

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO
Norge

Vår ref.
22/06021-24

Vår dato:
31.05.2023

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:
Joachim Rønnevik

Avinor AS - Nasjonal transportplan 2025-2036 - svar på oppfølging av prioriteringsoppdraget

Vi viser til brev av 5. mai 2023 fra Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) med oppfølging av transportvirksomhetenes svar på prioriteringsoppdraget. I det følgende besvares departementenes konkrete spørsmål til Avinor. Spørsmålene som er rettet felles til virksomhetene svares ut gjennom den tverretatlige koordineringsgruppen for Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036.

Spørsmål nr. 43

I punkt 2.3.1 Kostnadseffektiv drift står det i siste avsnitt at Avinor har identifisert et mulighetsrom innenfor tre utvalgte områder hvor det er behov for strukturelle endringer for å realisere ytterligere kostnadseffektivisering. Den svært korte etterfølgende beskrivelsen er uklar, og bes utdypet.

De tre utvalgte områdene det vises til er; 1) utvikling av endrede driftsmodeller og/eller nye partnerskap drevet av teknologi, 2) servicenivå, kritikalitet og definisjon av basisleveranser, og 3) risikobasert tilnærming til regelverk. Områdene er nærmere gjort rede for i Avinors plan for virksomheten for 2022-2023 (§10-planen), under kapittelet *Optimering av kostnadsbasen*.¹

Spørsmål nr. 44

Avinor opplyser i 2.3.1 (feilnummerert) Investeringsportefølje at «Den gjeldende porteføljen av pågående selvfinansierte prosjekter utgjør ca 16 mrd. kr.» Noen få prosjekter er nevnt. Avinor bes gi noe mer utfyllende opplysninger om de enkelte større prosjektene.

Som tidligere beskrevet har Avinor noen enkeltprosjekter som står for en betydelig andel av selskapets samlede portefølje. Blant disse er utvidelse av non-Schengen terminalen på Oslo lufthavn (OSL). Formålet med utvidelsen er å sikre kapasitet for reisende utenfor Schengen, bidra til at OSL fortsatt kan være en nasjonal drivkraft og samtidig styrke lufthavnens ambisjon om å være et internasjonalt knutepunkt for reise- og næringsliv. Et annet stort prosjekt, også ved OSL, er å erstatte det eldste bagasjeanlegget grunnet endt levetid og manglende systemstøtte. Det nye systemet skal skaleres for kunne å ta imot forventet trafikkvekst, samtidig som det gir

¹ Avinors strategiske plan for virksomheten for 2022-2023 (§10-planen) er vedlagt.

effektiviseringsgevinster ved bruk av ny automasjonsteknologi og forbedret kundeopplevelse gjennom mindre tapt bagasje.

Prosjektet for implementering av nytt system for luftromsstyring og underveisystem (FAS) er en del av et felleseuropeisk myndighetskrav for oppgradering av luftromssystemene.² Avinor har gjennom FAS inngått allianser med andre land for best mulig anskaffelse og gjennomføring. Prosjektet vil forenkle arbeidsprosessene til flygelederne, effektivisere luftrommet og muliggjøre miljøgevinster som følge av optimaliserte flybevegelser. Prosjektet er nærmere omtalt i svar på spørsmål 48 og i faktaboks 1 i Avinors svar på prioriteringsoppdraget.

Fjernstyrte tårn (Remote Towers (RT)) er et annet stort pågående prosjekt i porteføljen. Ny og avansert kamerateknologi muliggjør fjernstyring av lufttrafikkjenesten ved lufthavner med få flybevegelser. Samling av denne tjenesten i et større senter i Bodø vil øke fleksibiliteten med mulighet for lengre åpningstider, styrke fagmiljøet og på sikt øke effektiviteten til tjenesten. Avinor RT Centre (RTC) i Bodø har siden vinteren 2023 driftet totalt 11 lufthavner, og fra neste år vil flere lufthavner knyttes opp mot RTC.

Videre har Avinor flere pågående prosjekter i Tromsø. Ny terminal ferdigstilles i 2023. I tillegg skal det bygges nye flyoppstillingsplasser for å sikre nok kapasitet og det skal anlegges ny sentral avvisningsplattform for å imøtekomme miljøkrav fra Statsforvalter.

Spørsmål nr. 45

Flere steder i sin besvarelse, blant annet under 2.3.3 Langsiktig prosjektplan, viser Avinor til at selskapet har en ambisiøs inntektsagenda. Dette er noe beskrevet på sidene 8 og 9. Avinor bes gi en noe mer utfyllende beskrivelse.

Avinormodellen forutsetter at selskapet er selvfinansiert og selskapet jobber med flere prosjekter for å styrke inntektsgrunnlaget for å kunne finansiere samfunnsoppdraget. Avinors inntekter utenom avgiftene kommer først og fremst fra leieinntekter. Blant annet er inngåelse av nye tax-free kontrakter og omgjøring av kommersielle areal på Oslo lufthavn en viktig driver for å styrke våre partners inntekter og dermed Avinors inntekter. Det arbeides med hvordan Avinor kan tilrettelegge for økt bruk av flyfrakt for varer til og fra Norge ved å etablere Oslo lufthavn som en nordisk frakthub. Avinor arbeider også med å tilrettelegge for ny luftromsmobilitet, slik som droner.

Avinors strategiske prioriteringer er nærmere gjort rede for i selskapets plan for virksomheten for 2022-2023 (§10-planen). Konsernstrategien skal sikre en gjeninnhenting og videreutvikling av selskapets inntektsgrunnlag for å bygge opp under en robust og bærekraftig finansiering av samfunnsoppdraget. Selskapets prioriteringer for å utvikle inntektsgrunnlaget er omtalt i gjeldende §10-plan, under kapitlet *Utvikling av inntektsgrunnlaget*.

Spørsmål nr. 46

Under 2.3.3 Langsiktig prosjektplan på side 8 står det at «...og gjennomførte vedlikeholdsinvesteringer har bevisst vært lavere enn behovet». Videre at «Økt nivå vil ikke redusere etterslepet, men hindre oppbygging av etterslep». Avinor bes orientere om hvor stort etterslepet er, hvor mye midler som ca. brukes årlig på vedlikehold, hva selskapet mener burde vært brukt, og hvilken plan Avinor har for å bygge ned etterslepet.

Avinor har over tid reinvestert i infrastruktur for ca. 1 milliard kroner i året. Avinor halverte budsjettet for reinvesteringer gjennom pandemien for å kompensere for det kraftige

² EUs Single European Sky (SES) er et EU-program som omfatter regelverk og omfattende tilskuddsordninger. Hovedmålet med SES er å få bedre integrert og mer effektiv bruk av luftrommet og lufttrafikkjenestene på europeisk nivå

inntektsbortfallet. I 2023 har Avinor økt budsjettet for reinvesteringer til 2019 nivå, som er det nivået det bør reinvesteres for årlig for å opprettholde sikker og stabil drift, og som lar seg gjennomføre ut ifra selskapets kapasitet.

Spørsmål nr. 47

Under 2.3.3 Langsiktig prosjektplan på side 8 står det at «Av øvrige store bygg- og anleggsprosjekter vil planlegging av ny terminalløsning i Trondheim starte...». Avinor bes gi en noe mer utfyllende orientering om dette prosjektet.

Trondheim lufthavn (TRD) har over tid hatt kapasitetsutfordringer, spesielt gjelder dette håndtering av utenlandstrafikken, i tillegg til bagasje og varelevering. Prosjektet har fullført et skisseprosjekt for å vurdere alternative løsninger. Avinor har ved behov løpende iverksatt kompenserende tiltak i påvente av utbygging av ny terminal. Investeringene som iverksettes gjennom de kompenserende tiltakene skal så godt det lar seg gjøre gjenbrukes i den nye terminalløsningen. For 2023 er planen å oppdatere skisseprosjektet, mens tentativ gjennomføring er planlagt i perioden 2025 til 2029.

Spørsmål nr. 48

I tekstboksen om Digitalisering av luftrommet (om FAS) på side 11, står det at FAS karakteriseres som et av Norges største IT-prosjekter. Avinor bes orientere om kostnadene, fremdriftsplan og risiko og håndtering av denne knyttet til prosjektet.

FAS-programmet har en kostnadsramme på ca. 2,5 milliarder kroner og planlegger første leveranse i 2025. Det er krevende å bytte ut hovedsystemet for flykontroll i Norge, og programmet håndterer både eksternt og intern risiko. Særlig krevende er tilgang på ressurser og kompetanse, og det jobbes aktivt med tiltak knyttet til dette, både internt, mot leverandører og i markedet.

Spørsmål nr. 49

I pkt. 3.3 omtales samarbeidsprosjektet «Fremtidens kortbanenett» (partnerskap med Widerøe). Avinor skriver i siste avsnitt at «Prosjektet kan medføre strukturelle endringsbehov med avhengigheter til eksterne aktører». Vi ber Avinor utdype hva slags strukturelle endringsbehov det siktes til.

Prosjektet Fremtidens kortbanenett har vurdert hvordan nåværende prosesser, konsepter og ansvarsforhold kan utvikles for å effektivisere kortbanenettet. Dagens operasjoner er svært manuelle, og prosjektet ser på muligheter for økt selvbetjening og automatisering. En ny måte å jobbe på med bruk av eksisterende og ny teknologi kan medføre endring for hvordan Avinor og våre partnere løser operasjonelle oppgaver, både individuelt og i felleskap.

Prosjektet er en del av det utvalgte området «utvikling av endrede driftsmodeller og/eller nye partnerskap drevet av teknologi» omtalt i vårt svar på spørsmål 43. Området og prosjektet er nærmere gjort rede for i Avinors plan for virksomheten for 2022-2023 (§10-planen), under kapittelet *Optimering av kostnadsbasen*.

Spørsmål nr. 50

Avinor gjør bl.a. i punktet 5.1 rede for samfunnssikkerhet og at «Oppmerksomheten rundt terrorhendelser, cyberangrep, internasjonal uro og pandemier har økt». Avinor peker på betydningen av redundans. Avinor bes gjøre rede for i hvilken grad de ulike flyplassene kan sies å være «back up» for hverandre i en krise/krig-situasjon. I hvilken grad kan for eksempel andre lufthavner fyller deler av Oslo lufthavn sin situasjon i slike scenarier?

Som følge av ny sikkerhetslov i 2019 har Avinor gjennomgått kritikaliteten til selskapets evne til å understøtte Forsvarets behov for bruk av selskapets lufthavner. Avinor har ikke funnet grunnlag for å be om utpeking av noen lufthavner som skjermingsverdige objekt som følge av dette arbeidet.

Oslo lufthavn, sammen med andre lufthavner, har en viktig rolle i transport av passasjerer og varer som er viktige for å opprettholde sentrale samfunnsfunksjoner i ulike deler av landet. Bortfall av Oslo lufthavn eller enkelte større lufthavner vil i varierende grad føre til redusert tilgjengelighet til lufttransport i forhold til normalsituasjonen.

I Avinors vurdering av kritikalitet legges det til grunn at ved bortfall av en større lufthavn vil det være mulig å rute fly til passende alternative lufthavner og transportere passasjerer og gods videre med bakketransport for å sikre tilgang til kritiske tjenester, sykehus, varedistribusjon, offentlige myndigheter og lignende. Bruk av alternative lufthavner, inkludert militære og ikke-statlige lufthavner samt støtte av vei og bane, og båt i enkelte tilfeller, vil derfor kunne levere tilfredsstillende tilgjengelighet til lufttransport for samfunnet i krise/krig.

Vi håper å ha gitt et fyllestgjørende svar på departementets oppfølgingsspørsmål til prioriteringsoppdraget og følger gjerne opp med et møte ved behov for ytterligere avklaringer.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Trine Lysne

Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.

Vedlegg:

Avinors 10-plan-2022-2023

Kopi til:

Statens Vegvesen