikker og effektiv luftfart, yte tjenester innen samme område og annen virksomhet som bygger opp under foretakets hovedvirksomhet, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnområdene. Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datterselskaper, eller gjennom andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med.

Selskapet skal utføre samfunnsplagte oppgaver i henhold til lovgivning, konsesjon m.v., herunder planlegging og utredning innenfor luftfartssektoren og beredskapsoppgaver.

§4

Selskapets aksjekapital er NOK 5.400.100.000 fordelt på 540.010 aksjer á NOK 10.000. Selskapets aksjer skal ikke registreres i Verdipapirsentralen.

§5

Styret skal etter generalforsamlingens beslutning bestå av fra 7 til 10 medlemmer.

Fem, eventuelt seks, styremedlemmer, herunder styrets leder og nestleder, velges av generalforsamlingen. Styremedlemmenes tjenestetid er to år.

§6

To, eventuelt tre, styremedlemmer med varamedlemmer velges ved direkte valg av og blant de

ansatte etter reglene i aksjeloven om de ansattes representasjon i selskapets styre med tilhørende forskrift. I den utstrekning det er inngått avtale om ikke å ha bedriftsforsamling, jf. aksjeloven § 6–35 annet ledd, skal de ansatte velge ett styremedlem med varamedlem eller to observatører med varamedlemmer i tillegg til den representasjonen som følger av forrige punktum, jf. aksjeloven § 6–4 tredje ledd.

§7

Selskapets firma tegnes i fellesskap av styreleder og et styremedlem.

§8

Styret tilsetter selskapets daglige leder og fastsetter tilsetningsvilkårene.

§9

Ordinær generalforsamling holdes hvert år innen utgangen av juni måned. På den ordinære generalforsamling skal følgende spørsmål behandles og avgjøres:

1. Godkjenning av årsregnskapet og årsberetningen, herunder utdeling av utbytte.
2. Andre saker som etter lov eller vedtekter hører under generalforsamlingen.

§10

Styret skal forelegge for samferdselsministeren alle saker som antas å være av vesentlig samfunnsmessig eller prinsipiell betydning, herunder saker om hel-/delprivatisering av basisvirksomhet.

Styret skal hvert år legge frem for samferdselsministeren en plan for virksomheten med datterselskaper, som omfatter følgende forhold:

1. Konsernets hovedvirksomhet de kommende år, herunder større omorganiseringer, videreutvikling av eksisterende virksomheter og utvikling av nye.

2. Konsernets økonomiske utvikling, herunder utviklingen i luftfartsavgiftene.
3. Konsernets investeringsnivå, herunder tilpassning av infrastrukturen til statens kjøp av flyrutetjenester.

Styret skal forelegge for samferdselsministeren vesentlige endringer i slike planer som tidligere er forelagt samferdselsministeren.

Samferdselsministeren vurderer selv hvorvidt han/hun ønsker å realitetsbehandle en sak.

§11

Langsiktige lån til finansiering av anleggsmidler kan bare tas opp innenfor en ramme som sikrer at

konsernets egenkapital ikke underskrider 40 prosent av summen av konsernets til enhver tid bokførte rentebærende langsiktige lån og egenkapital. Ved inngåelse av langsiktige finansieringsavtaler kan det ikke stilles pant i enkelte eiendeler i Avinor AS, Oslo Lufthavn AS eller andre datterselskaper som inngår i konsernets basisvirksomhet. Konsernets samlede rentebærende langsiktige lån kan ikke overskride 10,5 milliarder kroner.

§12

Prinsippene i mållova skal følges så langt råd er, men likevel slik at det ikke utgjør noen ulempe av betydning i forhold til private konkurrenter.

Vedlegg 2**Avinor – § 10 plan – Plan for virksomheten 2006–2008****1 Innledning**

Styret i Avinor AS utarbeider hvert år en plan for selskapets samlede virksomhet i henhold til vedtektenes § 10. Foreliggende plan dekker perioden 2006-08. Styret vil med denne planen informere generalforsamlingen om hvilke disposisjoner som planlegges for å ivareta bedriftens samfunnsmessige og forretningsmessige ansvar.

Hver annet år danner Avinors plandokument grunnlag for en melding til Stortinget om virksomheten i selskapet. Våren 2004 ble St.meld.nr. 36 (2003-2004) «Om virksomheten til Avinor AS» behandlet, heretter omtalt som «Eiermeldingen». Foreliggende plan vil danne grunnlag for departementets arbeid med neste melding om virksomheten, som etter planen skal legges frem høsten 2006.

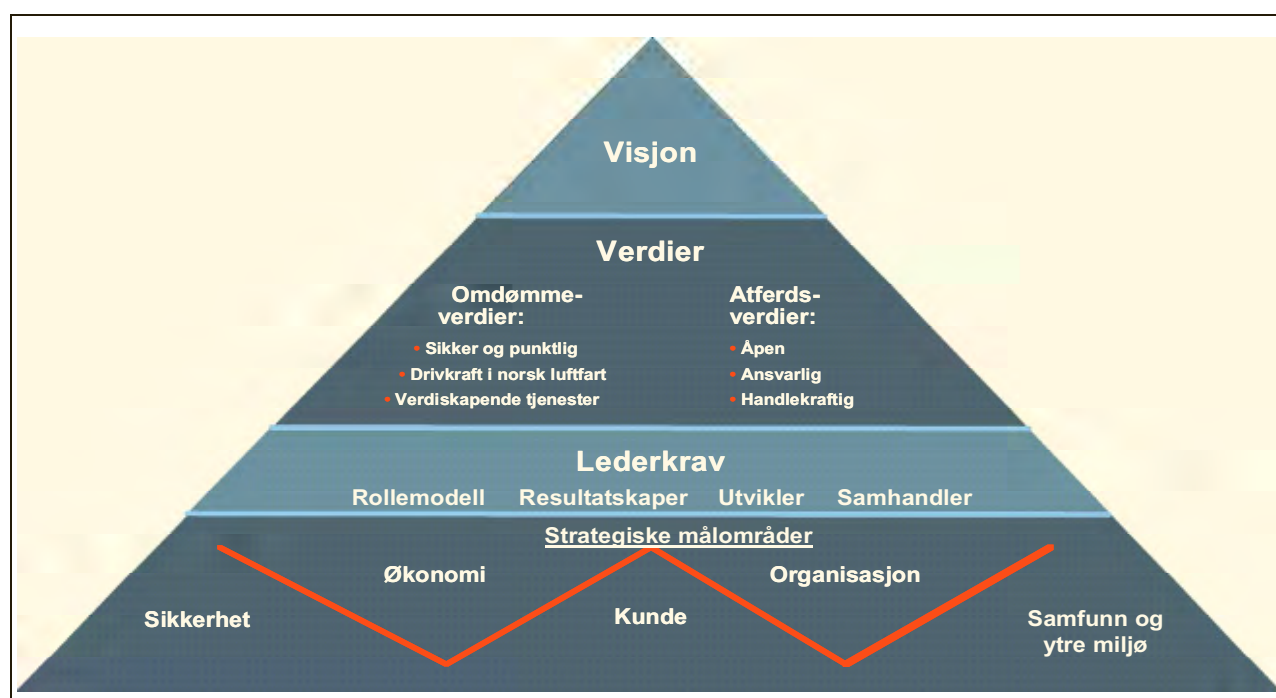
Avinors visjon er:

«Avinor – ledende innen sikkerhet og punktlighet i europeisk luftfart».

Avinors styre vedtok i desember 2004 en strategisk plan for perioden 2005-08. Planen skisserer prioriteringer innen de fem strategiske målområdene i styringspyramiden. I 2005 ble det arbeidet videre med å konkretisere og implementere foringene fra planen.

I foreliggende § 10 plan vil styret redegjøre for status i 2005 og strategier for 2006-08 innen de fem målområdene.

Planen er basert på dagens organisasjon og tilknytningsform. En er imidlertid kjent med at Samferdselsdepartementet har igangsatt et arbeid med å evaluere Avinor. Evalueringen skal særlig ta for seg spørsmålet om Avinor i tida framover skal være en integrert organisasjon med ansvar for både lufttrafikkjenesten, drift av lufthavnene og kommersiell virksomhet, eller om selskapet skal deles opp. Videre skal tilknytningsformen vurderes.



Figur 2.1 Styringspyramiden nedenfor viser sammenhengen mellom visjon, verdier og mål.

2 Sammendrag

Både samfunnsoppgaver og forretningsdrift

Avinors hovedformål er å ivareta et omfattende samfunnsansvar. Bedriften driver 46 flyplasser og den samlede flysikringstjenesten i Norge. Tjenestene ytes over hele landet og drives uten økonomisk støtte fra staten. For å kunne oppnå dette utvikles totalsystemet innenfor en solidarisk ramme der de flyplassene som genererer et overskudd finansierer driften av de øvrige. I 2006 forventes det at de interne overføringene vil være på ca 1.100 mill.kr. Flysikringstjenesten er ikke inkludert i de interne overføringene og avgiftene her er kostbasert.

Etableringen av Avinor som selskap i 2003 forutsatte at samfunnsoppgavene skulle opprettholdes og at hovedformålet var å utvikle en mer forretningsmessig drift for å sikre finansieringen av oppgavene. Den økonomiske utviklingen i de senere år har vært positiv og selskapet er godt rustet til å løse sine oppgaver.

Sikkerheten og den operative virksomheten viktigst

Den operative virksomheten på flyplassene og i flysikringstjenesten er kjernen i Avinors samfunnsansvar. Kravene til sikkerhet er absolutte og skal alltid ha første prioritet. Videre er det avgjørende at bedriften bidrar til høy punktlighet og regularitet i bransjen og at tjenestene ytes kosteffektivt – slik at passasjerens og flyselskapenes reisekostnader holdes på et lavest mulig nivå.

2005 – et utfordrende år

2005 var et utfordrende år for Avinor. Det ble gjennomført vesentlige omstillinger i bedriften og de interne spenningene har vært store. Dette medførte negative konsekvenser for flyselskapene, de reisende, næringslivet og offentlig forvaltning. Avinors omdømme er svekket, som følge av dette, og bedriften står overfor store utfordringer med å gjenreise tilliten i det norske samfunnet. Det er behov for å gå igjennom situasjonen og utvikle nye strategier og tiltak for å løse utfordringene. Dette skal skje i nært samarbeid mellom ledelse og ansatte. Det legges stor vekt på å styrke interne relasjoner og utnytte potensialet som ligger i de ansattes kompetanse og motivasjon.

Utfordringene har vært spesielt store innen flysikringstjenesten. Driftsstabiliteten har vært siktende og det interne samarbeidsklimaet dår-

lig. Avinor er inne i en prosess med å avdekke årsaksforhold og utvikle strategier for en konstruktiv utvikling. Målet er å definere fremtidsrettede løsninger som virker samlende. I denne prosessen ligger det en erkjennelse av at deler av grunnlagsmaterialet for bemanningsanslag ikke har vært tilfredsstillende.

Også innen andre deler av virksomheten har utfordringene vært betydelige, bl.a knyttet til den store omstillingen. Avinor vil løpende vurdere de forutsetningene som ligger til grunn og søke fremtidsrettede løsninger.

...men også mye positivt

Andre sider ved Avinors virksomhet har imidlertid utviklet seg positivt i 2005:

- Bedriften har oppnådd gode økonomiske resultater
- Sikkerhetsnivået videreutvikles på et høyt nivå
- Den nye organisasjonsmodellen fungerer godt
- Bedriften har ressurser til å satse betydelig mer på nødvendige investeringer enn tidligere

Ambisjonen for planperioden er å opprettholde gode resultater og rette opp de svakheter som er synliggjort.

Vil øke samfunnsnyttan

Avinors hovedambisjon for de neste årene er å øke samfunnsnyttan av bedriftens tjenester. Dette skal oppnås gjennom følgende hovedtiltak:

- Kjernevirksomheten skal styrkes gjennom tiltak som fremmer sikkerhet, kapasitet og punktlighet
- Totalsystemet av flyplasser og flysikringstjeneste vil bli drevet selvfinansierende – uten statlig støtte
- Infrastrukturen skal opprustes sterkere enn noen gang før – med et investeringsnivå på 3-4.000 mill.kr i planperioden
- Avgiftsnivået vil bli søkt senket med 10-15% i perioden 2007-08 for å bidra til en målrettet satsing på økt turisme til Norge og lavere reisekostnader for passasjerene
- Luftfartens potensiale til å skape sysselsetting og regional vekst vil bli støttet – noe som på lang sikt kan gi over 100.000 nye arbeidsplasser

Styret vil understreke at det kan være målkonflikter i ovennevnte punkter og at avveininger vil bli foretatt løpende. Ambisjonene er høye og er

basert på en god økonomi i bedriften, noe som skyldes trafikkvekst, kostnadsreduksjoner og en sterk økning i de kommersielle inntektene.

Den finansielle styrken må videreutvikles

På kort sikt er det finansielle grunnlaget godt, men det bygger på avgjørende forutsetninger:

- OSL og store lufthavner må sikres nødvendig prioritet og rammevilkår for å øke evnen til å finansiere totalsystemet
- Kommersielle inntekter må fortsatt gis høy prioritet – slik at de vokser utover dagens nivå på 1.929 mill.kr (ca 37 % av Avinors samlede inntekter)
- Det må sikres frihet til målrettet reduksjon i avgiftsnivået for å stimulere trafikken. Dette må følges opp slik at det kommer passasjerene til gode
- Eventuell økt konkurranse på Østlandet må etableres gjennom tiltak som er nøytrale og som tar hensyn til OSLS rolle i finansieringen av totalsystemet
- Bedriften må søke nye tiltak for å redusere kostnader
- Avinor må beholde den finansielle fleksibiliteten til å foreta store oppgraderinger og omprioriteringer på kort tid

Det understrekes at det er usikkerhet knyttet til de generelle økonomiske prognoser og at forandringer i makroøkonomisk utvikling og rammevilkår kan endre bildet. Det er derfor nødvendig at ordningen med statlig kjøp opprettholdes slik at den kan anvendes dersom behovet oppstår.

Meget høyt investeringsnivå

Avinor står foran et meget stort investeringsprogram de nærmeste årene. Det årlige behovet vil være 2-3 ganger høyere enn gjennomsnittet for siste 10 år. Dette har først og fremst sammenheng med den nye forskriften for utforming av flyplasser (BSL E 3-2). Det er ikke fastlagt hva de endelige kostnadene vil bli, men de kan ligge i størrelsesorden 1.500 – 2.000 mill.kr. I tillegg til dette kommer investeringer i andre sikkerhetstiltak, kapasitetsfremmende løsninger og nye ekspedisjonsbygg som fremmer servicenivå og muligheter for vekst på flyplassene.

Innenfor operative tjenester vil styret fremheve følgende satsninger:

- Investeringer, kompetanseutvikling og utviklingsarbeid for å styrke vinterdriften

- NATCON (System for styring og kontroll av lufttrafikken)
- Omfattende program for radarutbygging, bl.a i Nordsjøen
- Satellittbasert innflygingssystem til de regionale flyplassene
- Nytt trafikkreguleringssystem for trafikken på Østlandet (SOL/NORSIM)
- Ulike tiltak for å styrke sikkerhetskulturen og kompetansen i bedriften
- Grundig oppfølging av anbefalingene i rapporten fra Statens Havarikommisjon for Transport om sikkerheten i norsk luftfart
- Vurdere fremtidige teknologiske løsninger

Fokus på samfunnsnytte og bærekraftig utvikling

Luftfartens samfunnsnytte er meget stor i Norge. Dette er dokumentert i en bred analyse Avinor nylig har fått utført. Nordmenn reiser ca 5 ganger mer innenlands enn gjennomsnittet i Europa og bransjens andel av det samlede transportvolum er ca 5 ganger høyere. Landets geografi og desentraliserte bosettingsstruktur tilsier at flyet ofte er eneste realistiske transportform. Analyser viser at det er beskjedne konkurranseflate til tog, og at den viktigste konkurrenten er bilen.

I dag er det ca 20.000 direkte sysselsatte i norsk luftfart. Inkludert ringvirkningene er tallet ca 60.000 årsverk. Om 30-40 år ventes det at trafikkvekst vil muliggjøre en økning til 150-250.000 årsverk, dersom forholdene legges til rette for det.

En av de største utfordringene for vekst i luftfarten er de miljømessige ulemper som bransjen forårsaker. Styret vil understreke betydningen av at nye tiltak utvikles for å redusere ulempene, og at en hensyntar miljøet i utformingen av en samlet policy for luftfartens bidrag til en bærekraftig utvikling. Avinor og luftfartsbransjen som helhet, må utvise et stort miljøansvar for å redusere de ulempene som veksten kan medføre.

Punktligheten er viktig

En viktig del av Avinors samfunnsansvar er å legge til rette for punktlighet og regularitet i luftfarten. Bedriften har som målsetting å være ledende på punktlighet i Europa. I 2005 har punktligheten ikke vært tilfredsstillende, noe som har gitt negative konsekvenser for våre kunder. §10 planen redegjør for de viktigste satsingene som Avinor gjør. Det blir samtidig pekt på flyselskaperens utfordringer. Foreløpige beregninger viser at

24 % av forsinkelsene i 2005 er forårsaket av Avinor, og 63 % av flyselskapene. Det resterende er knyttet til værforhold og «annet».

Et godt flytilbud – avgjørende for turismen

Turisme er et sentralt vekstområde i norsk næringsutvikling. Dette vil derfor også være et viktig satsningsområde for Avinor. Det er en politisk målsetting at Norge skal øke antallet turister fra 3,5 til 4,5 millioner i løpet av 5 år. Norges suksess som turistland er langt på veg avhengig av et godt «flyprodukt», m.h.t. pris, kvalitet og markedsføring. Analyser viser at antallet utenlandske turister med fly kan øke fra 800.000 i 2003 til 2,3 millioner i 2015 og de samlede regionale virkningene kan anslås til 15-20 mrd.kr. Avinors flyplasser er i betydelig grad i en internasjonal konkurranse om denne trafikken. Det er derfor viktig at tjenestene og prispolitikken utformes offensivt for å kunne møte denne konkurransen.

Internasjonaliseringen og konkurransen øker

Internasjonaliseringen preger de fleste av bedriftens virkeområder. EUs prosjekt «Single Sky» vil utvikle felles rammebetingelser for flysikringstjenesten i Europa og på sikt kunne skape nye forutsetninger for Avinor. Styret påpeker i planen de utfordringer dette reiser både for myndighetene og Avinor.

Det pågår for tiden en meget sterk kommersialisering/privatisering av europeiske lufthavner. Dette vil skape nye enheter med stor styrke og kapasitet til å gå inn på nye markeder – også i Norge. Avinors lufthavner må være i stand til å møte disse utfordringene. Innenlands har Avinor en dominerende posisjon, men nye konkurransebetingelser oppstår på Østlandet gjennom utviklingen av Torp og Rygge. Det må sikres vilkår for OSL som gjør at bedriftens evne til å bidra i finansieringen av totalsystemet opprettholdes. Dette vil bl.a. bety større frihet i utvikling av avgiftssystemene.

Tabell 2.1 Hovedtall for sikkerhet i 2004 og 2005

	Antall	
	2005	2004
Luftfartsulykker der Avinor har vært medvirkende part	1	0
Alvorlige lufttrafikkhendelser der Avinor har vært medvirkende part	16	13
Antall rapporterte uønskede hendelser	1577	1570

3 Avinors virksomhet i 2005

Kapitlet inneholder en gjennomgang av selskapsresultater i 2005. Resultatene blir presentert i forhold til de fem strategiske målområdene i styringspyramiden: Sikkerhet, økonomi, kunde, organisasjon og samfunn / ytre miljø.

3.1 Sikkerhet

Sikkerhet skal alltid ha høyeste prioritet, og det arbeides aktivt for å videreutvikle sikkerhetskulturen i Avinors virksomhet. Det legges vekt på å prioritere ressurser slik at gevinsten for flysikkerheten blir størst mulig. Følgende målsettinger er fastlagt:

- Luftfartsulykker der Avinor har vært en medvirkende part skal ikke skje
- Alvorlige lufttrafikkhendelser der Avinor har vært medvirkende part skal ikke øke i antall selv om trafikkvolumet øker

3.1.1 Hovedtall for 2005

Avinors system med rapportering av uønskede hendelser ble innført fra 01.07.03 for flysikringstjenesten, og fra 01.10.04 for lufthavntjenesten. Dette har ført til at rapporteringen har økt. Grunnlaget for et forebyggende sikkerhetsarbeid blir dermed bedre. Hovedtallene de to siste år følger av tabell 2.1.

Det er registrert en ulykke (Hammerfest 1. mai 2005), men den resulterte ikke i noen alvorlige personskader. Videre er det registrert tre flere alvorlige hendelser i 2005 enn i 2004. Antall rapporter om hendelser er på samme nivå som i 2004.

3.1.2 Risikoanalyser og intern revisjonsvirksomhet

Antallet sikkerhets- og risikoanalyser ble doblet i 2005. Dette skyldes både endringer i forbindelse med omstillingsprosessen, og kravet i styrings-

systemet om risikovurderinger. I 2005 ble det gjennomført:

- 26 interne revisjoner i ulike deler av virksomheten, samt 3 prosjektrevisjoner
- 8 hinderanalyser
- 6 totalrisikoanalyser av ATM-systemer
- Ca. 20 mindre risikoanalyser (vedrørende bakke- og flysikringstjenesten)

3.1.3 Security

Sikkerhets- og adgangskontroll ved lufthavner, tårn og kontrollsentraler har de siste årene hatt stor oppmerksomhet. Ved utgangen av 2004 var det iverksatt full sikkerhetskontroll ved alle Avinors lufthavner. Ved utgangen av 2005 er 12 av Avinors lufthavner securitygodkjent. De øvrige er i prosess med godkjenning. Ny forskrift med utvidede securitykrav ble implementert 01.01.06.

3.1.4 Beredskap

Kriseplanverket er under oppdatering og vil bli fullført i løpet av 2006. Det er utarbeidet ny håndbok for krisehåndtering ved Hovedkontoret. Arbeidet med å ruste opp lokale krisehåndteringsplanverk starter i 2006. Videre er det igangsatt kartlegging av det trusselbildet som kan medføre at Avinor må gå fra en normal driftssituasjon til en situasjon der kriseledelse er påkrevd.

Et automatisk varslingsystem for innkalling av ekstra mannskaper ved brann/redning er utarbeidet. Systemet er innført på alle store og mellomstore lufthavner unntatt Bodø og Bardufoss (der ansvaret ligger hos Forsvaret)

3.1.5 Styringssystem – Styrende dokumentasjon

Det er gjennomført en total strukturell endring av Avinors oppbygging av styrende dokumenter. Det er utarbeidet maler og alle nivåer i den styrende dokumentasjonen har således fått en tydeligere standardisering. I januar 2005 ble både sikkerhetsstyringssystemet og kvalitetssystemet formelt akseptert av Luftfartstilsynet (LT).

3.1.6 Oppfølging av rapport om sikkerheten i norsk luftfart fra Statens Havarikommisjon for Transport

Statens havarikommisjon (SHT) gjennomførte en undersøkelse av sikkerhet og omstilling i 2004/2005 og publiserte sommeren 2005 rapporten, «Flysikkerhet i norsk luftfart under omstillings-

prosesser». Fem av tilrådingene i rapporten gjelder Avinor, de 14 andre adresserer forhold knyttet til LT, flyselskapene og Samferdselsdepartementet.

Rapporten fra SHT utgjør et viktig bidrag til sikkerhetsarbeidet i Avinor. Spesielt blir følgende forbedringsområder prioritert:

- Sikkerhetsrelaterte tiltak skal ikke iverksettes før de viktigste forutsetningene for endringen er tilstede
- Den interne kapasiteten i sikkerhetsstabene skal styrkes for å ivareta det økte rapporteringsgrunnlaget som det nye sikkerhetsstyringssystemet genererer
- Samarbeidsklime og tillit mellom konserndelse og sentrale tillitsvalgte må bli bedre slik at grunnlaget for å utvikle en god sikkerhetskultur er tilstede

3.2 Økonomi

3.2.1 Resultatutvikling

Figur 2.2 viser den økonomiske utvikling for Avinor-konsernet de senere år.

Konsernets driftsinntekter økte i 2005 med 3,5 % til 5.255 mill.kr i hovedsak som følge av økt sikkerhetsavgift, trafikkvekst samt økte kommersielle inntekter. Statens kjøp av regionale lufthavnstjenester utgjorde 35 mill.kr i 2005 – en reduksjon på 229 mill.kr sammenliknet med 2004.

Konsernets driftsresultat ble 811 mill.kr sammenliknet med 995 mill.kr i 2004. Resultatnedgangen skyldes i hovedsak økte pensjonsforpliktelser samt reduksjonen i statlige kjøp.

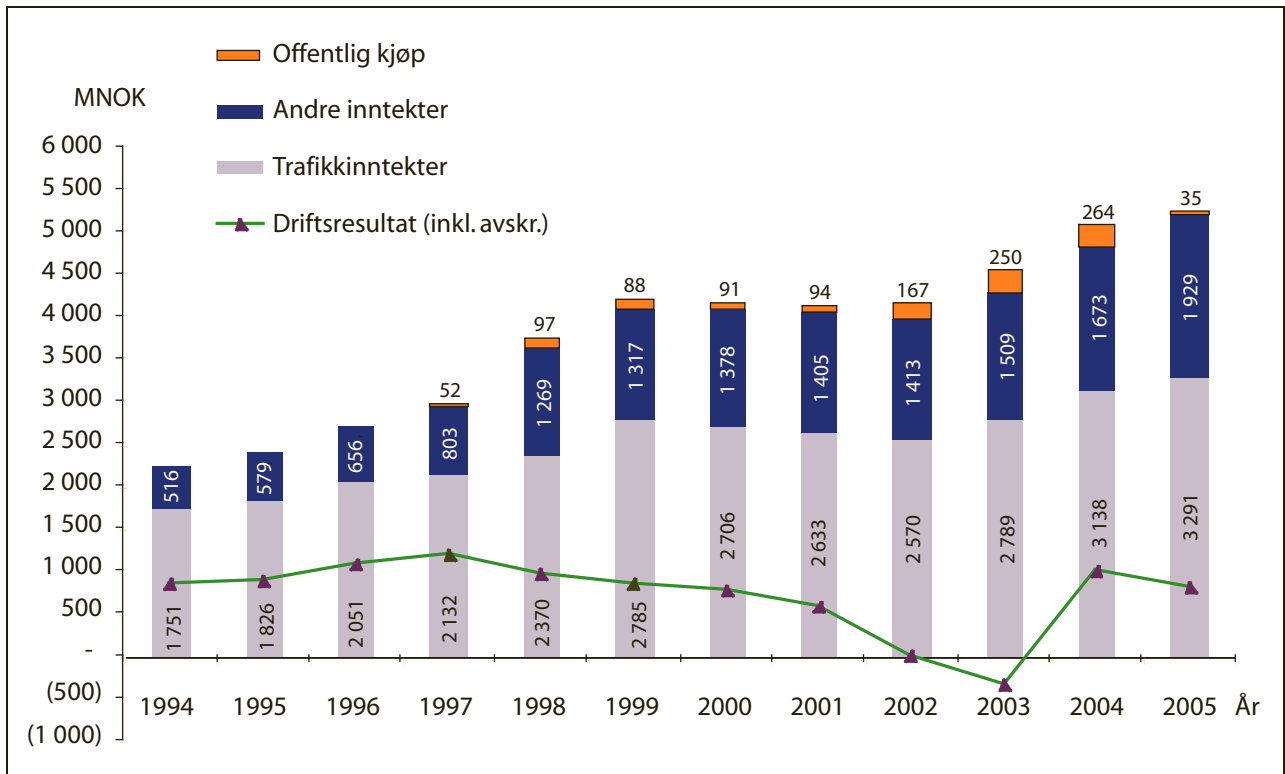
Justert etter endringen i konsernets pensjonsforpliktelse, var det ingen underliggende kostnadsvekst fra 2004 til 2005. Ca. 80 % av det målsette gevinstuttaket i omstillingsprogrammet Take-off-05 er realisert ved årsslutt 2005. Driftsunnderskuddet på regionalnettet utgjorde 503 mill.kr i 2005.

Resultat etter skatt ble 386 mill.kr i 2005, sammenliknet med 463 mill.kr i 2004.

Det økonomiske resultatet for divisjonene i 2005 følger av tabell 2.2.

Behovet for interne overføringer mellom Avinors flyplasser er i 2006 beregnet til 1.100 mill.kr, en økning på 295 mill.kr i forhold til 2005

Resultatregnskapene både for Avinors divisjoner og de enkelte lufthavner fremgår av undervedlegg 1.



Figur 2.2 Økonomisk utvikling for Avinor-konsernet i perioden 1994-2005

3.2.2 Investeringer og prosjekter

I 2005 utgjorde konsernets investeringer 826 mill.kr som er en økning på 15 % sammenliknet med 2004. De største prosjekter som ble startet / gjennomført i 2005 var:

- Etablering av kontrollert luftrom for offshore helikoptertrafikk. Forventes å være operativt fra 2008
- Nytt kontrolltårn på Trondheim lufthavn, Værnes ble tatt i bruk i 2005

Tabell 2.2 Økonomisk resultat for Avinors divisjoner i 2005 (mill.kr)

Divisjon	Driftsresultat
Store Lufthavner	+534
Mellomstore Lufthavner	-258
Regionale Lufthavner	-503
Flysikring	-102 *)
OSL	+1140
Sum	+811

*)Prisen på underveistjenesten fastsettes på bakgrunn av budsjetterte kostnader for tjenesten og forventet trafikk i påfølgende år (år n). For mye eller for lite fakturert i år n avregnes overfor flyselskapene i år n+2. Derfor vil driftsresultatet kunne avvike fra 0 selv om tjenesten er kostbasert

- Anleggsarbeid på flere lufthavner i forbindelse med fornyet teknisk/operativ godkjenning.
- Oppgradering av Stavanger lufthavn, Sola inklusive større og forbedrede terminalområder, gjenåpning av tverrbanen, utvidelse av sikkerhetsområder rundt rullebanene samt oppgradering av innflygingssystemene
- Nytt terminalbygg på Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen med planlagt ferdigstillelse første halvår 2006
- Gjennom datterselskapet Flesland Eiendom AS er det besluttet å bygge et 200-roms flyplasshotell på Bergen lufthavn, Flesland. Hotellet er planlagt ferdig i løpet av 2006. Det er inngått driftsavtale med Choice Hotels Scandinavia ASA.
- Nytt terminalbygg, administrasjonsfløy og garasjer på Svalbard lufthavn, Longyear. Forventet ferdigstillelse er i 2007/2008.
- Nytt driftsbygg på Trondheim lufthavn, Værnes. Forventet ferdigstillelse i 2007.
- Ny passasjerterminal, helikopterterminal, driftsbygning og flyoppstillingsplass på Brønnøysund lufthavn, Brønnøy.
- Ombygging av sentralhallen på OSL
- Store investeringer i flyplass-security i henhold til EU/EØS krav, bl.a på OSL

I tillegg pågår flere store sikkerhetsprosjekter, bl.a NATCON og radarutbygging. Disse er nærmere omtalt i kapittel 4.

3.2.3 Pensjonsforpliktelser og restrukturingskostnader

Regnskapsstandarden krever at den diskonteringsfaktor som brukes for å beregne nåverdien av pensjonsforpliktelser skal reflektere det alminnelige rentenivået i markedet. Rentenivået har som kjent sunket dramatisk i løpet av de siste 1 1/2 år. En reduksjon i diskonteringsfaktoren isolert øker forpliktelsen vesentlig. På denne bakgrunn er forpliktelsen økt med 421 mill.kr i 2005. Med bakgrunn i erfaringstall er andre parametere ikke endret.

I forbindelse med årsregnskapet 2003 ble det avsatt 677 mill.kr til restrukturingskostnader, i det alt vesentlige for utgifter til ventelønn og slutt-pakker. Av dette er ca 550 mill.kr tilbakeført i løpet av 2004 og 2005. Per 31.12.05 gjenstår en avsetning på 52 mill.kr. Uttaket av ventelønn ble vesentlig lavere enn forventet. (Totalt ca 42 mill.kr mot beregnet 475). Ved årsskiftet 2005/06 var 20 personer på ventelønn. I 2003 var det forventet at ca. 160 personer ville benytte seg av ordningen, og at den i gjennomsnitt ville løpe i 10 år.

3.2.4 Avgiftsnivået

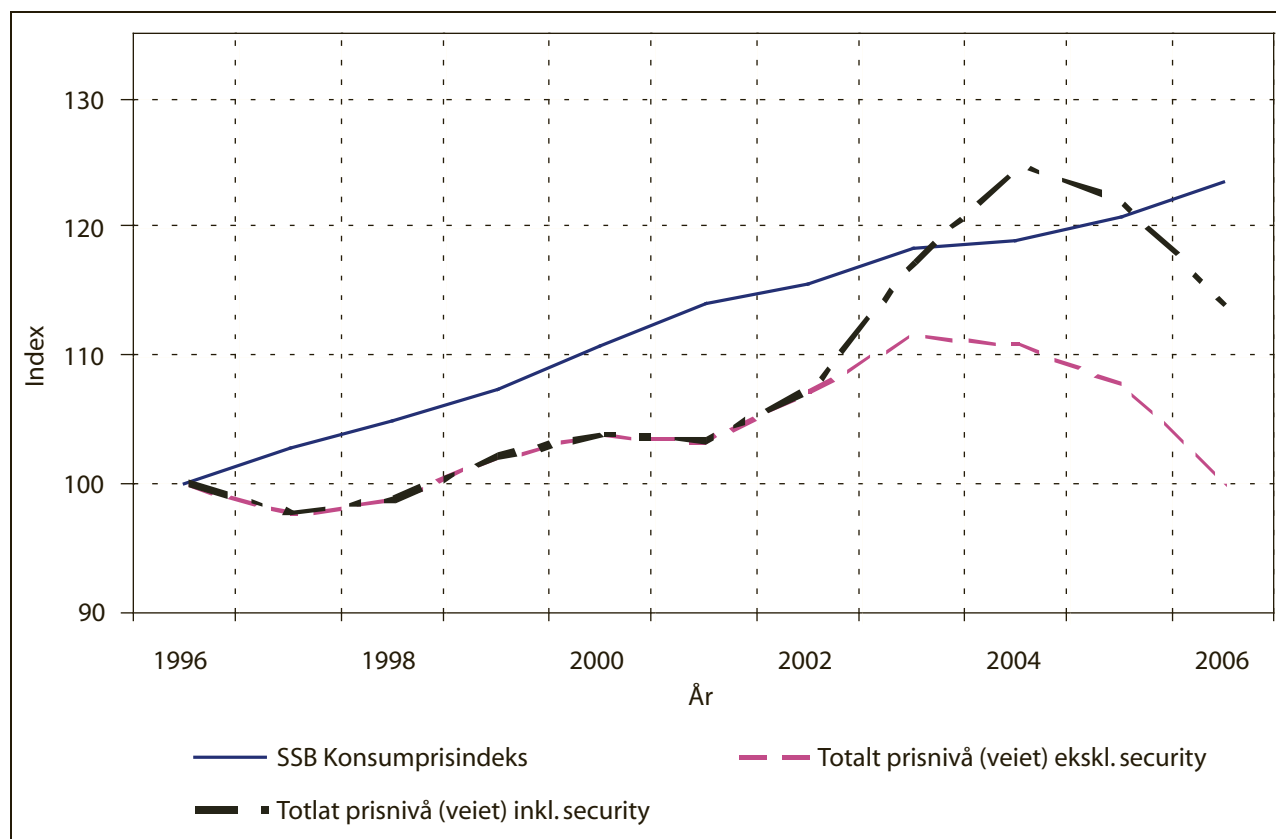
Figur 2.3 viser utviklingen i henholdsvis konsumprisindeksen og prisnivået på Avinors trafikkinntekter.

Utviklingen i Avinors priser har i perioden ligget lavere enn konsumprisindeksen, dvs at det har vært en realprisnedgang. I 2003 ble et nytt sikkerhetstillegg i eksisterende terminalavgift introdusert. Per 01.06.04 ble en ny særskilt sikkerhetsavgift implementert og satt til 42 kr per avreist passasjer for å dekke Avinors securitykostnader.

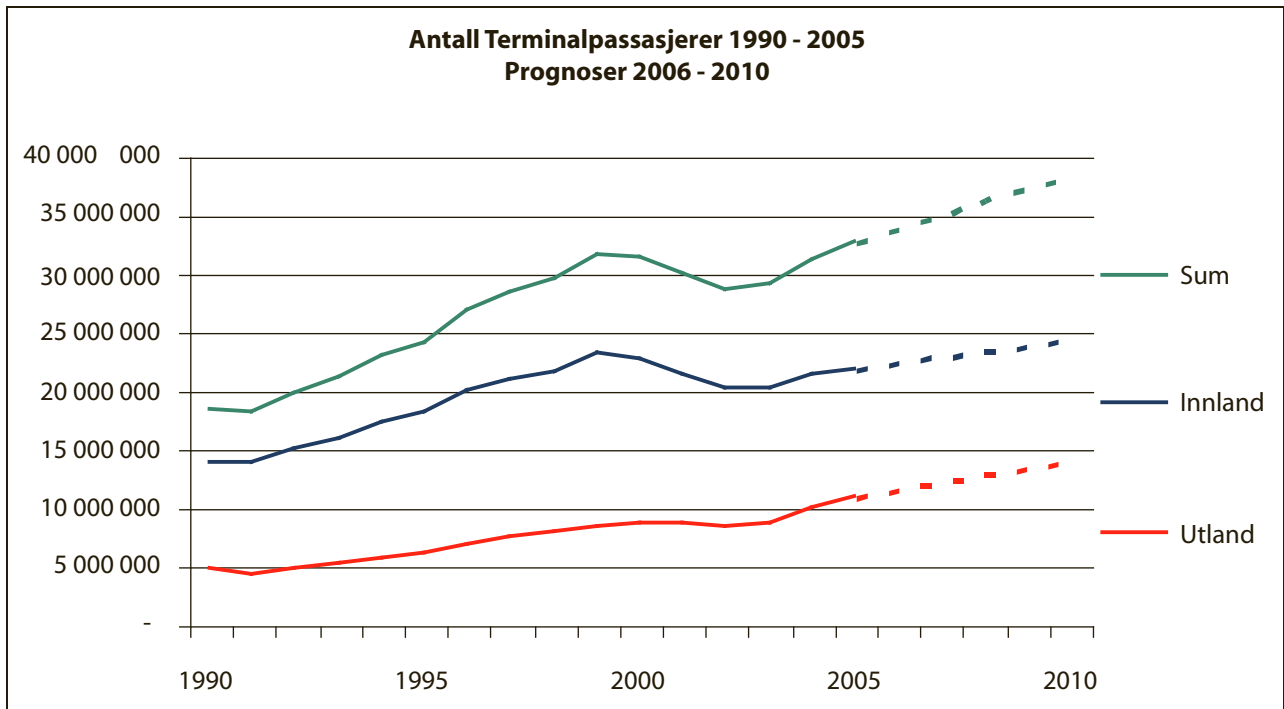
Figuren viser at prisnivået ekskl. security nå er omtrent nede på nivået i 1996. Inntektene fra sikkerhetsavgiften utgjør imidlertid en stor del av det samlede provenyet. Fra 2004 er det en nedadgående trend med en realnedgang i totalt prisnivå på -2,9 % i 2005 og en prognose på -6,5 % i 2006.

I henhold til rammeavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet, er det bestemt at det ikke skal betales avgifter for luftfartøy med militære registreringsmerker og for sivile luftfartøy som brukes av Forsvaret.

I tillegg til ovennevnte avgifter som er brukerbetaling for Avinors tjenester, har Norge, som eneste land i Europa, en fiskal CO₂-skatt på innenriks flyginger. I 2006 utgjør denne 180 mill.kr.



Figur 2.3 Utvikling i konsumprisindeks og prisnivået på Avinors tjenester



Figur 2.4 Trafikkutvikling og prognose

3.3 Kunde

3.3.1 Markedsutvikling

Figur 2.4 viser utviklingen i antall passasjerer i perioden 1990 – 2005, og prognose for årene 2006–2010:

En jevn vekst på hele 1990-tallet, ble etterfulgt av en stagnasjon og nedgang fra toppåret 1999. I 2003 var passasjertallet fortsatt på 1997-nivå. Vendepunktet kom på slutten av 2003, og det har vært en positiv utvikling gjennom hele 2004 og 2005. Trafikken siste år var 3,6 % høyere enn i 1999. Det har vært størst vekst til og fra utlandet, som nå er 30 % høyere enn i 1999, mens innenrikstrafikken

fortsatt er 5,9 % lavere. Hovedtallene er som følger:

Antall overflygninger av norsk luftrom fortsetter å øke. Tallet for 2005 var på 30.088, (+12 %). Overflygningene utgjorde 6,5 % av totalt antall IFR-bevegelser. Norges posisjon i utkanten av Europa gjør at andel overflygninger er svært lavt. For eksempel er tilsvarende tall for Finland 14 %, UK 13 %, Spania 21 %, Tyskland 35 %, Frankrike 46 % og Danmark 46 %.

Tabell 2.4 viser utviklingen i trafikkvolum og markedsandeler for de viktigste selskapene.

SAS Braathens markedsandel på utlandet har

Tabell 2.3 Trafikktall for 2005, og endring i forhold til 2004 på Avinors flyplasser

	Trafikk i 2005	Endring ift. 2004
Passasjerer		
OSL	15,9 mill	+6,9 %
Store lufthavner	12,0 mill	+3,3 %
Mellomstore lufthavner	3,8 mill	+3,6 %
Regionale lufthavner	1,14 mill	+0,9 %
<i>Sum</i>	<i>32,8 mill</i>	<i>+5,0 %</i>
Flybevegelser		
Innenriks, rute charter, fraktfly	451.836	+0,7 %
Utenriks, rute charter, fraktfly	138.064	+3,8 %
Annen flyging	141.723	+0,6 %
<i>Sum alle kategorier</i>	<i>731.623</i>	<i>+1,3 %</i>

Tabell 2.4 Trafikkvolum og markedsandeler for utenlandsreiser i 2003 og 2005

Selskap	2003		2005	
	Antall enkeltreiser	Andel	Antall enkeltreiser	Andel
SAS Braathens	3 780 000	50	4 040 000	42
Norwegian	85 000	1	1 025 000	11
KLM	690 000	9	915 000	10
Ryanair	465 000	6	630 000	7
Lufthansa	365 000	5	485 000	5
Sterling	370 000	5	420 000	4
Widerøe's Flyveselskap	390 000	5	370 000	4
British Airways	385 000	5	370 000	4
Finnair	110 000	2	140 000	1
Air France	150 000	2	135 000	1
Øvrige selskaper	780 000	10	1 100 000	11
<i>I alt</i>	<i>7 570 000</i>	<i>100</i>	<i>9 630 000</i>	<i>100</i>

gått ned fra 50 til 42 % selv om selskapet volummessig har økt. Norwegian er nå nest største operatør utenriks, tett fulgt av KLM. OSL er den dominerende flyplassen med 72 % av trafikken, men det har også vært en betydelig vekst på flere andre lufthavner, særlig Flesland, Værnes og Sola.

Innenriks har SAS-gruppen 80 % og Norwegian 19 % av markedet. Sammenliknet med toppåret 1999 var innenlandstrafikken i 2005 lavere på alle de største lufthavnene i Norge, med unntak av OSL som nå har 35 % av dette markedet.

Tabell 2.5 viser antallet ruter/destinasjoner og flyselskap ved Avinors største flyplasser i 2005.

Tabellen viser at det nå er et stort antall direkteruter både innen- og utenriks. Dette tallet har økt betydelig de senere år.

I 2003 opererte 30 flyselskap ruter mellom Norge og utlandet. I 2005 hadde dette tallet økt til 42.

3.3.2 Punktlighet og regularitet

Punktlighet og regularitet betyr mye både for tjenestekvaliteten overfor kundene og for Avinors omdømme. Avinors registreringer de senere år er vist i tabell 2.6.

Punktligheten og regulariteten i Norge er høy og blant de beste i Europa. Imidlertid ligger punktligheten noe under målsettingen (som er 85 % om vinteren og 90 % om sommeren). Videre har det vært en nedadgående tendens. Dette skyldes bl.a anstrengelsene for å redusere snutider og

Tabell 2.5 Antall rutestrekninger og flyselskap ved de største flyplassene i Norge i 2005

Fra flyplassen i	Antall rutestrekninger som betjenes		Antall flyselskap på lufthavnene	
	Innenriks	Utenriks	Innenriks	Utenriks
Oslo	24	68	6	42
Kristiansand	3	2	1	2
Stavanger	6	14	6	15
Haugesund	6	1	2	1
Bergen	14	17	5	11
Ålesund	3	1	1	1
Trondheim	15	7	4	4
Tromsø	16	3	3	3
Kirkenes	8	1	3	1

Tabell 2.6 Punktlighet og regularitet for Avinors lufthavner i perioden 2002 – 2005

Definisjon:	Regularitet				Punktlighet			
	Den prosentandelen av alle planlagte avganger som faktisk blir gjennomført				Den prosentvise andelen av alle gjennomførte avganger som skjer innen maksimalt 15 minutters forsinkelse			
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005
Stamruteplasser*)	98,5	98,4	97,9	97,8	88,0	88,9	85,7	85,0
Regionalnettet	97,9	97,4	96,6	96,6	88,4	88,3	86,3	85,9
OSL	98,6	98,6	98,1	98,3	87,4	88,9	86,1	82,0
Totalt	98,4	98,2	97,7	97,7	88,1	88,7	85,9	84,2

*) Ekskl. OSL

kostnader, samt betydelige utfordringer i store omstillingsprogrammer hos flere av aktørene. En samlet bransje er opptatt av å forbedre situasjonen. Utviklingen er den samme i flere andre europeiske land.

AEA (Association of European Airlines)¹ kartlegger jevnlig punktligheten ved store europeiske lufthavner. Fra 2000 til 2004 var OSL Europas punktligste flyplass. Den positive utviklingen snudde i siste kvartal 2004 og nedgangen fortsatte i 2005. Siste år endte lufthavnen på 5. plass.

Figur 2.5 illustrerer prosentvis fordeling av årsakene til forsinkelser ved avgang fra norske flyplasser i 2005, ifølge tall fra Avinor:

Figuren viser bl.a at:

- «Flyselskap» står for 63 % av forsinkelsene
- «Flyplass» er ansvarlig for 8 %. Dette fordeles med halvparten på den lufthavnen der forsinkelsen er registrert, og halvparten på destinasjonsflyplassen
- «Vær» står for 11 %, hvorav 9 skyldes forhold på den flyplassen der forsinkelsen er registrert
- «Underveis» utgjør 16 %. Dette gjelder flysikkerhetstjenesten, og kan skyldes forhold både i Norge og utlandet

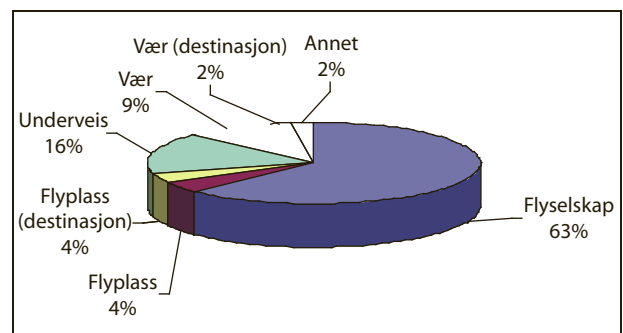
3.3.3 Kundemåling

Høsten 2005 ble det gjennomført to kundemålinger; en mot passasjerene og en mot pilotene. Blant konklusjonene i undersøkelsene kan følgende fremheves:

- Passasjerene er jevnt over fornøyd med Avinors tjenester i terminalene. På alle parametere som ble målt er de reisende enten mer til-

fredse eller like tilfredse som i 2003. De viktigste forbedringspunktene:

- Det kommersielle servicetilbudet
- Samarbeidet mellom, og informasjon fra aktørene på lufthavnen.
- Selv om flygerne generelt er ganske tilfredse med de tjenestene de får fra lufttrafikkjenten på flyplassene, er hovedkonklusjonen at Avinor oppfattes å tilby dårligere service enn i 2003. Vurderingen av hvordan Avinor fremstår i forhold til sine kjerneverdier sikkerhet og punktlighet, er svekket. Det er imidlertid store variasjoner mellom lufthavnene. De viktigste forbedringspunktene er:
 - Lufttrossorganiseringsen, spesielt i Sør-Norge
 - Trafikkflyt og vintervedlikehold på enkelte flyplasser
 - Sikkerhetskontrollen for flygende personell
 - Redusere forskjellene mellom flyplassene



Figur: 2.5 Årsaker til forsinkelsene i 2005, ekskl. «for sent innkommende fly»

«For sent innkommende fly» eller rotasjonsforsinkelser ble oppgitt som årsak til 62,5 % av forsinkelsene. Figuren viser hvorledes de resterende 37,5 % fordeler seg

¹ AEA får sine oversikter direkte fra flyselskapene. Det forekommer visse mindre avvik i forhold til Avinors tall.

Neste år vil kundemålingene bli utvidet til også å omfatte en separat undersøkelse hos flyselskapene.

3.4 Organisasjon

Avinor har vært igjennom en krevende periode med betydelige interne utfordringer og motsetninger. Bedriften går kritisk igjennom årsakene til problemene og utvikler tiltak for en positiv og offensiv utvikling, som også utnytter de resultatene fra omstillingsprosessen som har vært positive. I dette arbeidet legger bedriften stor vekt på at arbeidsmiljøet skal gi utviklingsmuligheter, stimulerende arbeidsoppgaver og medansvar.

3.4.1 Viktige tiltak i 2005

- *Medarbeiderundersøkelse:*
Avinor gjennomførte høsten 2004 en organisasjonsanalyse blant de ansatte. Resultatet ble totalt sett dårligere enn forrige undersøkelse. Det vil bli gjennomført en tilsvarende undersøkelse høsten 2006.
- *Ny samarbeidsmodell:*
Det er utviklet en ny samarbeidsmodell med viktige møteplasser mellom tillitsvalgte og ledelse. Arbeidet med samarbeidsmodellen vil bli videreført i 2006 i forbindelse med en ny tilpasingssavtale for Avinor.
- *Ny HR-strategi:*
Arbeidet med ny HR-strategi ble påbegynt i 2005, og er under utvikling. HR-strategien bygger på etablert personalpolicy og skal skape merverdi i forhold til Avinors mål og langsiktige ambisjoner.
- *Ny skole for utdanning innen lufttrafikkjenesten:*
Fra og med mars 2006 er en felles nordisk skole i full drift i Malmø («Entry Point North»). Det fremtidige behovet for nye flygeledere i Norge er under utredning. I oktober 2005 startet 10 elever sin grunnutdanning. Ytterligere 24 vil starte i 2006.
- *Opplæring innen bakketjenesten:*
Innen brann- og redningstjenesten på flyplassene er opplæringen lagt om. Skolevirksomheten ved Trandum er avviklet og det er inngått avtaler med Norges Brannskole i Tjeldsund.
- *Outsourcing av kontrollflyvirksomheten:*
Det er bestemt at denne virksomheten skal kjøpes fra en ekstern operatør, og Avinor har inngått kontrakt med Sundt Air AS om leveranse av kontrollflytjenester på flynavigasjonsanlegg i Norge.

3.4.2 Helse og arbeidsmiljø

I 2004 utgjorde overtiden 5,5 % av normal arbeidstid. For 2005 er dette tallet redusert til 4,9 %.

Sykefraværet har også gått ned, fra 5,2 % i 2004 til 5,1 % i 2005. Avinors målsetting er å redusere dette til 4,8 % innen 2007.

I løpet av 2005 ble det innrapportert 50 arbeidsrelaterte ulykker (44 for året 2004). Disse ulykkene resulterte i 32 (24 i 2004) personskader uten fravær, og 25 personskader (25 i 2004) med fravær.

Årsaken til endringen er trolig sammensatt. Rapporteringssystemets oppbygging tillater ikke en nøyere analyse for året 2005. Det arbeides nå for å lage et mer robust rapporteringssystem, slik at trender lettere vil bli avdekket.

Det er opprettet arbeidsmiljøutvalg (AMU) i alle divisjoner. Ressurser innen helse og arbeidsmiljø er styrket ved at det er opprettet en egen seksjon med en lederstilling.

3.5 Samfunn og ytre miljø

Avinor ønsker å være en miljøbevisst og konstruktiv bidragsyter i norsk samfunns- og næringsutvikling. For å oppnå dette iverksettes tiltak for å redusere miljøbelastningen og forsterke lufthavnenes samfunnsmessige nytte.

3.5.1 Ytre miljø

Følgende hovedtrekk kan fremheves:

- *Utslippstillatelser:*
To av de mellomstore og sju av de regionale lufthavnene fikk utslippstillatelse i løpet av året. For flere av de øvrige har saksbehandlingen hos fylkesmennene ikke hatt forventet fremdrift, og mange lufthavner venter på utslippstillatelse.
- *Brannøving:*
Etter en grundig miljøteknisk vurdering er ny rammeavtale for innkjøp av slukkemidler inngått. Etablering av nye brannøvingfelt er i gang. Det er satt i gang prosjekter for å følge opp driften av avløpsløsninger på eksisterende felt, samt for å tilfredsstille myndighetskravene mht olje i avløpsvannet.
- *Fly- og baneavising:*
Avinor og OSL har felles krav til flyavisingkjemikalier og felles rammeavtale for innkjøp av kjemikalier for baneavising. Det er gjennomført miljøtoksikologiske undersøkelser på alle kjemikaliene. Forbruket varierer med vær- og temperaturforhold samt trafikkmengde:

- Flyavising: Forbruket i sesongen 2004/05 var på samme nivå som i 2003/04.
- Baneavising: Forbruket i 2004/05 var lavere enn i 2003/04. Urea er under utfasing og forbruket var halvert i forhold til 2003/04. Videre bruk er avhengig av lokal utslippstillatelse og sikkerhetsmessig behov.
- *Flystøy:*
 - Registreringer viser at antall støyplagede fra luftfart i Norge gikk ned med 22 % i perioden 1999-2003.
 - I 2005 ble arbeidet med isoleringstiltak etter forurensningsforskriften fullført, og det er publisert nye/oppdaterte flystøysonekart for 13 lufthavner. Beregningene viste at det ikke ved noen av disse finnes boliger som krever isoleringstiltak etter forurensningsforskriften.
 - Bosatte rundt Gardermoen har anlagt sak mot OSL som følge av flystøybelastningen. Saken er nå behandlet av Høyesterett og dom er ventet i løpet av april 2006. Dommen vil ha stor prinsipiell betydning både for luftfart og annen samferdsel.
 - Det legges stor vekt på å oppfylle forskrifter om inn- og utflyging både på OSL og andre flyplasser.
- *Tilbringertjenesten til flyplasser:*
Avinor arbeider for at en høy andel av trafikken til og fra flyplassene skal foregå med kollektive transportmidler. Kollektivandelen til OSL er i dag på 65 %. Dette er et meget høyt tall sammenliknet med andre internasjonale flyplasser.

3.5.2 Samfunn

Eksempler på tiltak i 2005 er:

- Avinor har gjennomført et arbeid med å kartlegge luftfartens samfunnsnytte. Dette er nærmere omtalt i kapittel 5.4.
- Det er igangsatt masterplanprosesser på de store lufthavnene, som i betydelig grad omfatter næringsliv og lokale myndigheter. Se kap. 4.5.2
- Det er etablert et større samarbeidsprosjekt for å generere turisme til Norge. Se kap. 5.3.4

4 Strategier for utviklingen i 2006–2008

Avinors styre vedtok i desember 2004 en strategisk plan for perioden 2005-08. Planen implemen-

teres nå gradvis gjennom konkrete tiltak. Kapittel 4 inneholder en gjennomgang av viktige strategier innen de fem målområdene i strategisk plan: Sikkerhet, økonomi, kunde, organisasjon, og samfunn/ ytre miljø.

4.1 Sikkerhet

Sikkerhetsnivået må kontinuerlig bedres. Ulykker er uakseptabelt og antallet alvorlige hendelser skal ikke øke selv om det ventes betydelig trafikkvekst i fremtiden. Avinor vil søke å utvikle tiltak som kan bidra til å redusere antallet alvorlige hendelser i forhold til dagens nivå.

Det er igangsatt en rekke strategiske sikkerhetsprosjekter som skal gjøre Avinor ledende på områder der Norge har spesielle utfordringer. Vinterdrift av lufthavner og oppgradering av de regionale lufthavnene er blant de valgte satsingsområder. Videre arbeides det med å kartlegge Avinors «risikolandskap» samt med å videreutvikle et risikobasert styringssystem slik at sikkerhetsressursene kan benyttes der sikkerhetsgevinsten er størst. Det vil bli utviklet en gate-to-gate risikomodel som slik at alle fasene i flyging blir dekket. I tillegg er Avinor i gang med mange tiltak for å bedre sikkerhetskulturen ytterligere gjennom internrevisjoner, opplæringstiltak, større bruk av egenkompetanse etc.

De viktigste sikkerhetsrelaterte prosjektene er:

- *SOL/NORSIM-prosjektet:*
Prosjektet gjelder et nytt planlagt trafikkreguleringssystem for Sør-Norge. I tillegg til sikkerhetsgevinsten vil prosjektet øke kapasiteten fra 65 til 80 flyginger per time.
- *NATCON:*
Prosjektet omfatter system for styring og kontroll av lufttrafikken. Systemene vil gi konfliktvarsling og søkes utviklet til varsling når luftfartøyer flyr lavere enn sikker høyde. Prosjektet er svært viktig for flysikkerhet og trafikkavvikling. Det vil også kunne bidra til kostnads-effektivisering. Etter en vellykket driftsstart i Stavanger AOR (Area of Responsibility) sommeren 2004, planlegges implementering ved Bodø kontrollsentral og underliggende enheter i 2007/2008. For Kontrollsentral Sør må fremdriften skyves noe ut i tid pga prioriteringen av SOL/NORSIM-prosjektet.
- *Radarprogram:*
Avinor planlegger et omfattende program for utbygging av radarer i Norge. Planen blir ferdig høsten 06 og innebærer en betydelig øko-

- nomisk satsning på sikkerhets- og kapasitetsforbedrende tiltak.
- *Helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel:*
Det er utarbeidet en tiltaksplan som viser hva som kreves for å nå de overordnede politiske mål om å forbedre helikoptersikkerheten. Blant viktige tiltak kan nevnes at det skal etableres kontrollert luftrom for underveisflyging til Ekofisk og Haltenbanken.
 - *Innflygingssystemer til regionalplassene basert på satellitteknologi (SCAT 1):*
Avinor har, i samarbeid med LT, Widerøe og industrien, opprettet et prosjekt for å etablere innflygingssystemer basert på satellitteknologi ved de regionale flyplassene. Det er planlagt en implementeringstakt på 6-8 anlegg per år fra 2006 dersom utviklingsprosjektet blir vellykket. Bakkestasjon og flybåret utstyr ble typegodkjent i 2005, og avionikken ble godkjent av FAA i USA for bruk i Dash-8 27.02.06. Prosjektet vil bety en vesentlig forbedret sikkerhet for flytrafikken på regionalnettet.
 - *Europeisk sikkerhetsplan (ESP):*
Det er tatt et initiativ på høyt faglig og politisk nivå i Europa for å undersøke hvordan ulykker kan forebygges. En tiltaksplan (SSAP) ble vedtatt av medlemslandene i Eurocontrol høsten 2003. Luftfartstilsynene i medlemslandene er ansvarlige for oppfølgingen. Noen av tiltakene er gjennomført i Avinor. Resten gjennomgås av dedikerte arbeidsgrupper med sikte på konsekvensvurdering og oppfølging. Bl.a skal det gjennomføres tiltak for å bedre rullebanesikkerheten. Arbeidet med SSAP ble avsluttet 28.02.06, og følges opp med et nytt prosjekt, ESP (European Safety Plan) med fem tiltaksområder: Jus, rapportering, risikoanalyser, «sikkerhetsnett» og styringssystemer. ESP-arbeidet vil pågå fem til 2008.
 - *Måling og rapportering av bremseeffekt:*
De senere år har det forekommet enkelte hendelser under landing som skyldes vanskelige vinterforhold på rullebanene. Avinor har derfor etablert prosjekter som skal forbedre måling og formidling av faktiske rullebaneforhold. Prosjektet skal slutføres i løpet av 2006.
 - *Sikkerhetstiltak på regionalnettet:*
Avinor planlegger et omfattende sikkerhetsløft på regionalflyplassene. Det vises i denne forbindelse til kap. 5.5 og til punktet over om SCAT 1.
 - *Security*
I forbindelse med CSRA-utvidelse av lufthavnene (Critical parts of Security Restricted

Area), blir det behov for nye investeringer i teknisk utstyr, herunder røntgenmaskiner, portaler og overvåkingsutstyr. Investeringene vil komme i perioden fom. 2006 tom. 2010.

- *Turbulensvarsling*
Avinor har i flere år arbeidet med et prosjekt der målsettingen har vært å få til en mer pålitelig varsling av terrengskapt turbulens, spesielt nær vindutsatte flyplasser. Utviklingen skjer i samarbeid med SINTEF og Meteorologisk Institutt og med bidrag fra Widerøe når det gjelder verifikasjon og presentasjonsform. Et system har, siden i sommer vært utprøvd på tre norske flyplasser. En er nå inne i en fase der varslene verifiseres. Det er en målsetting at systemet blir godkjent og fullt operativt før sommeren 2006.
- *Ny teknologi*
På flere områder f.eks innen overvåking, deltar Avinor i prosjekter for å utvikle ny og fremtidsrettet teknologi som skal fremme flysikkerheten.

4.2 Økonomi

4.2.1 Utsiktene for 2006 og årene fremover

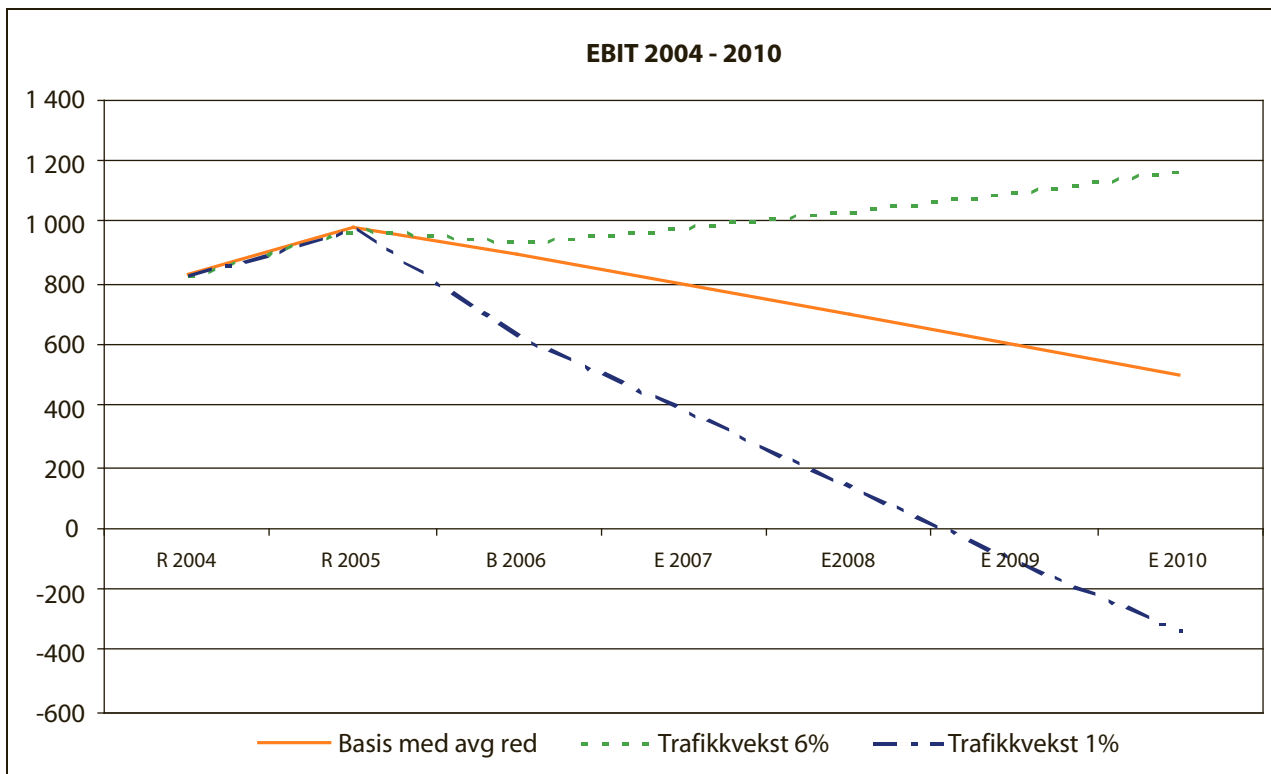
Det er utarbeidet en prognose for resultatutvikling i perioden 2006-2010 der en også hensyntar konsekvensene av ulike scenarier. Følgende hovedscenarier er valgt:

1. *Basis med avgiftsreduksjon:*
Avgiftsreduksjon på 5 % i per år i perioden 2007-2010. Trafikkvekst i henhold til gjeldende prognose: +5,4 % i 06, +3,3 % i 07, +3,3 % i 08, +3,3 % i 09 og +3,3 % i 2010. Vedlegg 2 redegjør nærmere for de ulike forutsetningene i dette scenariet.
2. *Trafikkvekst 6 %:*
Passasjervekst på 6 % per år i perioden 2007-2010. Øvrige forutsetninger som i basis-scenariet.
3. *Trafikkvekst 1 %:*
Passasjervekst på 1 % per år i perioden 2007-2010. Øvrige forutsetninger som i basis-scenariet.

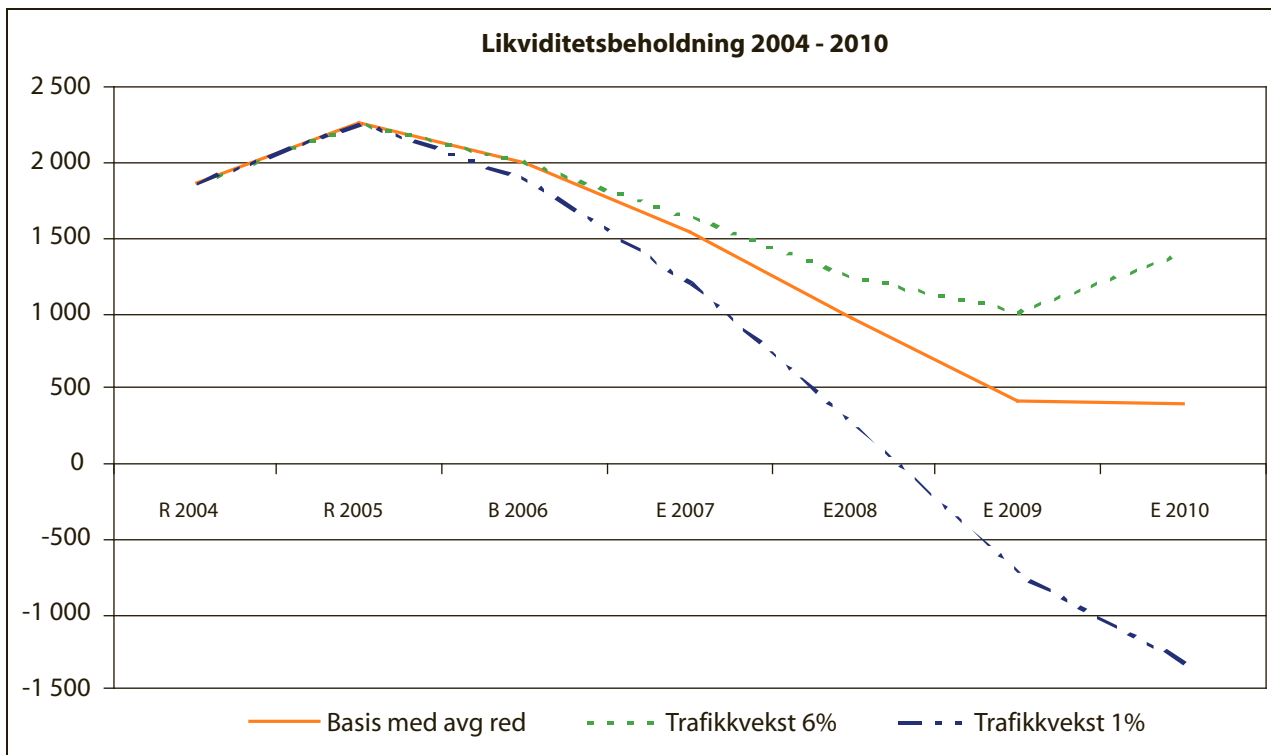
Prognoseberegningene fremgår av figur 2.6.

I 2006 forventer konsernet et driftsresultat på 900 mill.kr. Figur 2.6 illustrerer at resultatet i perioden går ned og at driftsresultatet i 2010 vil være på 500 mill.kr i basis-scenariet. Figuren viser også at trafikkvekst vil være meget viktig for å sikre et tilfredsstillende driftsresultat for Avinor.

De underliggende analyser viser en meget sterk vekst på OSL, mens morselskapets resultatutvikling og likviditet er svak. Samlet sett er imid-



Figur 2.6 Prognose for driftsresultatutviklingen ved ulike scenarier. Alle beløp i mill.kr (Ikke justert for etterspørseffekten ved endrede priser)



Figur 2.7 Prognose for likviditetsbeholdning. Alle beløp i mill.kr (Ikke justert for etterspørseffekten ved endrede priser)

lertid konsernets finansielle og likvide utvikling tilfredsstillende, slik at overføringsbehovene kan løses internt i Avinorkonsernet gitt forventet vekst i perioden, jf figur 2.7.

De viktigste risikoelementene er knyttet til forhold som trafikkvekst, investeringsnivå (herunder myndighetskravene), bedriftens kostnadsutvikling og eventuell økt konkurranse f.eks fra en ny sivil flyplass på Rygge.

Likviditetsutviklingen i de ulike scenariene er beregnet som følger:

Til tross for god driftsmessig utvikling vil Avinors likviditet falle betraktelig den kommende perioden. Årsaken til dette er hovedsakelig to-delt:

1. Bedriften står foran omfattende investeringer for at lufthavene skal tilfredsstillende myndighetskravene.
2. Behovet for interne overføringer er meget stort og en har ikke basert seg på statlig kjøp.

Avinor har også foretatt en beregning av behovet for interne overføringer de kommende år. Figuren nedenfor viser forventet utvikling i basis-scenariet:

Figur 2.8 viser at behovet for interne overføringer kan øke fra ca.1,1 mrd.kr i 2006 til ca 1,4 i 2008, for deretter å gå ned. Nedgangen de to siste årene skyldes bl.a at sikkerhetsløftet knyttet til BSL E 3-2 i hovedsak vil komme i perioden frem til 2009.

Basisscenariet viser konsekvensene av en avgiftreduksjon på 5 % hvert år i hele perioden 2007-2010. Med bakgrunn i beregningene ovenfor konkluderer Avinor med at målsettingen for årene 07 og 08 er å redusere avgiftene nominelt med 10-15 % (i tillegg til den vedtatte reduksjonen på 5 % i 2006). Hvorledes denne reduksjonen skal gjennomføres vil bli nærmere vurdert.

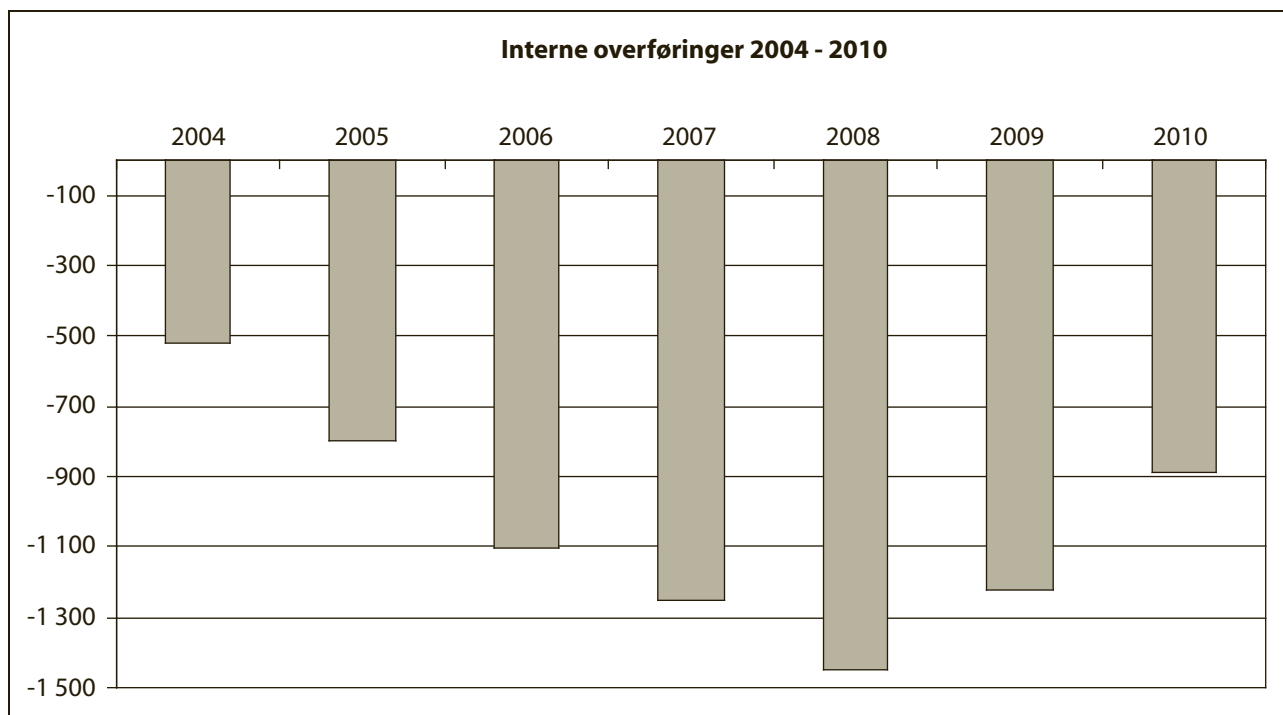
Avinor vil understreke usikkerheten i prognosene, og at en negativ utvikling vil kunne nødvendiggjøre statlig kjøp til de regionale flyplassene.

4.2.2 Finansiering og låneopptak

Konsernets finansielle situasjon er solid med tilstrekkelige ressurser til å gjennomføre prosjekter og investeringer på kort sikt. På lengre sikt er det usikkerhet knyttet bl.a til investeringsbehov og fremtidig regulatorisk regime for prising av flysikrings- og lufthavntjenester.

Konsernet legger til grunn fremtidig låneopptak i det private markedet for å finansiere investeringsbehovet. Det vil bli igangsatt et arbeid for å legge til rette for at konsernet kan ta opp obligasjonslån til gunstigst mulig vilkår. Basert på nåværende prognoser er det tidligst aktuelt med nye eksterne låneopptak i 2007.

Morselskapets store investeringsbehov nødvendiggjør likvidoverføringer fra OSL. De første årene skjer dette ved nedbetaling av ansvarlig lån.



Figur 2.8 Behov for interne overføringer fra store til små flyplasser i Avinor-konsernet. Alle beløp i mill.kr

Deretter vil overføringene måtte skje gjennom alternative modeller. Hensiktsmessige modeller vil bli vurdert i tiden framover.

Særskilte kommersielle prosjekter (for eksempel bygging av flyplasshoteller) etableres i egne juridiske enheter. Disse prosjektene finansieres med lån og egenkapital. Avinors risikoeksponering er begrenset til innskutt egenkapital.

4.2.3 Avkastningskrav

Eiers gjeldende avkastningskrav til Avinors egenkapital er på 10,3%. Avinor vil, ut fra prognosene i foreliggende plan, ikke kunne nå dette kravet.

En er kjent med at Samferdselsdepartementet er i ferd med å foreta en fornyet vurdering av avkastningskravet. Ut fra Avinors langsiktige styringsbehov vil en i denne forbindelse også be om en presisering av avkastningskravets styringsmessige betydning for bedriften.

4.2.4 Investeringer

Frem til og med 2008 er det identifisert investeringsprosjekter for nærmere 6 mrd.kr fordelt på følgende hovedkategorier:

De viktigste enkeltprosjekter og programmer som er vedtatt / under vurdering er:

- *Rullebaner:*
Behov for omfattende tiltak for å oppfylle kravene i BSL E 3-2.
Andre prosjekter er:
 - Nye oppstillingsplasser Flesland: (inkl. bakketraffikkradar)
 - Baneforlengelse Sola
 - Kapasitetsøkning (fjernparkering) på OSL
- *Utstyr for styring og kontroll av flytrafikken, samt navigasjonsutstyr:*

- Viktige nye prosjekter: Radarplan, CAT II/III på Flesland og presisjonsinnflyging til Karmøy.
 - Løpende prosjekter: SCAT 1 på regionale lufthavner, offshore radar, ferdigstilling av NATCON og CAT II på Sola.
 - *Rullende materiell:*
(Snøfresere, brannbiler, hjullastere, inspeksjonsbiler, redningsbåter etc)
 - *Bygningsmessig infrastruktur:*
 - Nye terminalbygg: Alta (inkl. nytt tårn) og Longyear
 - Nye driftsbygg: Banak, Værnes og Flesland
 - Oppgradering av terminalbyggene: Kjevik, Flesland, Værnes
 - Løpende prosjekter: Ferdigstilling av nytt terminalbygg på Høybuktnoen og oppgradering på Sola.
 - *Kommersielle tiltak:*
 - Nye flyplasshoteller ved Flesland og Værnes
 - Utbygging av eksisterende hotell på OSL
 - Utvidelse av eksisterende parkeringshus på OSL
 - Bygg for utleie til Luftfartstilsynet ved Bodø
 - Behov for utvidelse av parkeringskapasiteten ved flere lufthavner
- Felles for alle kommersielle prosjektene er at disse er bedriftsøkonomisk lønnsomme.
- *IKT og inventar:*
(Diverse tiltak)

I tillegg er også en del andre prosjekter til vurdering.

Oversikten viser at det forventes et meget høyt investeringsnivå kommende år. Det skisserte omfanget er 2 – 3 ganger høyere enn gjennomsnitt de siste 10 år. Avinor vil foreta en streng prioritering mellom investeringer basert på nytte-kostnadsanalyser.

Tabell 2.7 Investeringer frem mot 2008

	Ca. kostnad (mill.kr)
Rullebaner og infrastruktur flyside	2.030
Utstyr for lufttraffikkstyring og navigasjon	750
Rullende materiell	200
Bygningsmessig infrastruktur	1.420
Kommersielle tiltak	1.200
IKT og inventar	160
Diverse	50

4.2.5 Kommersiell satsning

Avinor har de senere år i hovedsak konsentrert sin kommersielle virksomhet rundt tradisjonelle områder som parkering, servering/butikker og duty-free. Satsingene har ført til betydelig vekst i inntektene. I bedriftens strategiplan er det et mål at kommersielle inntekter skal øke med 50 % mer enn passasjerveksten. Selv om nevnte områder fremdeles vil utgjøre den sentrale delen av kommersiell virksomhet, kan man ikke påregne

samme vekst fremover uten tilsvarende økning i antall passasjerer.

Salget av tollfrie varer er viktig for finansieringen av flyplasssystemet i Norge. Det er derfor av stor betydning for Avinor at ordningen videreføres også på lengre sikt.

4.2.6 Anskaffelser

Vare- og tjenestekjøp samt investeringer i infrastruktur og utstyr står for ca 60 % av Avinors samlede kostnader.

Det er et overordnet krav at Avinor skal sikre en mest mulig effektiv ressursbruk basert på forretningsmessighet og likebehandling. Dette fremgår bl.a av lov om offentlige anskaffelser. I planperioden skal systemer og rutiner videreutvikles og avtaler etableres med sikte på å oppnå stadig lavere total kostnader for bedriften. Rutiner og systemer skal også sikre at korrupsjon og misligheter unngås.

Det er en målsetting at prisene på varer, tjenester og investeringer skal ha en fallende tendens målt i realpriser over perioden.

4.3 Kunde

Innenfor dette strategiske målområdet vil følgende vektlegges:

- *Effektivisering av driftskonseptene:*
Sentralt står tiltak som reduserer flyenes snutid, bedrer informasjonsflyten mellom alle aktører, samt automatiseringstiltak i terminaler, lufttrafikk-tjenesten og flyværtjenesten.
- *Kundemålinger:*
Hvert annet år måles kundenes vurdering av Avinors tjenester. Dette arbeidet blir fulgt opp ved hver enkelt enhet for å sikre at bedriftens målsettinger og kundenes forventninger nås. Målingene vil omfatte passasjerer, piloter og flyselskap.
- *Punktlighet og regularitet*
Tallene har vist en nedadgående trend. Det er derfor viktig at alle aktører har fokus på forbedringer, og det er etablert et samarbeid med flyselskapene om dette.
- *Lavkostsegmentet:*
Både de nye lavkostselskapene og de etablerte selskapene har redusert prisene betydelig i de senere årene og stiller nye krav til de tjenester Avinor leverer. Dette nødvendiggjør nytenkning innen alle deler av Avinors virksomhet, både m.h.t. prispolitikk og effektivitet

i tjenestene. Dette vil være avgjørende for å sikre Norge vekst i dette markedet.

- *Samarbeidsordninger/konsultasjoner:*
Avinor har etablert et system med faste samarbeidsfora med brukerne på sentralt og lokalt nivå. Sentralt er det formalisert et samarbeid på fire områder: Overordnede/prinsipielle spørsmål, avgifter/investeringer, flysikkerhet og operative problemstillinger. Det er også startet et samarbeid med flyselskapene for å drøfte omfang og innretning på en konsultasjonsordning og eventuell avtale mellom partene i form av serviceavtaler. Lokalt er det i tillegg flere samarbeidsfora knyttet til daglig drift ved enhetene.
- *Tilgjengelighet for alle:*
Det er en målsetting at flest mulig skal kunne bruke transportsystemet. Dette krever tilpassninger til forskjellige passasjergruppers behov. Det er i denne forbindelse utarbeidet en kvalitetsplan for hele flyreisen med fokus på passasjerer med funksjonsnedsettelse. Her legges det opp til at lufthavnene skal rapportere tilgjengelighet ved egen enhet, samt prioritere tiltak lokalt.

4.4 Organisasjon

Avinor vil legge stor vekt på at arbeidsmiljøet skal gi utviklingsmuligheter, stimulerende arbeidsoppgaver og medansvar for den enkelte medarbeider. Den HR-strategien som er under utvikling, bygger på vedtatt personalpolicy og skal bidra til å prioritere og skape sammenheng mellom viktige satsingsområder. Viktige satsingsoppgaver fremover vil være:

- *Helse og arbeidsmiljø*
Det er per 01.01.06 opprettet en egen seksjon for helse og arbeidsmiljø i HR-Konsernstab. Gjennom seksjonen vil arbeidsmiljøets betydning og mål bli synliggjort som en del av det strategiske arbeidet. Seksjonen vil være en pådriver på arbeidsmiljøopplæringen samt ta ansvaret for å etablere et rapporteringssystem på fagområdet som en integrert del av styringssystemet. Arbeidet med å videreutvikle Avinor som IA bedrift, forsetter med vekt på å etablere ordninger for bedriftshelsetjeneste i alle divisjonene, hvor systematisk oppfølging av sykefravær blir et hovedfokus. Nye mål for 2007 for Avinor som IA-bedrift er under utvikling.

- *Lederutvikling*
Ledelse er en kritisk faktor for å mobilisere medarbeidere og gjennomføre strategier. Det vil primo 2006 bli etablert en felles basis for opplæring av ledere basert på Avinors verdier og lederkrav. Det er en oppgave for både leder og medarbeider å etterleve adferdsverdiene.
- *Kulturutvikling*
Det overordnede perspektivet i Avinor er å bygge en kultur med gjennomgående sikkerhetstenking og kundeorientering i hele organisasjonen. Det vil bli jobbet målrettet med arbeidsmiljøbetingelser som årsvåkenhet, trygghet for tilbakemeldinger, viljen til å lære og å bidra i forbedringsprosesser, samt å øke service- og kundeforståelsen.
Som en del av kulturbyggingen og med basis i den nye samarbeidsmodellen, vil en videreutvikling av relasjonen mellom ledere og tillitsvalgte fortsatt ha høy prioritet.
- *Kompetanseutvikling:*
Det vil bli jobbet målrettet med en bevisst kompetansestrategi som handler om til enhver tid å sørge for at medarbeidere i Avinor har høy og oppdatert kompetanse. Videre vil en igangsette arbeid med å definere kompetansekrav i forhold til stilling, og sikre at alle slike krav er ivaretatt. For å bedre både kartleggingen av eksisterende kompetanse og samtidig kunne planlegge for framtidige kompetansekrav, er det i 2006 besluttet å utvikle en kompetansemodul i Avinors nye HR-system. En vil videre se på et system for karriereplanlegging i et livsfaseperspektiv og knytte dette til medarbeider-samtalen.
- *Rekrutteringspolicy*
En vil i løpet av 2006 utarbeide en rekrutteringspolicy. Viktige områder her vil bl.a. være:
 - Økt satsning på rekruttering av medarbeidere med innvandringsbakgrunn.
 - Økt fokus på en likestillingsprofil med vektlegging på:
 - Rekruttering av kvinnelige medarbeidere på alle nivåer
 - Utvikle et internt talentutviklingsprogram for kvinnelige ledere
 - Ved ansettelse av ledere, ha fokus på Avinors lederkrav
- *Mål- og resultatstyring:*
Som en del av Avinors arbeid med å utvikle ny styringsmodell, vil det bli jobbet systematisk med utvikling av styringsinformasjon, måltall og styringsindikatorer som sikrer gode oppfølgingsmuligheter i linjeledernes daglige arbeid.

Det vil bli fokusert spesielt på arbeidsmiljø, ledelse og organisasjonseffektivitet.

- *Systemutvikling:*
Det er et overordnet mål å forbedre ledernes planleggings- og gjennomføringsevne ved å effektivisere og forenkle viktige arbeidsprosesser samt øke kvaliteten på tilgjengelig styringsinformasjon. I tillegg vil det i 2006 bli gjennomført forenklede prosesser i bemannings- og ressursplanleggingen.

4.5 Samfunn og ytre miljø

4.5.1 Viktige strategier og tiltak innen miljøområdet

Miljøoppfølging vil bli integrert i bedriftens samlede styringssystem. Videre vil en særlig legge vekt på følgende:

- *Miljøstyringssystemet:*
Videreutvikle internt miljøstyringssystem og fremskaffe dokumentasjon om miljømessige konsekvenser på ulike områder. Implementere miljøhandlingsplaner for alle lufthavner. Gjennomføre revisjoner med «ytre miljø»-tema.
- *Risikoanalyser og beredskap:*
Arbeide med risikoanalyser, og bruke resultatene aktivt til å forebygge utslipp, samt å planlegge og dimensjonere beredskap.
- *Oppfølging av myndighetskrav:*
Utarbeide støysonekart i henhold til nye retningslinjer fra Miljøverndepartementet. Videreføre arbeidet med å fremskaffe og følge opp nødvendige utslippstillatelser for flyplassene. Følge opp utslippskrav og renseløsninger for avløp fra brannøvingsfelt
- *Infrarød avising:*
Vintersesongen 05/06 har OSL som den første lufthavn i Europa testet ut en metode for infrarød avising av fly. Fly som skal avises kjører gjennom en spesialbygd hangar der varmebølger (infrarød stråling) gjør at snø og is fjernes. Det er knyttet stor spenning til om prosjektet blir vellykket. I så fall vil utslippet av glykol kunne reduseres med opp til ca 70 %.
- *Miljøavgifter:*
Avinor er kjent med at en på politisk nivå utreder avgifter på NOX-utslipp. Bedriften vil delta i prosessen ved behov, og i samsvar med eiers ønsker.

Avinor viser for øvrig til den generelle utviklingen når det gjelder utslipp fra luftfart:

- Dagens fly er 70 % mer drivstoffeffektive enn i 1970, og det er ventet en ytterligere forbedring på 50 % frem til 2020
- Utslippene av karbonmonoksid (CO) og hydrokarboner (HC) er nær eliminert
- Forskningsprogrammer indikerer en reduksjon i NO_x-utslippene fra flymotorer på 80 % innen 2020

Internasjonalt er luftfart i dag ansvarlig for ca 3 % av CO₂-utslippene. Hvis lufttrafikken vokser som prognostisert, vil utslippene sannsynligvis øke til tross for at flyene stadig blir mer drivstoffeffektive. EU har beregnet at utslippene fra fly vil nøytralisere omkring en fjerdedel av de utslippsreduksjoner som kreves av andre sektorer i 2012 (jfr Kyoto-avtalen). EU er nå inne i en prosess med å vurdere luftfarten i forhold til et system med kvotehandling («Emission Trading») og avgifter. Avinor vil delta aktivt i pågående prosesser.

Regjeringen oppnevnte våren 2005 det såkalte Lavutslippsutvalget. Oppgaven er å finne ut hvordan Norge kan redusere utslippene av klimagasser med 50 – 80 % innen 2050. Det er ventet at utvalgets anbefalinger vil foreligge høsten 2006

4.5.2 Viktige strategier og tiltak innen samfunnsområdet

Sentralt i bedriftens samfunnsansvar står videreutvikling av flysikrings- og flyplassnettet i alle deler av landet. Bedriften vil iverksette en rekke tiltak for å sikre at nettet opprettholdes med høy sikkerhet, effektivitet og kvalitet, samt at nødvendig utvikling og utbygging blir gjennomført (jfr. kap. 4.1, 4.2 og 4.3). I tillegg vil bedriften her særlig fokusere på følgende forhold:

- *Ivareta det langsiktige regionale potensialet gjennom planprosesser som sikrer ekspansjonsmuligheter på de store lufthavnene:*
Bidra i lokale og nasjonale planprosesser for å sikre at forholdene legges til rette for den nødvendige ekspansjon, bl.a ved å båndlegge arealer for nye rullebaner på OSL og ved andre store lufthavner, dersom behovet dokumenteres i analyser.
- *Utarbeide landsverneplan:*
Starte arbeidet med en landsverneplan for Avinor i 2006. En slik plan er en samlet oversikt over kulturminner og kulturmiljø, vurdert i nasjonal sammenheng i den hensikt at de skal vernes. Hovedmålet er å sikre vern av et representativt utvalg som dokumenterer sektorens historie

mht tekniske løsninger, funksjon, arkitektur osv. Planen skal også omfatte eiendommer som man vil verne uten formell lovbeskyttelse.

- *Styrke samarbeidsrelasjonene med lokale myndigheter og næringsliv:*
Igangsette forbedrede og mer systematiske former for samarbeid med lokale myndigheter om utviklingen av flyplassene, herunder initiere prosjekter som kan øke ringvirkningene for næringsliv og bosetting. Eksempler:
 - Det arbeides med masterplaner på de store lufthavnene. I tillegg til den tradisjonelle arealplanleggingen, har det vært sterkt fokus på de positive effektene utvikling av flyplassene vil ha for lokalsamfunnet og regionen.
 - Avinor opplever i økende grad henvendelser om samfinansiering av prosjekter fra kommuner og lokalt næringsliv. Baneforlengelser på Haugesund og Molde, samt ILS på Sogndal er eksempler på dette. Avinor stiller seg i utgangspunktet positiv til slike initiativ.
 - Sette i gang arbeid med lokale ruteutviklingsfond for å øke antallet innreisende turister til Norge med fly.

5 Andre aktuelle strategiske prosjekter og problemstillinger

De viktigste konkrete tiltakene som Avinor vil iverksette i planperioden innenfor de fem strategiske målområdene er gjengitt i kapittel 4. Det er imidlertid også problemstillinger av mer generell karakter som krever nærmere omtale. I kapittel 5 vil en redegjøre nærmere for:

- Kapasitetssituasjonen i flysikringstjenesten
- Status for bakketjenesten
- Internasjonalisering og konkurranseforhold, som aktualiseres stadig sterkere i luftfartssektoren
- Et prosjekt om luftfartens samfunnsnytte som Avinor nylig har gjennomført
- Ny konsesjonsprosess og regionale utfordringer

5.1 Kapasitetssituasjonen i flysikringstjenesten

Etter en turbulent periode preget av manglende driftsstabilitet, har Avinor identifisert flere områder hvor det iverksettes tiltak for å forbedre forholdene.

Et viktig tiltak er forsert utdanning av nye flygeledere, i tillegg til at Avinor ønsker å videreutvikle kompetansen til de som i dag er flygeledere. Etter en periode rundt årtusenårsskiftet hvor utdanningen ble intensivert for å ta igjen et etterlep fra tidligere på 90-tallet, ble nyrekrutteringen stoppet. Grunnlaget for dette var tall fra omstillingsprogrammet Take-off-05 om nødvendig bemanning på alle flykontrollenheter i nærmeste fremtid. Prognosene viste et stort overskudd på flygeledere i perioden 2005-2009. Analysene i Take-off-05 viste for 2003 et samlet behov på ca. 380 flygelederårsverk ved enhetene. På samme tid hadde Avinor ca. 440 flygelederårsverk i tjeneste samt 51 flygeleder aspiranter under utdanning. På denne bakgrunn ble tre kull med utdanningsstart 2003/04 kansellert.

Gjennomgangen av dette beslutningsgrunnlaget viser at antatt behov for flygeledere ble undervurdert. Hovedårsakene til avviket er:

- Omlegging av luftromsstrukturen har ikke ført til reduksjon i antall sektorer
- Det ble ikke tatt tilstrekkelig hensyn til flygelederkompetansen som var nødvendig for å gjennomføre større prosjekter, som f.eks reorganisering av kontrollsentralene og innføring av ny teknologi (NATCON-prosjektet)
- Sikkerhetsanalyser ved kontrolltårnene påviste økt behov for flere flygeledere
- Nye krav i forskrifter fra LT har, og vil kreve, økte personellressurser
- Driftssituasjonen ved enhetene

Utdanning av nye flygeledere tar utgangspunkt i denne situasjonen. Et nytt kull begynte høsten 2005, og to nye kull er planlagt til høsten 2006. Dette betyr imidlertid at Avinor ikke vil få nye flygeledere før nærmere årsskiftet 2007/2008. Der som tidligere tilførsel viser seg nødvendig må det rekrutteres fra andre (utenlandske) tjenesteytere. Det må imidlertid understrekes at det er mangel på flygeledere også i det internasjonale markedet.

Med bakgrunn i at det vil ta tid før Avinor igjen kan sette nyutdannede flygeledere i tjeneste er det igangsatt arbeid med tiltak som skal bidra til bedre kontroll med bemanningssituasjonen fremover:

1. *Operativ drift skal prioriteres.*
Bruk av flygeledere i annen tjeneste reduseres til det helt nødvendige. Allerede besluttede prosjekter vil bli prioritert og/eller utsatt.
2. *Bedre utnyttelse av eksisterende flygelederbemanning*
Optimalisering av turnus og bedre styring av

ferieavviklingen kan bedre situasjonen ved flere enheter, og samtidig bidra til at ressurser lettere kan avgis til andre oppgaver når det er nødvendig og/eller ønskelig. En vil likeledes vurdere bruk av annet personell der dette er mulig.

3. *Innleie av flygeledere*

Om nødvendig vil også dette alternativet bli vurdert.

En konsekvens av Take-off-05 prosjektet er at de fleste LTT-fullmektigene antas å bli overtallige på noe sikt, som følge av endringer i arbeidsfordeling og innføring av automatiserte systemer. Etter at dette ble kjent har fullmektigene som har hatt muligheten, sluttet og gått over i annet arbeid. I utgangspunktet anses dette som positivt fra Avinor sin side, men nedbemanningen har ikke vært koordinert tilfredsstillende og således skjedd før alle planlagte endringer er implementert. Stabiliseringstiltak for å motvirke situasjonen er innført.

Trafikkreguleringssystemet SOL/NORSIM var ment å tilfredsstille fremtidige sikkerhets- og kapasitetsbehov i luftrommet rundt Gardermoen. I Take-off-05-prosessen ble det besluttet at man skulle vurdere en reduksjon av antallet sektorer i Norge, og SOL/NORSIM ble dermed utsatt i påvente av resultatet fra dette arbeidet. Etter ny vurdering har Avinor besluttet å gjennomføre prosjektet med høyeste prioritet. Dette er også i tråd med kundenes ønsker og i henhold til hva Avinor tidligere har meddelt myndighetene som tilsvar til tilrådsninger fra Havarikommisjonen.

Omstillingsarbeidet i Avinor er gjennomført i høyt tempo. Prosessene har vært preget av stor intern motstand. Dette har ført til forsinket fremdrift for flere prosjekter. Avinor vil gjennomføre flere prosesser for å bedre forholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker, samt gjennomgå prosjektene med tanke på å skape omforente og realistiske fremdriftsplaner. Samtidig er det nødvendig å gjennomføre planlagte effektiviseringsprosesser for utnytte eksisterende bemanning optimalt. Dette gjelder blant annet fornyet gjennomgang av bemanningsoppsettet i forhold til driftsbehovet.

Oppsummert vil Avinor ha fokus på følgende tiltak:

- Prioritere operativ drift
- Iverksette tiltak for å bedre samarbeidsforholdene mellom arbeidsgiver- og arbeidstaker, med sikte på å få til gode prosesser og høy motivasjon

Tabell 2.8 Den operative flygelederbemanning ved kontrollenhetene

	Operativ tjeneste (inkl. vaktledere)	Administrativ tjeneste (ledelse, fagspesialist)	Langtidsperrmitterte (omsorgspermisjoner)	Ikke operative (medisinsk udyktige)
Pr. 1.7.1999	307,4	30,8	17,8	11,0
Pr. 1.7.2005	413,0	41,0	21,0	6,0

(Alle tall = årsverk) Tabellen er basert på innrapporteringer fra enhetenes ledelse

- Gjennomgå bemanningsbehovet for flygeledere og LTT-fullmektiger, hensyntatt operativ drift og større prosjekter og tiltak
- Utarbeide planer og gjennomføre tiltak for å sikre tilfredsstillende rekruttering av flygeledere og LTT-fullmektiger
- Oppnå felles forståelse for nødvendigheten av viktige effektiviseringstiltak og fremdrift
- Få tilslutning til prioriteringen av identifiserte og vedtatte prosjekter og tiltak

Med bakgrunn i diskusjonene om antall flygeledere og økningen i bemanningen de senere år, gjengis i tabell 2.8 tall for den operative flygelederbemanningen ved kontrollenhetene i henholdsvis 1999 og 2005.

Det må understrekes at bemanningsanslagene ikke kan sammenliknes direkte bl.a fordi det er kommet nye myndighetskrav til driften og utvidet åpningstid ved enkelte enheter.

Avinor vurderer nå på nytt det fremtidige behovet for flygeledere og LTT-fullmektiger ved samtlige enheter. Resultatene fra dette arbeidet vil føre frem til en grunnbemanning pr enhet som skal dekke den operative og administrative tjenesten som hver enhet er ansvarlig for å utføre. Denne bemanningen skal også dekke lovbestemt ferie, samt avvikling av Periodisk Faglig Oppdatering (PFO) for flygeledere. I tillegg har Avinor vedtatt å planlegge for en nasjonal overhøyde for flygeledere. Disse vil bli fordelt på de største enhetene som har det høyeste aktivitetsnivå, og er ment å dekke lovbestemte permisjoner, prosjektarbeid etc. Avinor ser imidlertid behovet for å gjennomgå ressursbruken i forbindelse med gjennomføring av større prosjekter, for å vurdere størrelsen på overhøyden i tiden som kommer.

Styrevedtaket om å legge kontrollsentral Sør til Stavanger og legge ned kontrollsentralen i Røyken står uendret. Det foreligger imidlertid forslag til administrasjonen om å legge utvidede innflygingskontrollfunksjon til den vedtatte innflygingskontrollen på Gardermoen, slik at såkalte «matssektorfunksjoner» samlokaliseres med innfly-

gingskontrollen. Avinor vurderer disse forslagene nærmere.

I flynavigasjonstjenesten er bemanningen redusert med ca 25% de siste årene. I forbindelse med økt behov for personell innen prosjekter, innføring av ny teknologi m.m., ser en imidlertid behov for en viss nyrekruttering. Dette vil også være hensiktsmessig for å sikre fremtidig kapasitet i perioder med avgang av personell og nye kompetansekrav.

Flygeinformasjonstjenesten, som utføres av AFIS-fullmektiger på de regionale lufthavnene, har ikke vært gjennom store endringer i omstillingsprogrammet i Avinor. Også her vil det imidlertid være nødvendig med kompetanseutvikling og en viss nyrekruttering. Det vil videre bli en stor satsning på innføringen av satellitteknologi i forbindelse med gjennomføringen av SCAT 1-prosjektet.

AFIS-tjenesten er under vurdering, bl.a ut fra nye myndighetskrav til tjenesten / valg av tjenesteform og en betydelig aldersbestemt avgang de nærmeste årene. Det er også igangsatt nødvendige utdanningstiltak for å sikre rekrutteringen.

5.2 Nærmere om bakketjenesten i Avinor

Bakketjenesten består av brann- og redningstjeneste, plassvedlikeholdstjeneste, elektrotjeneste og forebyggelse av anslag mot luftfarten. Tjenesten utgjør en betydelig del av «produktet» luftfarten og er en viktig del av flysikkerheten i norsk luftfart. Bakketjenesten, som både er forebyggende og reaktiv, er krevende og viktige bidrag for å nå visjonen om å være ledende innen sikkerhet og punktlighet.

Utfordringene er spesielt store innen vintervedlikehold på våre rullebaner. Vekslede temperatur med nedbør stiller store krav til kompetanse, erfaring og materiell på den enkelte lufthavn.

I løpet av de seneste årene har det vært hendelser knyttet til landinger på rullebaner med vanskelige vinterforhold. I denne sammenheng har Avinor igangsatt en rekke initiativ, blant annet

prosjekt som skal forbedre kvaliteten på målingene av banestatus. Dette prosjektet gjennomføres i nært samarbeid med flyselskapene og Luftfartstilsynet.

Det gjennomføres også et prosjekt som har til hensikt å anskaffe utstyr som sikrer raskere rapportering av banestatus og som reduserer mulighetene for feilrapportering. Et prosjekt er igangsatt for å komme med forslag til kompetanseheving innen vintervedlikehold. Dette er et viktig bidrag for å heve kvaliteten på plassvedlikeholdet, samt for å videreutvikle en sikkerhetskultur som grunnlag for kontinuerlige sikkerhetsforbedringer.

En vil dessuten gjennomgå grunnopplæringen og oppdateringskursene innen plasstjenesten med sikte på å videreutvikle tiltakene for nytilsatte og ansatte med bredere erfaring.

5.3 Internasjonalisering og konkurranseforhold

Luftfarten er en internasjonal bransje. Dette gjør seg gjeldende både i markedet og i måten bransjen blir regulert på av myndighetene. Dette kapitlet har hovedvekt på markedsmessige forhold.

5.3.1 Internasjonaliseringen

Alle prognoser viser en sterk vekst i internasjonal luftfart. I løpet av de neste 20 årene er det forventet minst en dobling av trafikken. Særlig Asia vil bidra sterkt til utviklingen. I Europa forventes veksten å bli sterkest i øst.

Prognoser fra den europeiske flysikringsorganisasjonen Eurocontrol indikerer at Norge vil få den laveste veksten i flybevegelser i Europa. Dette er en stor utfordring for Avinor og bransjen som helhet, og viser behovet for nye markedstiltak som kan bidra til å utvikle trafikken. Ett av de viktigste områdene er initiativ for å øke trafikken til Norge. Fortsatt vekst i luftfarten er viktig for regional utvikling, og for Avinors evne til å opprettholde en sunn økonomi for selskapet på lengre sikt.

Det ventes at veksten i større grad vil komme i punkt-til-punkt reiser. Dette kan bety at trafikkutviklingen vil variere mye mellom enkelte lufthavner og at den forretningsmessige strategien vil ha stor betydning. Spesielt er det ventet at trafikken med lavkostselskap fortsatt vil øke.

For å utnytte og stimulere trafikkvekst er prisingen av Avinors tjenester viktig. Alle aktører på

kundesiden forventer lavere avgifter og mer effektive driftskonsepter på lufthavnene, for eksempel kortere snutid. Lavkostkonseptene er særlig sensitive på disse områdene.

Flyplassene i Europa blir i økende grad privatisert og opptrer som ordinære kommersielle aktører. Mange flyplasser utvikler dessuten helt nye forretningsområder og integreres i annen virksomhet. Dette bidrar til finansiell styrke og konkurransekraft. Avinors videre utvikling og rolle må vurderes nærmere i lys av dette.

Også flytypene er under betydelig endring. Dette gjelder både størrelse og rekkevidde. For Norge vil dette først og fremst få betydning i underveissegmentet, med nye rutemønstre og muligheter for flere overflygninger i norsk luftrom. Utviklingen av mindre langdistansefly vil imidlertid også kunne gi en positiv effekt pga mulighetene for flere direkte ruter til fjerntliggende destinasjoner.

5.3.2 Konkurranseforhold

Avinor er den dominerende nasjonale aktør når det gjelder drift av lufthavner og flysikringstjeneste. På lufthavnsiden er selskapet markedsleder med et fåtall konkurrenter, og selskapet er eneste leverandør av flysikringstjenester (med unntak for noen få AFIS-enheter).

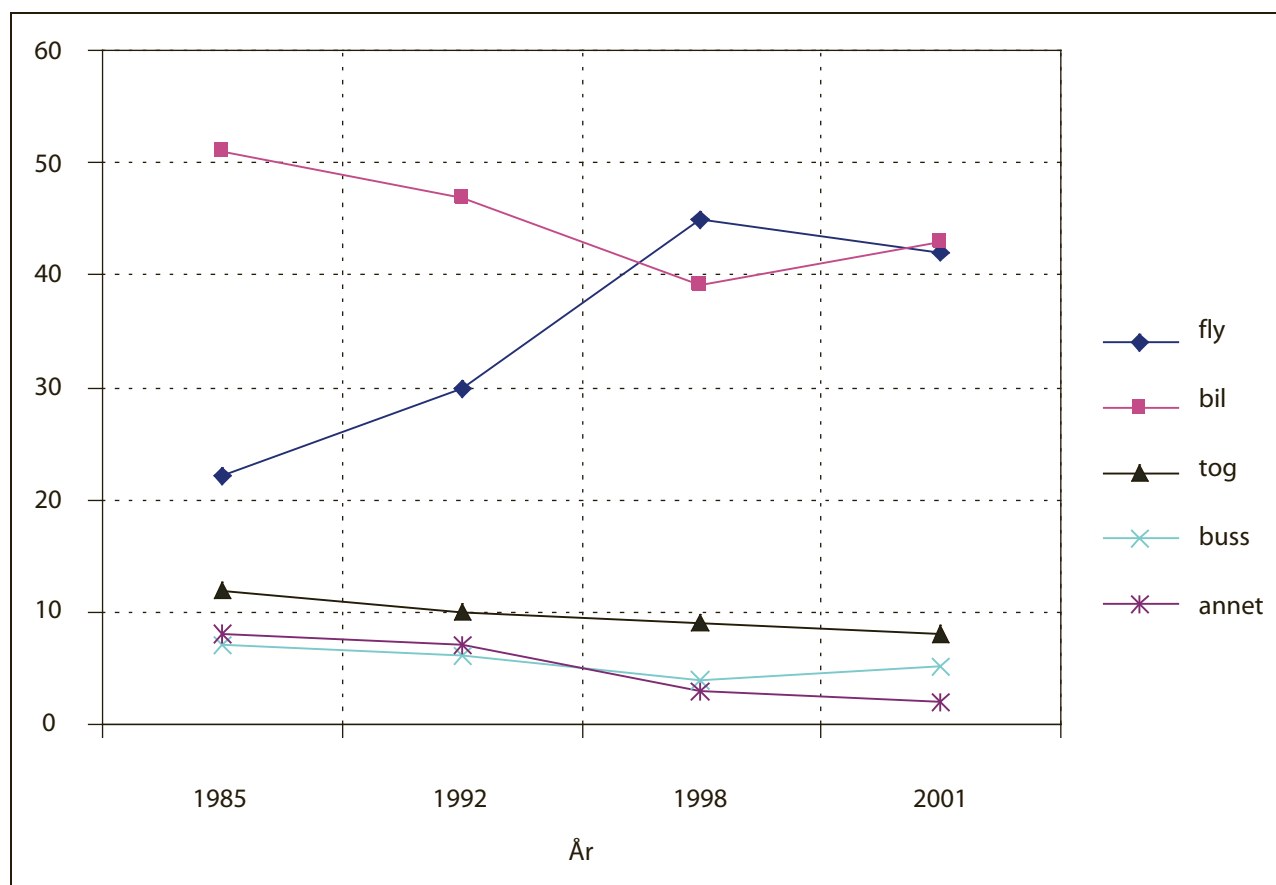
Konkurransen med andre transportmidler (og i all hovedsak bil) er mest omfattende. Figur 2.9 viser hvorledes reisemiddelfordelingen for lange reiser innenriks i Norge har utviklet seg de senere år:

Figuren viser tydelige svingninger i fordelingen mellom bil og fly. Prisene synes å være en viktig forklaringsvariabel.

Konkurransen fra andre flyplasser er særlig relevant for OSL i forhold til Sandefjord lufthavn, Torp. Situasjonen vil forsterkes betydelig når det også kommer sivil trafikk på Rygge. I denne sammenheng er det viktig at disse lufthavnene drives etter samme vilkår som Gardermoen, slik at OSLs evne til å støtte de ulønnsomme flyplassene økonomisk ikke svekkes av ulike konkurransebetingelser.

I tillegg konkurrerer OSL med andre flyplasser i Norden, for eksempel Göteborg. I sum kan det anslås at 30% av trafikkpotensialet på OSL er konkurranseutsatt. Dette omfatter også transfertrafikk fra andre norske flyplasser.

De øvrige større flyplassene i Norge er primært i en konkurransesituasjon med andre europeiske flyplasser i arbeidet med å tiltrekke økt lav-



Figur 2.9 Reisemiddelfordeling for lange reiser (over 300 km) innenriks i Norge (Merknad: Data for 2005 er ikke ferdig bearbejdet) Kilde: TØIs reisevaneundersøkelser

kosttrafikk. Store internasjonale selskaper gjennomfører omfattende prosesser før flyplasser velges. Kvalitet og pris på Avinors tjenester er utslagsgivende for valget.

5.3.3 Lavkostselskapene

Lavkostselskap er basert på et enkelt og kostnads-effektivt produkt kombinert med store volum. Billettprisene er som regel gjennomsnittlig lavere enn hos tradisjonelle flyselskaper, og etterspørselen har vært meget stor. Lavkostaktørene betyr mye for den sterke trafikkveksten vi opplever. Pga den økte konkurransen har imidlertid også nettverksselskapene rasjonalisert virksomheten betydelig, og deltar nå aktivt i priskonkurransen. Lavprisbilletter utgjør en stadig større andel også her. OAG² har undersøkt hvor stor andel av flytrafikken i utvalgte land som befordres med lavkostselskaper. Norge er blant landene med lavest andel

(14 %). Sverige har til sammenlikning 26 %. I UK og Irland går 40 % av trafikken med lavkostselskaper, mens tallet for Slovakia er på hele 61 %. Det må fremheves at innenrikstrafikken utgjør en større andel i Norge enn i andre land, men de siste årene har også dette markedet hatt en betydelig prisnedgang.

5.3.4 Innkommende turisme

Internasjonale prognoser viser at antall turister som vil reise over landegrensene kan doble seg, fra 800 millioner i 2005 til 1,6 milliarder i 2020. I et nasjonaløkonomisk perspektiv er det viktig å legge forholdene til rette for økt turisme til Norge.

Flyreisestatistikk fra de siste årene viser bl.a også at:

- Antallet utreisende turister (nordmenn) har økt med 43 % på 2 år
- Antall utenlandske turister til Norge er fordoblet siden 2001

² OAG er et internasjonalt konsultentselskap som sammenstiller data om flytrafikk

Figuren nedenfor viser hvorledes antall innreisende turister til Norge har fordelt seg mellom fly og andre transportmidler de senere år, samt en potensialanalyse frem til 2015:

Figuren viser at luftfart har stått for en relativt stor andel av veksten i markedet for turister til Norge etter 2001. Potensialanalysen viser videre at luftfart vil ta en større andel av trafikken de kommende år.

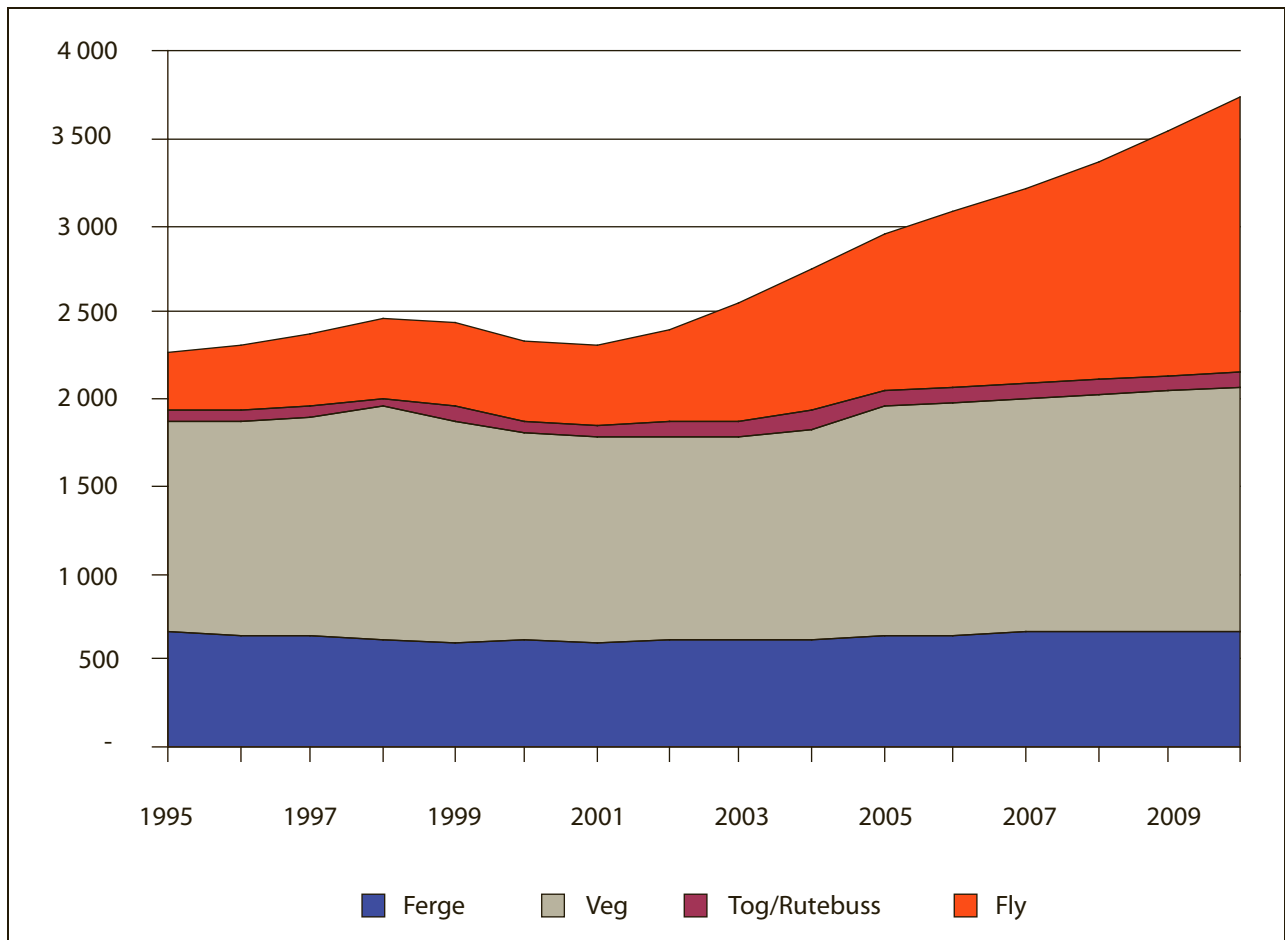
Norges målsetting er å øke antall utenlandske besøkende fra dagens nivå på 3,5 mill til 4,5 mill i 2010. Avinor ønsker å bidra til denne utviklingen. I samarbeid med reiselivsnæringen er det påbegynt analyser av potensialet for innkommende turister med fly. Videre er det utformet en plan med aktuelle virkemidler. Det vil også bli utarbeidet forslag til enkelte markedsmessige samarbeidsprosjekter med oppstart i 2006.

Avinors beveggrunn for å delta i slike prosjekter er økt lønnsomhet for bedriften gjennom trafikkvekst. Økt turisme vil også gi positive ringvirkninger for næringsliv, bosetting og regional

utvikling. I 2003 kom 1,3 mill utlendinger over norske lufthavner, herav 0,8 mill turister. Foreløpige analyser viser at antallet turister med fly kan øke til 2,3 mill i 2015. Dette kan gi Avinor økte inntekter på henimot 0,5 mrd.kr. De samlede regionale virkningene kan anslås til 15-20 mrd.kr. Satsingen på turisme er slik sett også et eksempel på at tiltak som er bedriftsøkonomisk lønnsomme for Avinor kan gi meget positive samfunnsmessige ringvirkninger.

For å øke antallet utenlandske turister til Norge er det viktig at alle aktører samarbeider slik at det samlede reiselivsproduktet optimaliseres. Markedsføring, finansielle virkemidler, flytilbud og flyplasstjenester må samordnes bedre dersom politiske målsettinger skal nås. Det er her grunn til å påpeke at flyet som transportform vil være den viktigste suksessfaktoren for å sikre tilstrekkelig vekst i antallet utenlandske turister til Norge.

Et sentralt punkt i markedsføringen av Norge som turistmål, er om vi kan tilby et tilfredsstill-



Figur 2.10 Antall innkommende turister per transportmiddel – Registreringer for 1995- 2005, regneeksempel / potensialanalyse for perioden frem til 2010.

Kilde: Avinor

lende rutetilbud med fly. Uten dette vil det ikke være mulig å oppnå ambisiøse målsettinger om trafikkøkning. Avinor har tatt initiativ til å opprette regionale ruteutviklingsfora, i første rekke i tilknytning til de store lufthavnene. Hensikten er at lokale og regionale myndigheter, sammen med næringslivet og reiselivsnæringen, selv skal kunne påvirke rutetilbudet i positiv retning ved å tilby økonomisk støtte til opprettelse av nye ruter.

Avinor vil, i nært samarbeid med Innovasjon Norge og andre aktører, prioritere tiltak som har potensial for volumturisme til Norge og som gir størst uttelling i forhold til innsats.

5.3.5 Felles europeisk luftrom («Single European Sky»)

Innen flysikringstjenesten er EUs Single Sky-prosjekt den sentrale drivkraften for endring. Hovedformålet er, på en sikker måte å effektivisere tjenesten i Europa gjennom tiltak som harmoniserer tjenesteutøvelse, teknologi og krav til aktørene på tvers av landegrensene. Foreløpig er det usikkert hvor stort innsparingspotensialet for prosjektet er, men flyselskapene forventer at det vil føre til lavere avgifter. De ulike harmoniseringstiltakene forventes å bidra til økt sikkerhet i trafikken og forbedret miljøstandard gjennom reduserte utslipp. Det er svært viktig for norsk flysikringstjeneste at Avinor og norske myndigheter inntar en aktiv rolle i Single Sky prosjektet.

De viktigste områdene hvor EU har, eller er i ferd med å utarbeide regler som kan ha betydning for virksomheten, er:

- *Nye bestemmelser for avgifter:*
Avinor arbeider med forslag til endringer i avgiftsregimet i henhold til aktuelle EU-direktiver. Dette kan medføre justeringer i underveisavgiften og kostnadsbaserte tårntjenester, men ikke nødvendigvis innføring av en egen tårnavgift. Vårt system med interne overføringer vil, så langt vi i dag kjenner saken, kunne opprettholdes.
- *Felles krav til flysikringstjenesten:*
EU har utviklet krav som sikrer felles regler for leverandører av lufttrafikkjenester. Dette vil også, i prinsippet, gjøre det lettere å levere tjenester over landegrensene. Regelverket nødvendigvis krever tilpasninger i flysikringstjenesten inklusive AFIS-tjenesten. Avinor må sertifiseres av LT.
- *Felles flygeledersertifikat i Europa:*
Harmoniserte krav skal i prinsippet øke mobiliteten blant flygelederne, men nasjonale krav

til sikkerhet og språkkunnskap gjør at den reelle mobiliteten kan bli et politisk spørsmål og avhengig av hvordan hvert enkelt land i EØS-området håndterer dette.

- *Krav om interoperabilitet:*
Kravet inneholder flere moduler, blant annet design av luftrom, reiseplaner for fly og krav om at de nasjonale flykontrollsystemene skal kunne «snakke sammen».
- *Funksjonelle luftromsblokker:*
EU ønsker å reorganisere ansvarsdelingen av luftrommet. Dette krever samarbeid mellom tjenesteytere og nye organisatoriske løsninger på tvers av landerensene. Flere leverandører av flysikringstjenester er i ferd med å posisjonere seg i forhold til kommisjonens ønske om større og færre luftromsblokker i Europa for å sikre optimal trafikkflyt uavhengig av landegrensene. Dette kan i praksis bety oppbygging av nye og større monopoler der flere nasjonale tilbydere samarbeider/fusjonerer. Om dette på lengre sikt utvikles til å innebefatte konkurranse mellom «blokkene», er ikke avklart. Det er usikkert hvordan blokkene blir bygd opp. Avinor vil delta aktivt for å trygge norsk flysikringstjeneste på lengre sikt.
- *Single European Sky ATM Research (SESAR)*
Dette er et forsknings- og utviklingsprogram som skal lage en plattform for det fremtidige flykontrollsystemet i Europa. Perspektivet er 15-20 år, og foreløpig er programmet på forprosjektstadiet. Forprosjektet, som skal vare i to år, er beregnet til å koste ca 450 mill.kr. Det er finansiert av EU og deltagerne i et konsortium. Forprosjektets kostnad er en brøkdel av hva hovedprogrammet vil koste. Avinor deltar ikke i forprosjektet, men videre deltagelse etter forprosjektet må vurderes.

Etter Avinors oppfatning er det viktig med et aktivt og nært samarbeid med norske myndigheter på 2 hovedområder:

1. I utformingen av det overordnede rammeverket i EU
2. I utviklingen av en strategi for hvorledes norsk flysikringstjeneste skal forholde seg til fremtidige luftromsblokker.

Norges anledning til påvirke rammebetingelsene i Single Sky programmet er i hovedsak gjennom medvirkning i Single Sky Committee. Norge har her en observatørrolle og deltakelsen ivaretas av Forsvaret, LT og Samferdselsdepartementet. Arbeidet i komiteen er antagelig den viktigste

arena for Norge til å være med å utvikle premisser for fremtidig regelutforming.

Nasjonale myndigheter har en sentral rolle i utviklingen av luftromsblokker. De utpeker flysikringsleverandør og overvåker at tjenesten utføres forskriftsmessig. Det nye regelverket åpner for at det kan være forskjellige leverandører, og at det kan være én leverandør for en blokk som går over nasjonale grenser. For Avinor blir det viktig å være proaktiv, og å kunne levere flysikkerhetsmessig fullverdige tjenester til konkurransedyktige priser.

Avinor ønsker å delta aktivt i utformingen av luftromsblokker og vil vurdere samarbeidspartnere i tråd med intensjonene for Single Sky prosjektet. Teknisk sett vil det i nær fremtid være mulig å tilby underveistjenester i Norge fra andre organisasjoner og fra lokaliteter utenfor Norge.

Ovennevnte viser at den fremtidige utviklingen krever initiativ både fra myndighetene og bedriften. Etter Avinors oppfatning bør de ulike partene intensivere arbeidet og utvikle en samordnet strategi for å sikre interessene til norsk flysikringstjeneste.

5.4 Luftfartens samfunnsnytte

Avinor har i 2005 fått gjennomført en undersøkelse av luftfartens samfunnsmessige betydning. Arbeidet omfattet:

- en sammenlikning av norsk luftfart med 14 andre land i Vest-Europa
- en detaljert kartlegging og analyse av forholdene i Norge.

5.4.1 Den internasjonale sammenlikningen

Undersøkelsen³ viser at luftfarten i Norge på mange måter står i en særstilling. Forholdene her i landet er bl.a karakterisert ved:

1. *Høye reisefrekvenser, særlig innenriks:*
For Norge er tallet 2,3. Blant de andre landene er det kun islendinger som foretar mer enn én innenriksreise per år. Nordmenn flyr f.eks ca. tre ganger mer enn de gjør i Sverige. De fleste andre land det er naturlig å sammenlikne seg med har innenriks reisefrekvenser på mellom 0,75 og 0,25.
2. *En større andel av transportarbeidet innenriks foregår med fly:*
For Norge er tallet 6 %. Sverige har snaut 3 %,

mens øvrige land i undersøkelsen ligger på mellom 0,4 og 1,5 %. (Tall for Island er ikke tilgjengelig)

3. *Et omfattende flyplassnett:*

Kun Frankrike og UK har flere flyplasser enn Norge. Antall lufthavner per innbygger er størst på Island, mens tallet for Norge er nest høyest. Vårt regionalnett med korte rullebaner står i en særstilling internasjonalt.

4. *Mindre bruk av presisjonsinnflyging:*

Norske lufthavner er i langt større grad enn i andre land basert på bruk av localizer (LLZ) og ikke komplette ILS-anlegg, (som gir flyene både retnings- og glidebaneinformasjon). SCAT 1-prosjektet vil endre på dette.

5. *Avgiftnivået ligger noe over europeisk gjennomsnitt:*

Basert på nominelle valutakurser, er norske luftfartsavgifter noe høyere enn for sammenlignbare virksomheter i Europa. Hvis en justerer for kjøpekraft, er Avinors lufthavner på europeisk gjennomsnitt.

6. *Lufthavnsystemet drives relativt effektivt:*

Ulike kostnadsindikatorer viser at våre flyplasser ligger omtrent på europeisk gjennomsnitt (og til dels noe bedre) dersom vi tar hensyn til kjøpekraften.

5.4.2 Kartlegging av forholdene i Norge

Arbeidet⁴ her har i hovedsak vært konsentrert om:

1. En beskrivelse av markedsforhold og bruk av luftfartstilbudet
2. En analyse av sysselsetting, ringvirkninger og flyplassenes betydning for de lokalsamfunnen betjener. Dette ble konkretisert gjennom eksempler fra Gardermoen, Flesland, Molde og Leknes

Når det gjelder markedsforholdene, konkluderte undersøkelsen bl.a med at:

- Flyplassdekningen i Norge er generelt svært god. Gjennomsnittlig reisetid fra kommunesenter til nærmeste lufthavn med rutetrafikk er 50 minutter. Innbyggere i Østfold, Oppland, Hedemark og Buskerud har lengst reise med henholdsvis 105, 90, 85 og 75 minutter. De laveste tallene finner vi for Finnmark, Vestfold og Rogaland med 22, 25 og 30 minutter
- Reisefrekvenser med innenriksfly er særlig høy i Nord-Norge. Med unntak av Østlandet

³ Cranfield Univesity: «Air Transport Dependence in European Countries». Desember 2005

⁴ TØI-rapport 807/2005: «Luftfartens samfunnsnytte»

har også de øvrige landsdelene en relativt høy reiseaktivitet på innlandsrutene. Når det gjelder utenlandsreiser er bildet omvendt: Her er tallene høyest for Østlandet og lavest for Nord-Norge

- Et godt flyplassstilbud er viktig for reiseaktiviteten i en kommune. Dersom tilbringeravstanden til flyplass øker med 1 time, reduseres reisefrekvensen med 0,52 flyreiser per innbygger per år
- God flyplassstilgjengelighet har en selvstendig positiv virkning for befolkningsutvikling og nettoflytting i kommunene
- Flyet er dominerende på lange reiser i Norge. For reiser på mellom 400 og 700 km er flyets markedsandel knapt 50 %, mens tallet øker til 80 % når reiselengden overstiger 1000 km

Ringvirkningsstudien viste at ca. 20.000 personer er sysselsatt i virksomheter som er direkte knyttet opp mot driften av luftfartssystemet i Norge. Dette tilsvarer 586 årsverk per million passasjerer. I internasjonal sammenheng er dette et lavt tall. I 2004 var gjennomsnittet for europeiske lufthavner 950. Dette indikerer at norsk luftfart drives rasjonelt med relativt sett små personellressurser, men det har også til en viss grad sammenheng med at det er lite baseaktivitet i Norge.

I tillegg til de direkte virkningene benyttes ofte følgende tre grupper for å kategorisere sysselsetting og ringvirkninger av luftfart/flyplasser:

- Indirekte (underleveranser – varer og tjenester – til de direkte aktiviteter)
- Induserte (forbruk knyttet til de direkte og indirekte virkningene)
- Katalytiske (lokaliseringseffekter, effekter på handel og reiseliv, samt effekter på produktivitet og investeringer)

Tabell 2.9 viser sysselsetting og andre virkninger av norsk luftfart i dag, samt en trendfremskrivning mot 2040.

Den samlede sysselsetting er i dag på 50-70.000. Med en årlig vekst på 4 % vil dette tallet øke til 200-280.000 i 2040. Det må presiseres at beregningen er beheftet med betydelig usikkerhet.

I prosjektet ble det også gjennomført en egen analyse av situasjonen rundt Gardermoen. Her fremkom bl.a følgende:

- Ca. 12.200 er direkte sysselsatt på flyplassen. Tallet øker til ca. 29.000 dersom vi også tar med indirekte og induserte virkninger.
- Flypassasjerer med Oslo/Akershus som besøkssted hadde et forbruk i området på ca. 14 mrd.kr i 2003. Dette er en kraftig økning i forhold til 2000, da tallet var 9 mrd.kr
- Selv om lokaliseringen til Gardermoen har hatt stor virkning i hele Østlandsområdet, er Oslo fortsatt største kommune både som reisemål for besøkende til regionen, og når det gjelder antall sysselsatte på flyplassen.
- De lokale virkningene av flyplassen begynner å bli klart synlige. Dette kan f.eks illustreres ved stor befolkningsvekst og sterk øking i antall reiser til Romeriksregionen

Relative endringer i bosettingsmønsteret for sysselsatte på Fornebu i 1996 og til dagens situasjon kan oppsummeres som følger:

- Andelen fra Oslo, Asker og Bærum er fortsatt stor (34 %), men nær halvert
- Romerikes samlede andel er nå større enn Oslo, Asker og Bærum, og mangedoblet i forhold til før
- Hedemark og Oppland har tredoblet sin andel, men tallet er fortsatt lavt (6 %)
- Andelen hovdeflyplassansatte fra Buskerud er mer enn halvert (til 5 %)

Tabell 2.9 Sysselsetting og ringvirkninger av norsk luftfart

	2005	2040, 2 % årlig vekst	2040, 4 % årlig vekst
Direkte sysselsetting (1000 årsverk)	20	40	80
Indirekte og indusert sysselsetting	12-16	24-32	48-64
Katalytisk sysselsetting	18-34	36-68	72-136
<i>Sum sysselsetting (1000 årsverk)</i>	<i>50-70</i>	<i>100-140</i>	<i>200-280</i>
Bearbeidingsverdi (mrd kr)*	35-50	70-100	140-200
Årlig samfunnsøkonomisk kostnad av at 10 % av trafikken må velge annen transport (mrd kr)	2,1	4,2	8,4

* Antatt 0,7 mill kr /årsverk i bearbeidingsverdi (= Verdiskapning, dvs lønn + fortjeneste)
Økonomiske beregninger i faste kostnader og antatt ingen endringer i enhetsverdier.

5.5 Ny konsesjonsprosess og regionale utfordringer

LTs nye forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E 3-2) vil gi et positivt bidrag til norsk flysikkerhet. Den vil imidlertid også medføre betydelige kostnader for Avinor. Dette gjelder særlig kravet om større sikkerhetsområder rundt rullebanene.

Avinor har etablert et eget prosjekt som skal bistå i å gjennomføre forskriften. I dette arbeidet vil en vurdere alternative løsninger, gjennomføre sikkerhetsanalyser, beregne kostnader, og på dette grunnlag foreslå aktuelle utbedringstiltak. Prosjektet har også ansvar for å få konsesjoner for alle flyplassene.

De økonomiske følgene av forskriften vil bli betydelige. Sentrale problemstillinger i det videre arbeidet er bl.a:

– *De regionale flyplassene:*

Ut fra foreløpige erfaringer, anslår Avinor de økonomiske konsekvenser ved implementeringen av ny BSL E 3-2 til ca. 1,5 mrd.kr for regionalplassene. Anslaget forutsetter at det aksepteres en ordning der kosteffektive løsninger velges. Avinor vil synliggjøre ulike alternativer og kostnadene ved disse, samt utvikle grunnlagsmateriale for politisk avklaring der dette er nødvendig.

– *Stamlufthavnene:*

Til nå er det ikke foretatt detaljerte kostnadsvurderinger av tiltak på de store og mellomstore flyplassene.

– *OSL:*

Flyplassen tilfredsstillende alle krav.

Ovennevnte prosess pågår etter en definert fremdriftsplan satt av LT og forutsetter at de første flyplassene står ferdig med sine tiltak 1.10.2006.

Det pågår for tiden en konstruktiv prosess med LT som kan bidra til å redusere kostnadene.

I NTP er det bebudet regionalpolitisk vurdering av flyplasstilbudet. Denne prosessen skal ledes av Samferdselsdepartementet, og har et mer langsiktig tidsløp. Utover dette pågår det i enkelte regioner en diskusjon om dagens regionale flyplasser dekker et tilfredsstillende behov i fremtiden. Avinor vil delta aktivt og gjennomføre de analyser som departementet mener er nødvendig for å sikre et tilfredsstillende analysegrunnlag.

I Soria Moria-erklæringen heter det bl.a: «Regjeringen vil opprettholde dagens flyplasstruktur så fremt det ikke er et uttrykt ønske

lokalt om å legge ned en flyplass. Dette må i så fall skje etter en grundig prosess hvor alle berørte er blitt hørt».

Utfordringen for Avinor ligger i at utbedringstakten i LTs prosess ikke sammenfaller med mulige langsiktige behov. Det vil således være en risiko for at Avinor opprunder flyplasser med betydelige økonomiske konsekvenser og at en fremtidig regional analyse eventuelt konkluderer med at enkelte av disse blir lagt ned.

Etter Avinors oppfatning er det viktig at de ulike prosesser blir samordnet slik at aktuelle problemstillinger kan ses i sammenheng. Selskapet vil bidra aktivt til at gode og fremtidsrettede løsninger blir valgt.

Avinor er i ferd med å utarbeide et grunnlagsmateriale for de regionale flyplassene. En vil her utarbeide et faktagrunnlag bl.a vedrørende:

- Punktlighet og regularitet
- Utvikling mht passasjerer og flybevegelser
- Flytyper og operatør
- Rutetilbud og destinasjoner
- Investeringer og driftsresultat for flyplassen, samt FOT-tilskudd

Undervedlegg 3 inneholder et eksempel som gjelder flyplassene på Vestlandet. En samlet rapport for hele landet vil være ferdig innen 01.08.2006.

Undervedlegg 1

Avinor Konsern

Årsoppgjør 2005, Finansiell oversikt pr. divisjon/lufthavn (basert på foreløpige regnskapstall pr. 13 mars 2006)

Oppsummering

Konsernet Avinor driver 46 lufthavner i Norge i tillegg til flysikringstjeneste som omfatter 3 kontrollsentraler og teknisk infrastruktur for flynavigasjon. Konsernets driftinntekter utgjør i størrelsesorden 5.3 mrd.kroner hvorav ca. 62% kommer fra salg av tjenester til flyselskapene og ca. 36% fra kommersiell aktivitet på lufthavnene. Andre inntektskilder utgjorde ca. 2% i 2005.

Morselskapet Avinor AS er 100% eiet av den norske stat gjennom Samferdselsdepartementet og drives uten statsstøtte.

Konsernets driftsinntekter økte med ca. 3.5% i 2005 i hovedsak som en følge av trafikkvekst og økte kommersielle inntekter. Statens kjøp av regi-

Tabell 2.10 Nøkkeltall pr. divisjon/OSL er som følger:

NOK Mill.	Driftsinntekter	Driftsresultat	Investeringer	Antall	Årsverk
OSL	2 639	1 140	214		535
Divisjon Store Lufthavner	1 518	534	255		383
Divisjon Mellomstore Lufthavner	443	(258)	186		364
Divisjon Regionale Lufthavner	170	(503)	90		430
Divisjon Flysikring	1 110	(102)	36		1 002
Konsernposter	(625)	(0)	45		54
Avinor Konsern	5 255	811	826		2 769

onale luftfartstjenester utgjorde 35 mill.kroner i 2005 – en reduksjon på 229 mill.kroner sammenlignet med 2004.

Totale driftskostnader økte med 11% i 2005 i hovedsak som en følge av økt avsetning til fremtidige pensjonsforpliktelse. Justert for endringen i pensjonsforpliktelse var det ingen underliggende kostnadsvekst fra 2004 til 2005. Ca. 80% av det målsatte gevinstuttaket i omstillingsprogrammet Take-off 05 er realisert ved årsslutt 2005.

Konsernets driftsresultat i 2005 ble 811 mill.kroner som er en reduksjon på 184 mill.kroner (19%) sammenlignet med 2004. Reduksjonen i driftsresultatet skyldes i hovedsak redusert offentlig kjøp av regionale luftfartstjenester samt økte pensjonsforpliktelse.

Driftsunderskuddet på regionalnettet utgjorde 503 mill.kroner.

Tabell 2.11 Avinor Konsern, Tabell A, Resultatregnskap 2003 – 2005, 13 mars 2006

NOK Mill.	2003A	2004A	2005A	Endring	
				03-04	04-05
Driftsinntekter	4 548	5 076	5 255	12 %	4 %
Driftskostnader	(3 577)	(2 977)	(3 299)	-17 %	11 %
Driftsresultat før avskrivninger	971	2 098	1 956	116 %	-7 %
Avskrivninger	(1 317)	(1 103)	(1 145)	-16 %	4 %
Driftsresultat	(346)	995	811	-19 %	
Netto finansposter	(394)	(438)	(423)	11 %	-3 %
Resultat før skatt	(740)	557	388	-30 %	
Skattekostnad	163	(94)	(2)		
Årsresultat	(577)	463	386	-17 %	
Investeringer	607	720	826	19 %	15 %
Årsverk 31.12	3 056	2 924	2 769	-4 %	-5 %
Netto kontantstrøm	194	421	391		
Utbytte til staten	-	152	26		
<i>Finansiering:</i>					
Egenkapital	6 814	7 012	7 372		
Forpliktelse	15 598	5 734	5 951		
Langsiktig finansiell gjeld	8 064	7 823	6 991		
Kortsiktig gjeld	1 144	1 373	1 741		
Sum	31 620	21 943	22 054		
Selvfinansieringsgrad	46 %	47 %	51 %		

Tabell 2.12 Avinor Konsern, Tabell B, 2005 Driftsresultat pr. divisjon/OSL, (finanskostnader og skatt ikke inkludert) 13 mars 2006

NOK Mill.	Resultatenhet					Konsern	Avinor Konsern
	OSL	LS	LM	LR	FS		
Driftsinntekter	2 639	1 518	443	170	1 110	(625)	5 255
Driftskostnader	(945)	(795)	(571)	(530)	(1 082)	624	(3 299)
Driftsresultat før avskrivninger	1 694	723	(128)	(360)	28	(1)	1 956
Avskrivninger	(554)	(189)	(129)	(143)	(130)	1	(1 145)
Driftsresultat	1 140	534	(258)	(503)	(102)	(0)	811
Investeringer	214	255	186	90	36	45	826
Årsverk 31.12	535	383	364	430	1 002	54	2 769
Pax innland	7 714	9 627	3 383	1 131	21 855		
Pax utland	8 150	2 356	375	13	10 893		
Pax transit	32	389	75	268	765		
Pax offshore	-	353	69	46	468		
Sum pax (000s)	15 896	12 726	3 902	1 458	33 982		
Andel av total	47 %	37 %	11 %	4 %	100 %		

Kommentarer:

Konsernets driftsinntekter økte i 2005 med 3.5% i hovedsak som en følge av økt sikkerhetsavgift, trafikkvekst samt økte kommersielle inntekter. I motsatt retning trekker statlig kjøp av regionale

luftfartstjenester som ble redusert fra 264 mill.kroner i 2004 til 35 mill.kroner i 2005.

Konsernets driftsresultat ble 811 mill.kroner i 2005 sammenlignet med 995 mill.kroner i 2004. Resultatnedgangen skyldes i hovedsak økte pensjonsforpliktelser samt reduksjonen i statens kjøp

Tabell 2.13 Avinor Konsern, Tabell B1, 2005 Resultatregnskap – Oslo Lufthavn (OSL), 13 mars 2006

NOK Mill.	Resultatenhet			Konsern fordelt	Total Divisjon		
	OSL	OSL E	Festeavgift				
Driftsinntekter	2 536	102	-	-	1	2 639	
Driftskostnader	(1 118)	(13)	218	-	(33)	(945)	
Driftsresultat før avskrivninger	1 418	90	-	218	-	(31)	1 694
Avskrivninger	(527)	(19)	-	-	-	(8)	(554)
Driftsresultat	890	71	-	218	-	(39)	1 140
Investeringer	192	23					214
Årsverk 31.12	535						535
Pax innland	7 714						7 714
Pax utland	8 150						8 150
Pax transit	32						32
Pax offshore	-						-
Sum pax (000s)	15 896						15 896
Driftsinntekter pr.pax	kr 160						
Driftskostnader pr. pax	kr 70						
Driftsresultat pr. pax	kr 56						

av regionale luftfartstjenester. Driftsunderskuddet på regionalnettet utgjorde 503 mill.kroner i 2005, jf. divisjonsvise resultater vist i tabell B.

Konsernet økte investeringene med 15% til 826 mill.kroner i 2005. Investeringene er vist brutto, dvs. ikke fratrukket mva-refusjon OSL (206.7 mill.kr) og salgssum ved avhending av driftsmidler (18.3 mill.kr).

Årsverk pr. 31.12.05 inkluderer fast ansatte, midlertidig ansatte (vinterbemanning) og overtid.

Kommentarer:

OSL og divisjon Store Lufthavner står for 84% av passasjertrafikken og genererer et positivt driftsresultat (før finanskostnader og skatt) på 1.7 mrd.kroner.

Regionalnettet har i 2005 et driftsunderskudd på 503 mill.kroner.

OSL resultatet avviker fra selskapets egen rapportering på grunn av konserninterne transaksjoner.

Tabell 2.14 Avinor Konsern, Tabell B2, 2005 Resultatregnskap – Divisjon Store Lufthavner (LS), 13 mars 2006

NOK Mill.	Lufthavn				Datterselskaper				Konsern Divisjon	Konsern fordelt	Total Divisjon	
	Bergen	Stav.	Trondh.	Bodø	Tromsø	APAS	FEAS	VEAS				
Driftsinntekter	521	417	309	130	119	22	-	-	-	0	(1)	1 518
Driftskostnader	(186)	(152)	(153)	(109)	(102)	(9)	(1)	-	-	(57)	(25)	(795)
Driftsresultat før												
avskrivninger	334	265	156	20	17	13	(1)	-	-	(56)	(26)	723
Avskrivninger	(39)	(41)	(40)	(21)	(30)	(10)	-	-	-	(0)	(8)	(189)
Driftsresultat	296	224	116	(1)	(13)	3	(1)	-	-	(56)	(34)	534
Investeringer	31	116	28	14	15	0	5			46		255
Årsverk 31.12	93	85	77	39	73					17		383
Pax innland	2 695	1 859	2 512	1 191	1 371							9 627
Pax utland	979	909	420	17	31							2 356
Pax transit	190	16	4	122	58							389
Pax offshore	202	151	-	-	-							353
Sum pax (000s)	4 065	2 935	2 936	1 330	1 460							12 726
Driftsinntekter pr.pax	kr 128	kr 142	kr 105	kr 98	kr 81							
Driftskostnader pr. pax	kr 46	kr 52	kr 52	kr 82	kr 70							
Driftsresultat pr. pax	kr 73	kr 76	kr 40	(kr 0)	(kr 9)							

Om verksemda i Avinor for perioden 2006–2008

Tabell 2.15 Avinor Konsern, Tabell B3, 2005 Resultatregnskap – Divisjon Mellomstore Lufthavner (LM), 13 mars 2006

NOK Mill.	Lufthavn										Konsern fordelt	Total Divisjon		
	Kr.sand	Ålesund	H.sund	Evenes	Kr.sund	Svalb.	Molde	Alta	Kirk	B.foss			Banak	Divisjon
Driftsinntekter	85	67	50	46	43	31	29	28	19	16	13	15	(1)	443
Driftskostnader	(60)	(51)	(47)	(59)	(42)	(37)	(36)	(44)	(37)	(37)	(36)	(37)	(48)	(571)
Driftsresultat før avskrivninger	24	16	4	(13)	1	(5)	(7)	(16)	(17)	(21)	(23)	(23)	(48)	(128)
Avskrivninger	(21)	(13)	(13)	(20)	(11)	(8)	(10)	(10)	(11)	(3)	(4)	(0)	(5)	(129)
Driftsresultat	3	3	(9)	(33)	(10)	(14)	(17)	(26)	(28)	(24)	(27)	(23)	(54)	(258)
Investeringer	21	3	5	10	3	7	21	9	94	1	7	4		186
Årsverk 31.12	38,3	30,6	30,7	47,4	32,0	13,1	32,0	41,2	32,5	3,0	29,5	33,9		364,3
Pax innland	589	605	327	436	224	95	348	351	216	152	39			3 383
Pax utland	169	42	111	22	15	0	6	0	4	2	3			375
Pax transit	4	37	0	11	1	-	3	7	0	1	11			75
Pax offshore	-	-	-	-	69	-	-	-	-	-	-			69
Sum pax (000s)	762	684	438	470	309	95	357	359	221	155	53			3 902
Driftsinntekter pr.pax	kr 111	kr 99	kr 115	kr 97	kr 141	kr 329	kr 82	kr 78	kr 88	kr 103	kr 250			kr 113
Driftskostnader pr. pax	kr 79	kr 75	kr 106	kr 125	kr 137	kr 384	kr 101	kr 123	kr 166	kr 241	kr 681			kr 146
Driftsresultat pr. pax	kr 5	kr 5	(kr 21)	(kr 71)	(kr 33)	(kr 142)	(kr 46)	(kr 73)	(kr 125)	(kr 157)	(kr 506)			(kr 66)

Om verksemda i Avinor for perioden 2006–2008

Tabell 2.16 Avinor Konsern, Tabell B4, 2005 Resultatregnskap – Divisjon Regionale Lufthavner (LR), 13 mars 2006

NOK Mill.	Fylke										Konsern fordelt	Total Divisjon
	Fimm.	Nordland	Sogn/Fj.	Møre/R.	N-Trønd.	S-Trønd.	Oppland	Annet	Divisjon			
Driftsinntekter	33 (125)	61 (177)	27 (68)	3 (13)	5 (26)	1 (12)	4 (12)	1 (4)	34 (36)	1 (1)	170 (530)	
Driftskostnader	(91) (40)	(116) (45)	(41) (24)	(10) (3)	(20) (9)	(10) (8)	(8) (7)	(3) (1)	(2) (6)	(58) (143)	(360) (503)	
Driftsresultat før avskrivninger	(131)	(161)	(65)	(13)	(29)	(18)	(16)	(4)	(2)	(65)	(503)	
Avskrivninger	28	30	15	2	5	5	2	-	4	90		
Investeringer	106	154	66	15	30	8	14	3	35	430		
Årsverk 31.12	241	524	272	42	37	11	5	-	131	1 131		
Pax innland	-	-	-	-	-	-	13	-	13	13		
Pax utland	99	114	27	3	25	0	-	-	268	268		
Pax transit	-	16	29	-	-	-	-	-	46	46		
Pax offshore	340	654	328	45	63	11	18	-	1 458	1 458		
Sum pax (000s)	kr 99	kr 93	kr 81	kr 73	kr 84	kr 108	kr 239		kr 117			
Driftsinntekter pr.pax	kr 366	kr 270	kr 207	kr 288	kr 409	kr 1 074	kr 698		kr 364			
Driftskostnader pr. pax	(kr 385)	(kr 246)	(kr 199)	(kr 289)	(kr 469)	(kr 1 688)	(kr 882)		(kr 345)			

Om verksemda i Avinor for perioden 2006–2008

Tabell 2.17 Avinor Konsern, Tabell B4.1, 2005 Resultatregnskap – Regionale Lufthavner i Finnmark, 13 mars 2006

NOK Mill.	Lufthavner i Finnmark											Sum Finnmark
	H.fest	Vadsø	Båtsfj.	Meha.	H.våg	Vardø	Sørkj.	Berlev.	Hasvik			
Driftsinntekter	14 (23)	7 (16)	2 (13)	2 (13)	2 (15)	2 (11)	2 (13)	2 (11)	1 (10)	1 (10)	33 (125)	
Driftskostnader	(9)	(9)	(11)	(11)	(13)	(9)	(11)	(9)	(9)	(9)	(91)	
Driftsresultat før avskrivninger	(7)	(5)	(7)	(3)	(4)	(3)	(4)	(3)	(3)	(3)	(40)	
Avskrivninger	(16)	(14)	(18)	(14)	(17)	(12)	(15)	(13)	(12)	(12)	(131)	
Driftsresultat	4	(1)	(1)	6	13	1	(0)	1	5	5	28	
Investeringer	11	13	15	8	14	12	10	13	10	10	106	
Årsverk 31.12	113	68	10	11	11	10	9	4	5	5	241	
Pax innland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Pax utland	23	20	12	8	5	10	6	8	6	6	99	
Pax transit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Pax offshore	136	88	22	19	16	21	15	12	11	11	340	
Driftsinntekter pr.pax	kr 100	kr 81	kr 107	kr 115	kr 130	kr 101	kr 99	kr 126	kr 90	kr 90	kr 99	
Driftskostnader pr. pax	kr 168	kr 186	kr 613	kr 659	kr 922	kr 526	kr 830	kr 899	kr 921	kr 921	kr 366	
Driftsresultat pr. pax	(kr 121)	(kr 158)	(kr 842)	(kr 722)	(kr 1 025)	(kr 586)	(kr 964)	(kr 1 033)	(kr 1 147)	(kr 1 147)	(kr 385)	

Om verksemda i Avinor for perioden 2006–2008

Tabell 2.18 Avinor Konsern, Tabell B4.2, 2005 Resultatregnskap – Regionale Lufthavner i Nordland, 13 mars 2006

NOK Mill.	Lufthavner i Nordland												Sum	
	Br.sund	Mo i R.	St.mark.	Sandes.	Leknes	Mosjøen	Svolvær	Andøya	Narvik	Røst	Værøy	Nordland		
Driftsinntekter	13	8	8	7	7	6	6	4	2	1	1	1	61	
Driftskostnader	(23)	(18)	(18)	(17)	(16)	(18)	(14)	(25)	(13)	(10)	(5)	(177)		
Driftsresultat før avskrivninger	(10)	(10)	(10)	(11)	(9)	(12)	(9)	(21)	(11)	(9)	(4)	(116)		
Avskrivninger	(9)	(5)	(5)	(5)	(4)	(6)	(3)	(1)	(4)	(3)	(1)	(45)		
Driftsresultat	(19)	(15)	(15)	(15)	(13)	(17)	(12)	(23)	(16)	(12)	(5)	(161)		
Investeringer	3	1	0	0	1	3	3	(1)	9	6	4	30		
Årsverk 31.12	22	18	17	17	15	18	15	2	13	10	5	154		
Pax innland	70	71	84	48	75	50	62	34	14	8	8	524		
Pax utland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Pax transit	19	20	11	31	5	18	-	10	-	-	-	114		
Pax offshore	16	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	-		
Sum pax (000s)	105	92	96	78	79	68	62	44	14	8	8	654		
Driftsinntekter pr.pax	kr 119	kr 85	kr 81	kr 87	kr 85	kr 89	kr 93	kr 90	kr 131	kr 110	kr 103	kr 93		
Driftskostnader pr. pax	kr 214	kr 193	kr 186	kr 224	kr 202	kr 262	kr 232	kr 575	kr 959	kr 1 215	kr 592	kr 270		
Driftsresultat pr. pax	(kr 177)	(kr 165)	(kr 153)	(kr 195)	(kr 163)	(kr 255)	(kr 190)	(kr 518)	(kr 1 130)	(kr 1 483)	(kr 553)	(kr 246)		

Om verksemda i Avinor for perioden 2006–2008

Tabell 2.19 Avinor Konsern, Tabell B4.3, 2005 Resultatregnskap – Regionale Lufthavner i andre fylker, 13 mars 2006

NOK Mill.	Sogn og Fjordane					Nord Trøndelag					Lista	
	Florø	Førde	Sogndal	Sanda.	SUM S/F	Ørsta-V	Namsos	Rørvik	SUM N/T	Fagern.		Rørøs
Driftsinntekter	13	5	5	3	27	3	3	2	5	4	1	1
Driftskostnader	(19)	(15)	(18)	(15)	(68)	(13)	(14)	(12)	(26)	(12)	(12)	(4)
Driftsresultat før avskrivninger	(6)	(10)	(13)	(12)	(41)	(10)	(11)	(9)	(20)	(8)	(10)	(3)
Avskrivninger	(11)	(5)	(5)	(4)	(24)	(3)	(4)	(5)	(9)	(7)	(8)	(1)
Driftsresultat	(17)	(15)	(17)	(16)	(65)	(13)	(15)	(14)	(29)	(16)	(18)	(4)
Investeringer	1	3	9	3	15	2	3	2	5	2	5	-
Årsverk 31.12	16	14	18	18	66	15	16	14	30	14	8	3
Pax innland	112	66	64	30	272	42	19	19	37	5	11	
Pax utland	-	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	
Pax transit	-	1	19	6	27	3	15	10	25	-	0	
Pax offshore	29	-	-	-	29	-	-	-	-	-	-	
Sum pax (000s)	141	67	83	36	328	45	34	29	63	18	11	
Driftsinntekter pr.pax	kr 94	kr 80	kr 63	kr 76	kr 81	kr 73	kr 86	kr 82	kr 84	kr 239	kr 108	
Driftskostnader pr. pax	kr 138	kr 228	kr 213	kr 419	kr 207	kr 288	kr 413	kr 404	kr 409	kr 698	kr 1 074	
Driftsresultat pr. pax	(kr 120)	(kr 220)	(kr 207)	(kr 449)	(kr 199)	(kr 289)	(kr 446)	(kr 497)	(kr 469)	(kr 882)	(kr 1 688)	

Tabell 2.20 Avinor Konsern, Tabell B5, 2005 Resultatregnskap – Divisjon Flysikring, 13 mars 2006

NOK Mill.	DIV FS					Divisj. kostn	Konsern kostn	Total Divisjon
Driftsinntekter	1 112						(2)	1 110
Driftskostnader	(973)						(109)	(1 082)
Driftsresultat før avskrivninger	139	-	-	-	-	-	(110)	28
Avskrivninger	(114)						(16)	(130)
Driftsresultat	24	-	-	-	-	-	(126)	(102)
Investeringer	36							36
Årsverk 31.12.	1 002							1 002

Undervedlegg 2

Avinor Konsern, §10 Plan 2006, Finansiell prognose 2006 – 2010, (Base Case)

Finansiell prognose 2006 – 2010 Avinor Konsernc, §10 Plan 2006

Oppsummering og forutsetninger, 28. mars 2006

Formålet med denne analysen er å synliggjøre fremtidig finansiell utvikling basert på beste tilgjengelige estimater og eksisterende forutsetninger og rammebetingelser. Det er ikke forutsatt endringer i eksisterende lufthavnstruktur eller andre endringer i Avinors nåværende oppgaver som vesentlig påvirker investeringer eller driftskostnader.

Det er stor usikkerhet knyttet til investeringer som en følge av nye sikkerhetsforskrifter for lufthavnene. Ettersom arbeidet med de teknisk/operative godkjenningene går fremover, vil investeringsbehovene ved den enkelte lufthavn komme frem.

I denne planen er foreløpige anslag lagt til grunn.

Trafikkinntekter vil være under fortsatt press i planperioden. Innenfor flysikringstjenesten vil nye avgiftsregimer i Europa redusere Avinors handlefrihet i prissettingen samtidig som at avgiftene settes ned. Innenfor lufthavntjenestene vil markedet presse frem lavere priser. Det er også i Avinors interesse å få frem konkurransedyktige

priser som fremmer ruteutvikling og og bedre kapasitetsutnyttelse ved lufthavnene. Det er ikke gjennomført en detaljert analyse av hvordan et endret avgiftsregime kan slå ut på de totale trafikkinntektene.

Vi forventer fortsatt vekst i de kommersielle inntektene og ser at den kommersielle virksomheten får økt betydning i finansieringen av Avinor.

Uten at Avinor ønsker fjerning av statens kjøp av regionale luftfartstjenester, er offentlige kjøp satt lik null i inneværende prognose. Denne forutsetningen innebærer en betydelig internfinansiering fra Avinors lønnsomme lufthavner. Det reelle kapitalbehovet (inklusive investeringer) på regionalnettet forventes å overstige 1 mrd.kroner pr. år de nærmeste årene.

Avinor forventes ikke å kunne tilfredsstille de avkastningskrav som er stilt til egenkapital og total kapital, jf. St.meld. nr. 36 (2003-2004). Konsernet vil ha en negativ kontantstrøm i hele planperioden som vil aktualisere opptak av ny gjeld.

Avinors økonomi er preget av en omfattende infrastruktur med høy andel faste kostnader. Dette gjør at kostnadsreduksjoner er vanskelig å gjennomføre på kort sikt og også vanskelig å gjennomføre uten endringer i infrastrukturen. På grunn av høye faste kostnader, er konsernets driftsøkonomi følsom for volumendringer. Økende volum og forbedret kapasitetsutnyttelse vil ha god effekt på konsernets økonomi. Motsatt vil et fall i volum og kapasitetsutnyttelse sterkt forverre konsernets økonomi.

Tabell 2.21 Finansiell prognose 2006 – 2010 Avinor Konsern, §10 Plan 2006, Hovedtall, 28. mars 2006

NOK Mill.	Note	2003V	2004V	2005V	2006P	2007P	2008P	2009P	2010P	Mål*
<i>Resultat/Lønnsomhetstall</i>										
Driftsinntekter		4 548	5 076	5 255	5 373	5 474	5 575	5 676	5 778	
Driftsresultat før restrukturering/pensjon		353	824	977	898	795	696	594	501	
Resultat før skatt		(740)	557	388	554	472	399	322	253	
Driftsmargin	a	8 %	16 %	19 %	17 %	15 %	12 %	10 %	9 %	
Netto fortjenestemargin	b				7 %	6 %	5 %	4 %	3 %	
Totalrentabilitet	c				5 %	5 %	4 %	3 %	3 %	7,0 %**
Egenkapitalrentabilitet	d				6 %	5 %	4 %	3 %	2 %	10,3 %
<i>Kapital</i>										
Investeringer (brutto)		640	720	826	1 592	1 543	1 699	1 692	1 171	
Justert totalkapital	e	16 373	16 586	16 897	17 600	18 259	18 865	19 458	20 001	
Egenkapital		6 814	7 012	7 372	7 310	7 514	7 686	7 825	7 934	
Egenkapitalandel	f	42 %	42 %	44 %	42 %	41 %	41 %	40 %	40 %	
<i>Likviditet</i>										
Kontantstrøm fra driften	g	1 321	1 374	1 575	1 516	1 532	1 539	1 540	1 533	
Kontantstrøm fra investeringer		(607)	(721)	(601)	(1 592)	(1 543)	(1 699)	(1 692)	(1 171)	
Kontantstrøm fra finansiering	h	(521)	(232)	(431)	(173)	(431)	(431)	(389)	(389)	
Utbytte	i	-	-	(152)	(26)	-	-	-	-	
Netto kontantstrøm		194	421	391	(275)	(442)	(591)	(541)	(27)	
Likviditetsreserve 31.12		1 455	1 875	2 266	1 991	1 549	958	417	390	

a Driftsresultat dividert med driftsinntekter

b Resultat etter skatt dividert med driftsinntekter

c Resultat før finanskostnader dividert med gjennomsnittlig justert totalkapital

d Årsresultat etter skatt dividert med gjennomsnittlig egenkapital

e Sum gjeld og egenkapital minus forpliktelse rutenett og restruktureringsavsetninger

f Egenkapital i prosent av justert totalkapital

g Inklusive endringer i kortsiktige balanseposter

h Inklusive netto endring i langsiktig gjeld

i Utbetaling av utbytte basert på fjorårets resultat. 40% av resultat etter skatt for Avinor AS.

* Jf. St.meld.nr.36 (2003-2004)

** Definert i St.meld.nr.36 som avkastning totalkapital etter skatt

Tabell 2.22 Finansiell prognose 2006–2010 Avinor Konsern., §10 Plan 2006, Resultatregnskap, 28. mars 2006

NOK Mill.	Note	2003V	2004V	2005V	2006P	2007P	2008P	2009P	2010P
Driftsinntekter		4 548	5 076	5 255	5 373	5 474	5 575	5 676	5 778
Driftskostnader	a	(2 878)	(3 148)	(3 133)	(3 313)	(3 447)	(3 588)	(3 734)	(3 886)
Driftsresultat før avskrivninger (EBITDA)		1 670	1 927	2 122	2 061	2 027	1 987	1 942	1 892
Avskrivninger		(1 317)	(1 103)	(1 145)	(1 163)	(1 232)	(1 292)	(1 348)	(1 391)
Driftsresultat (EBIT)	a	353	824	977	898	795	696	594	501
Restruktureringskostnader	b	(699)	171	255	-	-	-	-	-
Endring pensjonsforpliktelse	b	-	-	(421)	-	-	-	-	-
Netto finansposter	c	(394)	(438)	(423)	(344)	(323)	(297)	(272)	(249)
Resultat før skatt		(740)	557	388	554	472	399	322	253
EBITDA margin		37 %	38 %	40 %	38 %	37 %	36 %	34 %	33 %
Driftsmargin		8 %	16 %	19 %	17 %	15 %	12 %	10 %	9 %
Årlig vekst i driftsinntekter			12 %	4 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Årlig vekst i driftskostnader			9 %	0 %	6 %	4 %	4 %	4 %	4 %

^a Eksklusive endringer i restruktureringsavsetning og pensjonsforpliktelse

^b Det er ikke tatt stilling til endringer i avsetninger for restrukturerings- og pensjonsforpliktelser i planperioden.

^c Det er ikke forutsatt ny lånefinansiering i eksisterende prognose (bortsett fra mindre låneopptak i forbindelse med eiendomsprosjekter i datterselskapene).

Tabell 2.23 Finansiell prognose 2006 – 2010 Avinor Konsern, §10 Plan 2006, Driftsinntekter, 28. mars 2006

NOK Mill.	Note	2003V	2004V	2005V	2006P	2007P	2008P	2009P	2010P
Trafikkinntekter	a	2 789	3 138	3 291	3 285	3 224	3 163	3 103	3 043
Offentlige kjøp	b	250	264	35	-	-	-	-	-
Kommersielle inntekter		1 509	1 673	1 929	2 088	2 250	2 412	2 573	2 735
Sum driftsinntekter		4 548	5 076	5 255	5 373	5 474	5 575	5 676	5 778
Vekst trafikkinntekter			13 %	5 %	0 %	-2 %	-2 %	-2 %	-2 %
Vekst kommersielle inntekter			11 %	15 %	8 %	8 %	7 %	7 %	6 %
Vekst totale driftsinntekter			12 %	4 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Kommersielle inntekter % driftsinntekter		33 %	33 %	37 %	39 %	41 %	43 %	45 %	47 %
<i>Forutsetninger:</i>									
Antall passasjerer (i 1000)		28 995	31 197	32 748	34 506	35 701	36 941	38 229	39 566
Trafikkvekst			7,6 %	5,0 %	5,4 %	3,5 %	3,5 %	3,5 %	3,5 %
Faktor trafikkvekst vs. avgiftsvekst					0,95	0,95	0,95	0,95	0,95
Volumvekst avgifter					5,1 %	3,3 %	3,3 %	3,3 %	3,3 %
Prisvekst avgifter	a				-5,0 %	-5,0 %	-5,0 %	-5,0 %	-5,0 %
Volumvekst kommersielle inntekter					9,0 %	4,8 %	4,5 %	4,2 %	3,8 %
Prisvekst kommersielle inntekter					2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %
Trafikkinntekter pr. passasjer				kr 100	kr 95	kr 90	kr 86	kr 81	kr 77
Kommersielle inntekter pr. passasjer				kr 59	kr 61	kr 63	kr 65	kr 67	kr 69
Totale driftsinntekter pr. passasjer				kr 160	kr 156	kr 153	kr 151	kr 148	kr 146

^a Forutsetter en overordnet årlig avgiftsreduksjon pr. enhet på 5%. Detaljeffekter på de ulike avgiftskategoriene er ikke beregnet.

^b Offentlig kjøp satt lik null i eksisterende prognose.

Tabell 2.24 Finansiell prognose 2006 – 2010 Avinor Konsern, §10 Plan 2006, Investeringer, 28. mars 2006

NOK Mill.	Note	2003V	2004V	2005V	2006P	2007P	2008P	2009P	2010P	SUM 06-10
Divisjon Store Lufthavner	a			250	576	437	386	309	112	1 820
Divisjon Mellomstore Lufthavner	b			186	292	376	414	203	85	1 370
Divisjon Regionale Lufthavner	c			90	443	498	512	344	120	1 917
OSL	d			192	272	440	205	235	258	1 410
Flysikring	e			36	179	146	107	96	91	619
Annet	f			72	(170)	(354)	75	505	505	561
Sum investeringer		607	721	826	1 592	1 543	1 699	1 692	1 171	7 697

^a Herav sikkerhetsmessige oppgraderinger inklusive BSL E 3.2 ca. 200 mill.kr. (anslag).

^b Herav sikkerhetsmessige oppgraderinger inklusive BSL E 3.2 ca. 400 mill.kr. (anslag).

^c Herav sikkerhetsmessige oppgraderinger inklusive BSL E 3.2 ca. 1600 mill.kr. (anslag).

^d Inklusive kapasitetsutvidelse parkeringshus, ca. 250 mill.kr. Terminalombygninger og fjernoppstillingsplasser for fly ca. 200 mill.kr. (kapasitetsfremmende tiltak for å utsette bygging av Terminal B lengst mulig).

Forberedende arbeider på bygging av Terminal B er forventet startet mot slutten av planperioden.

Øvrige investeringer hovedsakelig knyttet til vedlikehold av eksisterende infrastruktur inklusive utskiftning av baneasfalt.

^e Inklusive offshore radar (ca. 75 mill.kr.), MSSR (Radarplan) (ca. 130 mill.kr.) og NATCON (ca. 40 mill.kr.).

Øvrige større grupper: Overvåkning Ca. 100 mill.kr.

Navigasjon Ca. 70 mill.kr.

Kommunikasjon Ca. 90 mill.kr.

Flyværtjeneste Ca. 50 mill.kr.

^f Hotellutvidelse OSL samt hotellprosjekter Flesland og Værnes (+ overordnet periodisering av divisjonenes investeringsanslag). Investeringsanslagene må anses som foreløpige og grovt estimert i tiden etter 2006. Det er kun kommersielle investeringer som er bedriftsøkonomisk lønnsomme og som vil generere en positiv lønnsomhetsutvikling.

Undervedlegg 3**Grunnlagsmateriale for de regionale flyplassene, eksempel Vestlandet**

Tabell 2.25 Tabellen viser forhold som kartlegges i Avinors arbeid med grunnlagsmateriale for alle de regionale flyplassene

	Florø lufthamn	Førde lufthamn, Bringeland	Sandane lufthamn, Anda	Sogndal lufthamn, Haukåsen	Ørsta-Volda, lufthamn
Punktlighet i %	90,8	86,6	86,5	87,9	87,3
Regularitet i %	98,5	95,7	96,1	96,0	97,0
Passasjerer, volum 2005*)	111 750	65 871	29 934	64 191	41 468
Passasjerer, trend (endring fra 2004)	+ 3 %	+ 5 %	+ 2 %	0 %	+ 3 %
Tilbud: Antall direkteruter til					
– Oslo tur/retur (daglig/helg)	min 4/5	min 4/5	min 3	min 3	min 3
– Bergen tur/retur (hentet fra FOT vilkår)	min 5/4	min 2	min 2	min 3	min 3
Flybevegelser, rute	5688	3495	2321	5057	2273
Flybevegelser, off-shore helikoptertrafikk	1864	0	0	0	0
Flybevegelser, ambulanse	19	147	96	13	218
Rullebanelengde	1199 m	799 m	800 m	886 m	800 m
Flytype	ATR 42-500	DH-8 103	DH-8 103 Beech 200	DH-8 103 Beech 200	DH-8 103
Operatør	DAT, Helikopter Service	Widerøe, irlift	Widerøe	Widerøe	Widerøe
Reisetid til flyplass fra kommune sentra	Ca 3 km	Ca 18 km	Ca 14 km	Ca 23 km	Hhv ca 4 og 8 km
Frist for gjennomføring av nye krav ifm. teknisk operativ godkjenning	01.10.06	**)	01.10.07	01.10.06	01.10.07
Investeringer mill.kr (kun krav ifm BSL E 3-2)	31	50-100	110	37	20
Driftsresultat 2005 mill.kr (før avskrivninger)	-6	-10	-12	-13	-10
FOT-tilskudd mill.kr (ca pr. år fra 2006) ***)	14,9	12,7	****)	13,6	****)
Antall årsverk Avinor	15,5	13,5	16,3	16,5	14,7

*) Totalt antall terminalpassasjerer – kommet/reist inkl. transfer, ekskl. transit og off-shore

**) Førde lufthamns godkjenning forfaller i 2007. Frist for gjennomføring av nye krav vil trolig bli i løpet av 2009

***) Samferdselsdepartementets tilskudd til operatør

*****) FOT-tilskudd er samlet for Sandane og Ørsta-Volda (ruteområde 14): 39,6 mill.kr

Offentlege etatar kan tinge fleire eksemplar frå:
Servicesenteret for departementa
Kopi- og distribusjonsservice
www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefaks: 22 24 27 86

Opplysningar om abonnement, laussal og pris får ein hos:
Akademika AS
Avdeling for offentlege publikasjonar
Postboks 84 Blindern
0314 OSLO
E-post: offpubl@akademika.no
Telefon: 22 18 81 00
Telefaks: 22 18 81 01
Grønt nummer: 800 80 960

Publikasjonen finst på internett:
www.odin.dep.no

Omslagsbilder:
Trym Ivar Bergsmo/Samfoto
John Petter Reinertsen/Samfoto

Trykk: GAN Grafisk AS – 12/2006 – opplag 2300

