



LUFTFARTSVERKET

LUFTFARTSVERKET'S ÅRSRAPPORT 2002

Norwegian Air Traffic and Airport Management Annual Report

Innhold

Styrets beretning	3
Hovedtall	5
Resultatregnskap	5
Det norske flytransportmarkedet	6
Driften i 2002	8
Highlights from the Report	12
Key Figures	14

Ta kontakt dersom du ønsker mer informasjon:

Avinor AS
Kommunikasjon & Samfunnskontakt
Wergelandsveien 1
Postboks 8124 Dep.
0032 Oslo

Tlf: 22 94 20 00
Faks: 22 11 59 20

www.avinor.no

Please do not hesitate to contact us if you require further information:

Avinor AS
Communication & Public Relations
Wergelandsveien 1
P.O. Box 8124 Dep.
N-0032 Oslo, Norway

Tel.: +47 22 94 20 00
Fax: +47 22 11 59 20

www.avinor.no

Styrets beretning

ÅRET 2002 VAR LUFTFARTSVERKETS siste år som statlig forvaltningsbedrift. Fra 1. januar 2003 ble selskapet omdannet til et statlig aksjeselskap. Virksomheten i siste del av året ble preget av forberedelser for omdannelse til aksjeselskap med nytt navn og grafisk profil.

Nedgangen i flytrafikken fortsatte fra året før.

For tredje år på rad ble Oslo Lufthavn Gardermoen AS (OSL) kåret til Europas mest punktlig flyplass.

Totalt sett er det grunn til å være fornøyd med Luftfartsverkets virksomhet målt ut fra hovedmålområdene sikkerhet, økonomi, kunde, organisasjon og miljø.

Økonomi

Det presenteres bare et begrenset regnskap etter regnskapsprinsippet for 2002. Overgangen til statlig aksjeselskap innebærer en vesentlig endring av regnskapsprinsippene. Samtidig er det ikke videreføring av de verdier som Luftfartsverket presenterte i sine regnskaper etter regnskapsprinsippet.

Det er derfor valgt å presentere tall som har relevans i forhold til framtiden - resultatregnskap med driftsresultat før avskrivninger.

De totale driftsinntektene økte til 2 341 millioner kroner, mot 2 326 millioner kroner i 2001. Trafikkinntektene utgjorde 1 669 millioner kroner, mot 1 689 millioner kroner året før. Driftskostnadene eks. avskrivninger for 2002 var på 2 046 millioner kroner, mot 1 879 millioner kroner i 2001.

Nedgangen i passasjertrafikken utgjorde 3,7 prosent i 2002, hvorav 6,2 prosent nedgang innenlands. Derimot økte utenlandstrafikken med 1,7 prosent. OSL registrerte en nedgang på 4,3 prosent for innlandstrafikken og 3,1 prosent for utland. Målt i flybevegelser utgjør dette 8,1 prosent reduksjon for Luftfartsverket og 8,4 prosent for OSL.

Regnskapet for 2002 viser at det ble investert 585 millioner kroner.

Styret

Fram til 12. desember 2002 har styret bestått av:

Styreleder *Erlend Rian*

Nestleder *Bård Mikkelsen*

Medlem *Ingalill Olsen*

Medlem *Unni Olav*

Medlem *Anne-Brit Skjetne*

Medlem *Knut Hordvik* (ansattes representant)

Medlem *Helge Løbergli* (ansattes representant)

Varamedlem *Kjetil Flatin*

Varamedlem *Inge Nedrebo* (ansattes representant)

Varamedlem *Dag Hårstad* (ansattes representant)

Per 12. desember 2002 ble følgende interimstyre oppnevnt av Samferdselsdepartementet:

Styreleder *Anders Talleraas*

Nestleder *Bård Mikkelsen*

Medlem *Grete Willumsen*

Medlem *Atle Hamar*

Medlem *Kristin Vangdal*

Ansattes representanter og vararepresentanter som tidligere.

Utvikling 2002

Luftfartsverket var til utgangen av 2002 en selvfinansierende forvaltningsbedrift underlagt Samferdselsdepartementet. Virksomheten omfatter drift av de 45 statlig eide flyplassene i Norge, samt flysikringstjenester for sivil og militær luftfart.

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet Luftfartsverket ny tilknytningsform til Staten i 2001. Den politiske behandlingen ble avsluttet 9. desember 2002, da flertallet i Stortinget vedtok å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2003.

Fra våren 2002 ble det samtidig arbeidet med nytt navn og grafisk profil for den nye bedriften. Styret godkjente navnet «Avinor», som ble lansert parallelt på arrangementer over hele landet 12. desember 2002.

Sikkerhet

Sikkerhet er et prioritert område for Luftfartsverket. Det gjenspeiles i bedriftens visjon: «Ledende innen sikkerhet og punktlighet i europeisk luftfart».

Høsten 2002 ble det opprettet en intern sikkerhetskomité, som skal følge opp tilrådinger fra internundersøkelser, sikkerhetsgjennomganger og rapporter fra Havarikommisjonen for sivil luftfart og bane, HSLB.

EU vedtok i desember 2002 innføring av EU-Security forordning som bl.a. vil kreve 100 prosent sikkerhetskontroll på alle flyplasser av passasjerer, håndbagasje og innsjekket bagasje på alle avganger, også innenlands.

Luftfartsverket overholdt pålagt sikkerhetskontrollnivå i 2002 gitt av Luftfartstilsynet. Det er tatt en rekke forbudte gjenstander i sikkerhetskontrollen, som for eksempel pistoler, kniver og andre spisse gjenstander.

Totalt i 2002 ble det rapportert 69 luftfarts-/lufttrafikkhendelser til HSLB. Dette tallet er noe høyere enn 2001, men det antas at dette skyldes at flere hendelser blir rapportert fordi det er satt større fokus på nødvendigheten av rapportering ikke bare fra Luftfartsverkets side, men også fra flyselskapene. Dette er viktige bidrag i.f.t sikkerhetsarbeidet.

Miljø

En utførlig miljørapport for Luftfartsverkets virksomhet i 2002 er publisert på www.avinor.no.

Luftfartsverket er i gang med å implementere et miljøstyrings-system. En omfattende kartlegging av flyplassene er gjennomført for å avklare fremtidige miljøaspekter for bedriften. Kartleggingen viste at de viktigste miljøaspektene innen miljøstyringssystemet er:

- Flyavising
- Baneavising
- Avfallshåndtering
- Brannøving
- Flystøy
- Lagring / håndtering av kjemikalier
- Oljeholdig overvann

I alt benytter bedriften mellom 750 og 1000 tonn totalt av ulike baneavisingkjemikalier per sesong.

Målet er at det skal foreligge utslippstillatelser for fly- og baneavisingkjemikalier for alle aktuelle flyplasser innen utgangen av 2003.

I april kom et internasjonalt forbud mot såkalte kap. 2-fly.

Organisasjon og personale

Året har i stor grad vært preget av omstillingsarbeid. Første halvår ble 71 administrative årsverk tatt ut som en effektivisering av ny organisasjonsstruktur. I tillegg oppnådde bedriften besparelser på 20 årsverk ved å overta oppgaver der Luftfartsverket tidligere kjøpte tjenester eksternt.

Ved utgangen av 2002 hadde Luftfartsverket 2256 ansatte. Det var en netto tilvekst på 29 operative flygeledere. I tillegg overtok Luftfartsverket en del oppgaver fra Forsvaret i løpet av 2001, som ga helårseffekt i 2002. Noen stillinger med ny kompetanse er tilført bedriften. En del midlertidige tilsatte har fått fast tilsetning som en tilpasning til reglene i arbeidsmiljøloven, som vi som forvaltings-bedrift ikke var bundet av.

Luftfartsverket har et sykefravær på 5,3 prosent, gjennomgående lavere enn landsgjennomsnittet.

Betydelige midler og tid ble brukt på kompetansehevende tiltak. Bedriften har program for etterutdanning innen alle tjenestegrener.

Ledelse og tillitsvalgte har vært gjennom et omfattende felles program for å heve kompetanse innen omstillingsledelse. En prosess er satt i gang med fokus på verdibasert ledelse. Bedriften har valgt verdier som skal være styrende for virksomheten i Luftfartsverket/Avinor. En felles medarbeiderundersøkelse ble gjennomført med en svarprosent på 73.

Datterselskaper

OSLO LUFTHAVN AS (OSL) er et heleid datterselskap av Luftfartsverket. OSL har som oppgave å drive hovedflyplassen på Gardermoen. Gjennom året har 13,4 millioner passasjerer benyttet flyplassen, noe som tilsvarer en nedgang på 3,7 prosent i forhold til året før. For tredje år på rad ble OSL kåret til Europas mest punktlige flyplass. Ved overgangen til 2003 hadde OSL 480 ansatte.

LUFTFARTSVERKETS PARKERINGSANLEGG AS (LPAS) har som formål å finansiere og bygge parkeringsanlegg i tilknytning til Luftfartsverkets flyplasser. Selskapet er for tiden eier av parkeringsanlegg på OSL (P-hus for ansatte) samt Bergen lufthavn, Flesland og Trondheim lufthavn, Værnes. Selskapet har ingen ansatte, og Luftfartsverket forestår selskapets forretningsførsel.

NORDIC AVIATION RESOURCES (NAR) er et heleid datterselskap av Luftfartsverket. I løpet av 2002 solgte Luftfartsverket 80 prosent av aksjene i selskapet til et nytt selskap, NAR HOLDING AS. Resten av aksjene ble solgt i januar 2003. Selskapet er per 01.02.03 uten ansatte og uten aktivitet, og er under avvikling.

AIRPORT COORDINATION NORWAY AS ble stiftet høsten 1998 for å koordinere avgangs- og landingstidspunktene på norske flyplasser. Luftfartsverket har styrelederen og eier 30 prosent av selskapet.

Utsiktene fremover

Høsten 2002 vedtok Stortinget å omdanne Luftfartsverket til statlig aksjeselskap. Likeledes vedtok stortingsflertallet å opprettholde dagens flyplassnett og godkjente en ordning med offentlig kjøp av tjenester for det regionale flyplassnettet.

Dette var to politiske vedtak med avgjørende betydning for Luftfartsverkets framtid.

Luftfartsverket møter stadig sterke nasjonale og internasjonale krav til sikkerhet. EU-forordningen fra desember 2002 om hundre prosent sikkerhetskontroll på alle flyplasser vil også gjelde for EØS-landet Norge.

Sikkerhet har høy prioritet i Luftfartsverket. Derfor har Luftfartsverket utstrakt samarbeid med Politiets sikkerhetstjeneste (PST) og flyselskapene.

Styret vil peke på at det er et stort behov for oppgradering av flyplasser og bedre vedlikehold, og at det først og fremst er trafikkinntektene som påvirker mulig investeringsnivå.

Bedriften er også avhengig av gode økonomiske rammevilkår som offentlig kjøp av tjenester på regionalnettet for å kunne bidra til sikker og effektiv luftfart i Norge. Styret er tilfreds med at staten ikke krevde utbytte fra Luftfartsverket i 2002.

Styret ønsker å takke alle ansatte for god innsats i 2002, og ønsker Avinor lykke til med spennende utfordringer som aksjeselskap.

Hovedtall for Luftfartsverket

(Alle beløp er i millioner kroner og løpende kroneverdi og inkluderer ikke datterselskaper)

	2002	2001	2000	1999	1998
Resultatregnskap					
Trafikkinntekter	1 669	1 689	1 714	1 765	2 170
Øvrige inntekter	672	637	636	721	878
Sum inntekter	2 341	2 326	2 350	2 486	3 049
Driftsresultat eks. avskrivninger	295	447	574	752	1 340
Investeringer	585	547	636	781	846
Flytrafikk					
Antall passasjerer totalt	30 429 313	31 759 004	33 197 196	33 470 104	31 441 407
Antall landinger	290 409	313 730	328 900	351 115	313 251
Frakt og post (tonn)	115 392	132 665	144 739	152 103	144 533
Personal					
Antall årsverk (eks. overtid)	2 416	2 340	2 400	2 422	2 320

Resultatregnskap

Alle tall i 1 000 kroner

	2002	2001
Driftsinntekter og driftskostnader		
Driftsinntekter		
Trafikkinntekter	1 668 774	1 689 175
Flysikringstjeneste	1 313	1 566
Andre inntekter	669 600	618 217
Gevinst ved salg av anleggsmidler	1 224	17 022
Sum driftsinntekter	2 340 911	2 325 980
Driftskostnader		
Varekostnad	11 708	17 122
Lønnskostnad	1 212 241	1 146 739
Andre driftskostnader	822 453	715 220
Sum driftskostnader eks. avskrivninger	2 046 402	1 879 081
Driftsresultat eks. avskrivninger	294 509	446 899

Det norske flytransportmarkedet

Trafikkutviklingen

Antall passasjerer på norske flyplasser gikk tilbake med 3,7 prosent, til 29,7 millioner. Ved Luftfartsverkets flyplasser ble det registrert 28,7 millioner passasjerer, en reduksjon på 4,7 prosent.

Det ble totalt foretatt 17,2 millioner enkeltreiser med fly i Norge i 2002, hvorav 16,5 millioner via Luftfartsverkets lufthavner. Dette tilsvarer en nedgang på 278 000 totalt, eller 620 000 for Luftfartsverkets flyplasser.

Totalt var 51 prosent av reisene til/fra utlandet. I 2002 ble det foretatt 9,1 millioner reiser til utlandet totalt og 8,4 millioner fra Luftfartsverkets flyplasser.

Passasjertallet ved Luftfartsverkets største lufthavner gikk mest tilbake, 4,8 prosent. Tilsvarende tall ved våre regionale lufthavner var en nedgang på 1,8 prosent.

Sterkest vekst hadde gruppen ikke-statlige flyplasser, med en vekst på 34,3 prosent. Størst økning i passasjertallet hadde Sandefjord lufthavn, Torp.

Utenlandstrafikken viste best utvikling gjennom året, som i de seinere år. Totalt økte trafikken i Norge til/fra utlandet med 1,7 prosent. Ved Luftfartsverkets flyplasser var det en tilbakegang på 1,1 prosent. Rutetrafikken til utlandet har styrket sin posisjon på bekostning av charter, som viste svak utvikling siste år.

For flytrafikken innenlands fortsatte den langvarige tilbakegangen med reduksjon på totalt 6,2 prosent. Dette til tross for at siste kvartal i fjor hadde vekst på 3,7 prosent i forhold til året før.

Antall reiser med fly hadde sin foreløpige topp innenlands i 1999. Etter at ColorAir innstilte og SAS og Braathens fikk gjenopprettet sitt duopol, har innenlandstrafikken vist tilbakegang måned for måned siden november 1999.

Unntaket er siste kvartal 2002.

De store selskapene har fortsatt sin reduksjon av tilbudet, mens Norwegian kom inn som ny aktør i september, med et annet pris-konsept. Som figuren under viser, var antall reiser på fly innenlands i fjor på nivå med trafikken i 1995/1996.

96,5 prosent av flyreisene gikk til eller fra Luftfartsverkets flyplasser. For flybevegelser (rute, charter, frakt) hadde Luftfartsverkets lufthavner en markedsandel på 95,4 prosent.

Utenlandstrafikken har de seinere år hatt en jevnere utvikling. Det er flere aktører i dette markedet, og mindre avhengighet av norsk økonomi.

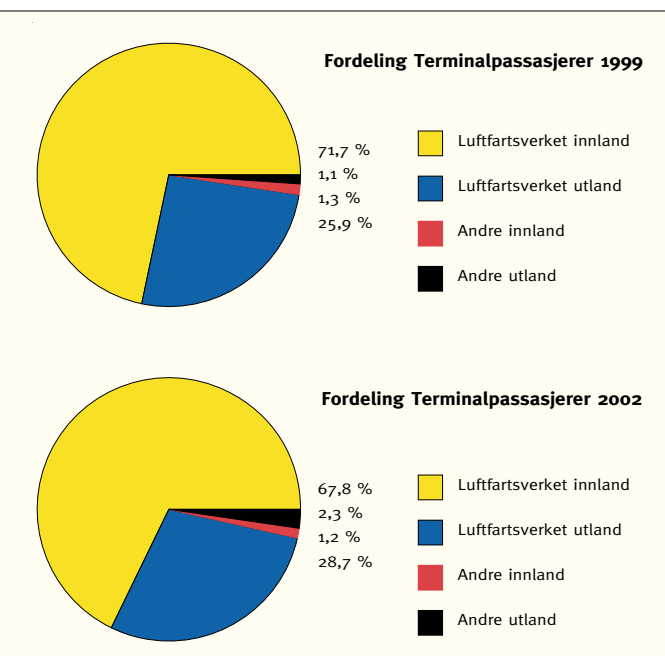
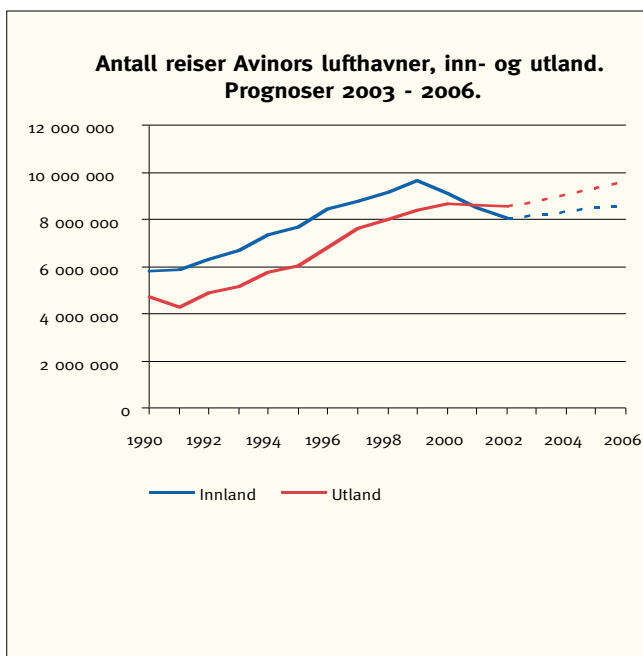
Veksten har kun uteblitt de senere år, se grafen under.

Trafikknivået for Luftfartsverkets flyplasser var i 2002 om lag på nivå med 1999. Siden Gardermoen åpnet og la markedet klart for Sandefjord lufthavn, Torp, har Luftfartsverket tapt markedsandeler på utenlandsmarkedet. Dette ville skjedd uansett på grunn av beliggenhet og nærmarkedet, men har blitt betydelig større enn antatt på grunn av lavprisaktøren Ryanair.

Flyplasser

Luftfartsverket eier og driver 17 stamrute-flyplasser og 28 regionale flyplasser. Totalt sett har bedriften en meget sterk posisjon. Markedsandelen og markedsstyrken til Luftfartsverket er derfor betydelig, men må sies å være noe svakere i Østlandsområdet.

Andre flyplasser har, se figur side 9, 1,2 prosent av innenlands terminalpassasjerer og 2,3 prosent på utenlandsmarkedet. Figurene viser også at utenlandstrafikken stadig tar større andel av totalen. Dette er en utvikling Luftfartsverket/Avinor regner med også vil fortsette i overskuelig framtid.



Flybevegelser

I løpet av året ble det utført 554 000 flybevegelser for kommersiell flytrafikk (rute, charter, frakt) ved Luftfartsverkets flyplasser. Det er en nedgang på 8,2 prosent, mot 7,5 prosent for Norge. I tillegg kommer 24 000 overflygninger av norsk luftrom, en oppgang på 5,7 prosent. Antall sivile avganger og landinger totalt på norske flyplasser i 2002 var 764 000, minus 5,5 prosent.

For utenlandsmarkedet var tilbakegangen for Luftfartsverket 2,8 prosent, 1,0 prosent totalt. Antall flybevegelser hadde svakest utvikling ved stamlufthavnene, med minus 10,9 prosent. Ved de regionale lufthavnene var det en vekst på 1,3 prosent, mens den største veksten også her var for andre regionale lufthavner (ikke-statlige), som økte med 8,5 prosent.

Tilbudsutvikling

Tilbudet på flyreiser ble redusert gjennom hele året, måned for måned. Tilbakegangen var størst første del av året, med en nedgang på 16 prosent første kvartal.

Videre var nedgangen i overkant av 6 prosent i sommerhalvåret og minus 4 prosent siste kvartal. Tilbakegangen var størst innenlands, med en nedgang på 8,2 prosent for Luftfartsverkets lufthavner og minus 7,5 prosent totalt.

Konkurransen i Østlandsområdet

Den desidert største flyplassen i Norge, Oslo Lufthavn, hadde i fjor 13,4 millioner reisende, en tilbakegang på nesten fire prosent. Flyplassen besørget 45 prosent av passasjertrafikken i Norge, hvorav 71 prosent av trafikken til/fra utlandet og 34 prosent (delaktig i 67 prosent) av trafikken innenlands.

Veksten i fjor var høyest ved Sandefjord lufthavn, Torp, som økte passasjertallet med 37,9 prosent til 1,0 millioner passasjerer. Sandefjord lufthavn er liten i forhold til Oslo Lufthavn, men har tatt stadig større andel av reiser fra Oslo-regionen i løpet av 2002. Andelen har økt fra 5,7 prosent i 2001 til 7,7 prosent i 2002. Innenlands har trafikken økt med 0,5 prosentpoeng og utenlands med 3,2 prosentpoeng.

Vestlandet og Honningsvåg

De flyplassene som økte mest etter Sandefjord lufthavn, Torp, var Stord lufthavn, Sørstokken, med 37,8 prosent, Ørsta/Volda lufthavn 20,7 prosent og Honningsvåg lufthavn med 10,1 prosent. Alle Luftfartsverkets større flyplasser hadde negativ utvikling gjennom året.

Minst var nedgangen på Haugesund lufthavn, Karmøy med 1,8 prosent, Alta lufthavn med 2,6 prosent og Bergen lufthavn, Flesland med 2,9 prosent. Størst nedgang på de større lufthavnene hadde Harstad/Narvik, Evenes lufthavn med 13,4 prosent, Bardufoss lufthavn med 13,0 prosent, Kristiansand lufthavn, Kjevik med 11,4 prosent og Banak lufthavn med 10,9 prosent.

Utviklingen fremover

Trafikkutviklingen innen luftfart har vært usikker de siste årene og vil fortsatt være ustabil, til tross for økningen i flytrafikken siste kvartal 2002. Utviklingen fremover er avhengig av veksten i norsk økonomi, men kanskje først og fremst bundet til den strukturelle utviklingen i marked og tilbud.

Prisutviklingen etter 1999 bidro til å senke etterspørselen etter norsk innenriks flytransport. Dette skjedde i motsetning til tidligere, hvor vi hadde en lang periode med stadig rimeligere flyreiser.

I 2002 ble denne tendensen snudd, også som følge av bortfall av statens reiseavgift på fly per 1. april 2001.

Markedsutviklingen for flytrafikk er avhengig av blant annet den generelle økonomiske utviklingen. Forventet utfall for år 2003 må derfor nå sies å være meget usikkert.

Driften i 2002

Luftfartsverket er en selvfinansierende forvaltningsbedrift, inndelt i et hovedkontor i Oslo og fem regioner utover landet. Regionene har egne resultatenheter med selvstendig ansvar for drift.

Inntektene skaffes gjennom trafikkinntekter, gebyrer, kommersiell aktivitet på flyplassene, samt salg av tjenester til de ikke-statlige flyplassene.

Luftfartsverket har som oppgave å sørge for at luftfartssystemet fungerer over hele landet.

Trafikkinntektene

Trafikkinntektene bestemmes av tre ulike avgiftstyper; startavgiften som er basert på flyets vekt, og terminalavgiften som er basert på flyets passasjerantall. I tillegg kommer underveisavgiften, som skal dekke kostnader for hjelpemidler og tjenester underveis mellom flyplassene.

Startavgiften utgjorde 564,7 millioner kroner i 2002 (623,8). Terminalavgiften utgjorde 409,8 millioner kroner i 2002 (410,2). Disse to avgiftene skal til sammen dekke kostnader for utbygging og drift av flyplasser. Men avgiftene gir ikke full dekning. Ulike kommersielle inntekter fra forretningsdrift ved lufthavnene dekker imidlertid gapet.

Underveisavgiften utgjorde 502,9 millioner kroner i 2002 (515,3).

Offshorehelikoptertrafikken på kontinentalsokkelen betaler de samme typer avgifter som luftfarten for øvrig, men etter egne satser. Sum avgifter som offshoretrafikken betalte var 136,6 millioner kroner i 2002 (136,7).

Andre trafikkrelaterte inntekter, blant annet godtgjørelser fra Forsvaret, utgjorde 54,6 millioner kroner i 2002 (3,0).

Trafikkinntektene utgjorde til sammen 1 669 millioner kroner i 2002 (1 689,0).

Kommersielle inntekter

Til tross for nedgang i passasjertallet, økte de kommersielle inntektene i 2002.

Parkering og avgiftsfrie varer var de største kommersielle forretningsområdene. En parkeringsstrategi med blant annet felles utlysning av parkeringsoppdrag, er etablert.

For å få bedre plass og bedre sortiment for avgiftsfrie varer er det gjort ombygginger i flere terminalbygg.

De kommersielle fordelte seg slik:

Parkering	129 millioner kroner
Avgiftsfrie varer	115 millioner kroner
Andre butikker	19 millioner kroner
Serveringssteder	42 millioner kroner
Servicetilbud	18 millioner kroner
Reklame	8 millioner kroner
Diverse	103 millioner kroner
Inntekt eiendom	69 millioner kroner

Bygg og anlegg

Bygging av nytt tårn og sikringsbygg ved Trondheim lufthavn, Værnes er det største enkeltprosjektet i bedriften. Bygget fullføres våren 2003.

EU-vedtaket om hundre prosent sikkerhetskontroll av passasjerer og bagasje på utenlandstrafikk førte til omfattende ombygging av Trondheim lufthavn, Værnes, Kristiansand lufthavn, Kjevik og Stavanger lufthavn, Sola. For øvrige flyplasser med utenlandstrafikk er det anskaffet egne røntgenmaskiner uten at dette har medført ombygging. Arbeidet fortsetter i 2003.

Bygging av ny avgangsterminal ved Bardufoss lufthavn i samarbeid med Forsvaret er startet opp og skal fullføres i 2003.

Utvidelse av kafeteria og toaletter i ekspedisjonsbygg Kristiansund lufthavn, Kvernberget er ferdigstilt.

Nytt tårn og utvidelse av banesystemet på Florø lufthavn er ferdigstilt.

Som følge av pålegg fra Luftfartstilsynet er det arbeidet med:

- Innflygingslys og sikkerhetsområder Haugesund lufthavn, Karmøy.
- Skilting ved rullebane på Stavanger lufthavn, Sola.
- Sikkerhetsområde vest Trondheim lufthavn, Værnes er utvidet.
- Risikoanalyse vdr. innflygingslysrekke Trondheim lufthavn, Værnes.
- Risikoanalyse vdr. skog i sikkerhetsområdet rundt Bergen lufthavn, Flesland.
- Nye innflygingslysrekker til begge baner og en rampe for redningsbåt på Rørvik lufthavn, Ryum.
- Lufthavnplaner ajourført for åtte stamflyplasser; Kristiansand lufthavn, Kjevik, Stavanger lufthavn, Sola, Haugesund lufthavn, Karmøy, Bergen lufthavn, Flesland, Trondheim lufthavn, Værnes, Bodø lufthavn, Harstad/Narvik lufthavn, Evenes og Tromsø lufthavn. Merknader til lufthavnplan for Hammerfest ble innarbeidet og selve planarbeidet sluttført.

Det omfattende arbeidet med kvalitetssikring av sikker strømforsyning til prioriterte anlegg fortsatte. Nytt konsept for målinger av rullebanefriksjon i forbindelse med vinterdriften av flyplasser er under arbeid.

Rullende materiell

I løpet av året er det anskaffet rullende materiell for 40 millioner kroner til flyplassene. Sope/blåsemaskiner til regionale lufthavner har vært prioritert.

Flykontrolltårn

Det har vært arbeidet med utskifting og oppgradering av flynavigasjonsutstyr i følgende kontrolltårn; Florø lufthavn, Haugesund lufthavn, Karmøy, Førde lufthavn, Bringeland, Trondheim lufthavn, Værnes, Banak lufthavn og Vadsø lufthavn.

NATCON – Air Traffic Management-system

Prosjektet omfatter utskifting og oppgradering av flykontrollsystemene ved alle Luftfartsverkets kontrollsentraler og innflygingskontroller, samt ved en rekke kontrolltårn. For 2002 har det hovedsakelig vært arbeidet med å forberede implementeringen i region Sørvest. I den forbindelse har det blant annet vært etablert simulatorer i Stavanger og Bergen.

Prosjektet arbeider etter følgende fremdriftsplan:

Enheter i Stavanger FIR settes operativ i juni 2003, enheter i Trondheim FIR i mai 2004, i Oslo FIR i 2004/05 og i Bodø FIR i 2005.

Radarsensorer

En utskifting / oppgradering av Sotra-radaren utenfor Flesland ble ferdigstilt i februar. Arbeidet med å skifte ut radaren utenfor Stavanger er startet opp og forventes å være operativ i løpet av 2003.

Kommunikasjon

Stamnettet ble satt i normal drift i 2002 og har gitt et viktig bidrag til kommunikasjonssikkerheten. De gode erfaringene medførte vedtak om å knytte fem radio- og radarlokasjoner til Stamnettet i 2003. Disse er under utbygging.

Innflygingssystemer / navigasjonsanlegg

Arbeidet med å etablere satellittbaserte innflygingssystemer til regionalplasser har vært videreført. På grunn av uventede store problemer med å få sertifisert bakkeutstyr og avionikk, er prosjektet blitt vesentlig forsinket.

Det har vært foretatt utskifting av diverse navigasjonsanlegg.

Kontrollflyging

For å redusere kostnadene knyttet til kontrollflyging, har det vært gjennomført en anbudskonkurranse for å vurdere alternative konsepter for kontrollflyging. Resultatet er en avtale med en leverandør som opererer fly for kontrollflyging. Luftfartsverket / Avinor skal eie det spesielle måleutstyret om bord i flyet og selv operere dette.

Bedriften planlegger å starte opp med dette i mai 2003.

IT-prosjekter

Luftfartsverkets Internetsider, www.luftfartsverket.no, (nå www.avinor.no) er bedriftens viktigste eksterne kommunikasjonskanal. I 2002 hadde websidene omkring 80 000 besøkende. Tallet steg sterkt da LETIS ble introdusert. I tillegg går mange besøkende direkte til LETIS.

Bruken av Luftrommet har hatt en markant økning, særlig gjelder dette fra ansatte i regionene. En viktig grunn til dette er at Luftrommet benyttes som kanal for rapportering.

Luftrommet, Luftfartsverkets Intranett, og Internett er det sterkeste ekspanderende området innen IT. Løsningene er verdifulle fordi de bidrar til å redusere kostnadene og kompleksiteten ved å formidle og innhente informasjon.

Eiendom

Alle regionale flyplasser er nå hjemmelsoverført (overskjøtet) fra kommunene til Staten v/Luftfartsverket. Eiendommene er registrert i vårt forvaltningssystem, og eiendomsgrenser er lagt inn i vår kartdatabase. Etter en opprydding ved 10 stamflyplasser er det gjort et makeskifte mellom Luftfartsverket og Forsvarsbygg. Makeskiftet omfatter ikke rullebane og taksebanarealer ved Bergen lufthavn, Flesland, Trondheim lufthavn, Værnes og Bodø lufthavn, til sammen cirka 5 000 dekar som fortsatt er hjemlet av Staten.

Luftfartsverket og OSL AS har ervervet to større areal i tilknytning til Oslo Lufthavn Gardermoen. Grunnervet til hovedflyplassen ble avsluttet og fullført i november 2002.

325 eiendommer ved 45 flyplasser beliggende i 33 ulike tingretter ble overført fra Staten v/Luftfartsverket til Avinor AS i løpet av noen uker omkring årsskiftet 2002-2003.

Bedriftens bygningsmasse er evaluert og taksert. Totalt 375.000 m² fordelt på cirka 364 bygninger, hvorav cirka 67 er foreslått revet.

Vedlikeholdsetterslep/oppgraderingsbehov er anslått til cirka 850 millioner kroner.

Eiendomsavdelingen har overtatt ansvar for bedriftens feste/grunnleiekontrakter. Det pågår et arbeid for å få økt festeavgiften.

Sikkerhet

Luftfartsverket har en egen beredskaps- og sikkerhetsavdeling som ivaretar sikkerheten på flyplassene.

Siden terroraksjonene i USA 11. september 2001, har internasjonale organisasjoner satt ekstra fokus på flysikkerheten. I kjølvannet av aksjonene ble sikkerhetsnivået oppgradert, også i norsk luftfart. Det ble innført totalforbud mot kniver og andre spisse gjenstander i kabinen. De ekstra sikkerhetstiltakene fortsatte i 2002.

På ettårsdagen for 11. september 2001, valgte Luftfartsverket å iverksette ekstraordinære sikkerhetstiltak på noen flyplasser. Blant annet ble det foretatt økt sikkerhetskontroll på de største stamruteplassene, samt skjerpet adgangskontroll.

EU har vedtatt hundre prosent sikkerhetskontroll av passasjerer, håndbagasje og bagasje. Selv om vi ikke er med i EU, har vedtaket også fått betydning for norsk luftfart og infrastruktur, med betydelige ombygninger og innkjøp av teknisk utstyr. Arbeidet startet i 2002, og vil bli avsluttet fram mot årsskiftet 2003/2004.

Utarbeidelse av risiko- og sårbarhetsanalyser ved flyplassene har vært et prioritert område i 2002.

Totalt ble det rapportert 69 luftfarts-/lufttrafikkhendelser til Havarikommisjonen for sivil luftfart og bane.

Arbeidsmiljø

Luftfartsverket har som mål å være en attraktiv arbeidsplass med tilfredse og motiverte medarbeidere.

Medarbeiderne har høy faglig kompetanse og er motivert til å yte gode resultater. Bedriften gir utviklingsmuligheter, stimulerende arbeidsoppgaver og medansvar. Luftfartsverket har et godt arbeidsmiljø med konstruktive samarbeidsrelasjoner på alle plan.

Ansvar for arbeidsmiljø følger organisasjonsstrukturen i Luftfartsverket. Den enkelte leder har ansvar for å skape et godt arbeidsmiljø innenfor sitt ansvarsområde. Stab for sikkerhet, kvalitet og miljø er premissgiver, rådgiver og utøver kontrollvirksomhet innenfor sine respektive fagområder.

Det sentrale arbeidsmiljøutvalget som i 2002 ble ledet av hovedverneombudet, har avholdt fire møter i 2002. Utvalgsledelsen utgjøres annethvert år av Hovedverneombud og adm. dir.

Prosedyrer for arbeidsmiljø er del av det totale styrings- og ledelsessystemet i bedriften. Systemet er under utvikling. Det ble arbeidet med overordnede retningslinjer for arbeidsmiljø som del av en helhetlig personalpolicy. Den skal vedtas i 2003.

Fase I av prosjektet for Indikatorer og parametre på arbeidsmiljø ble sluttført.

Det er gjennomført en del opplæring innen arbeidsmiljø, men ikke tilstrekkelig. Det er behov for kurs for kollegastøtter, innenfor AKAN og arbeidsmiljøarbeid. I 2002 ble det avholdt tre kurs for arbeidsmiljøarbeid – over tre dager.

Flygelederutdanningen

Luftfartsverkets skolesenter i Røyken, LVSS, utdanner flygeledere. 34 flygelederaspiranter begynte sin utdanning i løpet av året, og ved årsskiftet 2002/2003 hadde Luftfartsverket / Avinor i alt 76 flygelederaspiranter i tjeneste. Korrigeret for erfaringsmessig frafall, cirka 20 prosent, forventes 32 flygeledere å bli sertifisert i løpet av 2003.

I løpet av året ble det sertifisert 37 nye flygeledere, mens 8 gikk ut av operativ tjeneste. Av disse gikk 2 til ny stilling / annen tjeneste, 2 ble pensjonert, 2 gikk av medisinske grunner og 2 sluttet. Dette gir en netto økning i den operative bemanningen på 29 flygeledere eller 8,6 prosent.

I tillegg til flygelederutdanningen er det holdt ett grunnkurs for LTT-fullmektiger og AFIS-fullmektiger, ett AFIS-kurs, oppfriskningskurs for LTT- og AFIS-fullmektiger og instruktørkurs for alle personellkategorier i lufttrafikkjenesten.

Skolesenteret har også gjennomført utviklingsoppgaver knyttet til seleksjon og rekruttering av flygelederaspiranter, computer og web-basert trening og program for periodisk faglig oppdatering, PFO, for flygeledere. Company Resource Management, CRM; gjennom året er det gjennomført 21 CRM-samlinger for ansatte i lufttrafikkjenesten.

Luftfartsverkets treningssenter

Luftfartsverkets treningssenter på Trandum, LVTS, arrangerer kurs for ansatte i lufthavntjenesten. Gjennom året holdt treningssenteret 38 kurs med 552 kursdeltakere – til sammen 4602 elevdager. Det er en økning fra 4578 i 2001.

Tre av kursene var oppdateringskurs for lufthavnbetjenter, ett for Bergen og to for lufthavnbetjenter i OSL.

Treningssenteret ble i 2002 godkjent av Statens vegvesen, Vegdirektoratet, som opplæringsinstans for utrykningsførere med kompetansebevis. En instruktør gjennomførte et slikt kurs for utrykningsførere. Treningssenteret har per 01.01.2003 to godkjente instruktører.

Flertallet i Stortinget har vedtatt at Treningssenter for brann- og redningstjenesten skal flyttes fra Trandum til Tjeldsund i Nordland.

Forberedelser er i gang. Statsbygg har ansvaret for bygningsmassen, mens Luftfartsverket / Avinor har ansvaret for bygging av øvelsesfeltet.

DATTERSELSKAPER

Oslo Lufthavn AS, OSL

Oslo Lufthavn AS er et heleid datterselskap av Luftfartsverket og har som hovedformål å drive hovedflyplassen på Gardermoen.

For tredje år på rad ble Gardermoen kåret til Europas mest punktligge flyplass. Kåringen skjer i regi av AEA, Organisasjonen av europeiske flyselskaper.

Gjennom året har 13,4 millioner passasjerer benyttet flyplassen. Dette tilsvarer en nedgang i antall passasjerer i forhold til året før på 3,7 prosent. Tallet på passasjerer innenlands var 6 912 054, en nedgang på 4,3 prosent. Utenlandstrafikken var på 6 529 918, tilsvarende en nedgang i rutetrafikken på 1,1 prosent og 10,5 prosent for charter.

Antall flybevegelser i 2002 var 169 351, mot 186 814 i 2001.

Ved utgangen av 2002 hadde OSL 480 ansatte.

Styret i Oslo Lufthavn AS har bestått av styreleder Randi Flesland, Siri Beate Hatlen, Knut Weum, Arvid Møll, Ole Hansen, (ansattes representant) Heidi Anette Sørum (ansattes representant) og Sven E. Strand (ansattes representant).

Nic. Nilsen var administrerende direktør i selskapet i 2002.

Styrets beretning og årsregnskap fra OSL ligger på selskapets internettside; www.osl.no

Nordic Aviation Resources, NAR

I løpet av 2002 solgte Luftfartsverket 80 prosent av aksjene i NAR til NAR Holding AS. Resten av aksjene selges i januar 2003.

NAR hadde per 01.01.03 åtte ansatte. De resterende var overført til andre virksomheter.

(Alle ansatte i NAR er oppsagt per 31.01.03, og selskapet er per 01.02.03 uten ansatte og uten aktivitet, og er under avvikling.

- NAR Consulting sto for gjennomføring av NARs prosjekter i utlandet. Dette arbeidet føres videre i nystiftet selskap – NAR Consulting. Luftfartsverket / Avinor eier 20 prosent av aksjene i dette selskapet. Resterende aksjer eies av ledelsen i selskapet og private investorer. Største aksjonær er Jon Rønning, som også er arbeidende styreformann.
- NAR FTO - Flight Training Organisation, kunne i samarbeid med en amerikansk partner tilby pilotopplæring helt frem til trafikkflygersertifikat. Denne avdelingen ble i april 2002 solgt til et norsksregistrert firma med den amerikanske partneren som hovedaksjonær.
- Operativ avdeling sto for den tekniske og operative driften av LN-ILS, Luftfartsverkets kontrollfly. Oppdraget er satt ut på anbud og en annen og billigere flytype er valgt. (Operativ avdeling nedlagt per 01.02.03).
- Training Systems utvikler læremateriell til pilotundervisning. Avdelingen med ansatte er nå lagt inn i et eget aksjeselskap i Luftfartsverket / Avinor, lokalisert i Røyken. Selskapet har fått navnet Nordian AS.

Luffartsverkets parkeringsanlegg, LPAS

Luffartsverkets parkeringsanlegg AS har som oppgave å tilrettelegge, finansiere og eie parkeringsanlegg med tilhørende fasiliteter ved og i tilknytning til Luffartsverkets flyplasser. Selskapets forretningskontor er i Oslo.

LPAS står ikke for driften av parkeringsanleggene, men leier ut anleggene til Luffartsverket og Oslo Lufthavn AS. Luffartsverket har satt bort driften av parkeringsanleggene på Bergen lufthavn, Flesland og Trondheim lufthavn, Værnes til private foretak.

Selskapets aksjekapital er på kroner 100 000,- fordelt på 10 aksjer a kroner 10 000,- som alle er eid av Staten v/Luffartsverket.

LPAS hadde ingen nye prosjekter. Det ble imidlertid sondert muligheter for etablering av et P-hus ved Tromsø lufthavn, samt utskifting til ny generasjon parkeringsteknikk på en rekke flyplasser. Selskapet har ingen fast ansatte og har inngått en avtale med Luffartsverket som står for selskapets forretningsførsel. Styret har bestått av Bjørn G. Berntzen (styreformann), Kjell Arne Johnsen og Tor Helge Strand.

Airport Coordination Norway AS

Airport Coordination Norway AS ble stiftet høsten 1998. Selskapets oppgave er å forestå koordinering av avgangs- og landingstidspunktene på de norske flyplassene som er erklært koordinert i henhold til forskriftsverket som bygger på EØS-avtalen. For 2002 var dette Oslo Lufthavn Gardermoen og Stavanger lufthavn, Sola. Luffartsverket er inne på eiersiden i selskapet med 30 prosent. Oslo Lufthavn AS, SAS og Braathens eier 20 prosent hver og Widerøes Flyveselskap ASA de resterende 10 prosent. Selskapets styreleder er Fred Andreas Wister fra Luffartsverket.

Highlights from the Report

2002 was Norwegian Air Traffic and Airport Management's (NATAM) last year as a government corporation. On 1st January 2003, the company was converted to a state owned limited company.

In 2002, our activities included operation of the 45 state owned airports in Norway, and the air traffic control services.

The fall in airline traffic continued from the previous year. Nevertheless, NATAM's activities in 2002 recorded a result before depreciation of NOK 29,5 million.

For the third year in a row Oslo Airport Gardermoen (OSL) was voted Europe's most punctual airport.

Summary of result

The annual result before depreciation was NOK 29,5 million, whereas year 2001 had NOK 447 million.

Total operating revenues increased to NOK 2,341 million, compared to NOK 2,326 million in 2001. Traffic revenues amounted to NOK 1,669 million, versus NOK 1,689 million the year before. Operating costs amounted to NOK 2,046 million in 2002, compared to NOK 1,879 million in 2001.

There was a fall of 3.7 per cent in passenger numbers in 2002, of which 6.2 per cent was related to domestic routes. On the other hand, international traffic increased by 1.7 per cent. OSL recorded a fall of 4.3 per cent for domestic traffic and 3.1 per cent for international traffic. Measured in aeroplane movements, this amounts to an 8.1 per cent reduction for NATAM and an 8.4 per cent reduction for OSL.

The 2002 accounts show that NOK 585 million was spent on investments.

The board of Directors

Up to 12th December 2002 the Chairman of the Board was Erlend Rian. On 12th December 2002 an interim Board of Directors was appointed by the Ministry of Transport and Communications.

New company and name

In 2001, at the request of the Ministry of Transport and Communications, NATAM analysed possible new company structures for NATAM. The political discussions were concluded on 9th December 2002, when a majority in Stortinget, the Norwegian parliament, voted to convert NATAM to a limited company with effect from 1st January 2003.

From the spring of 2002 we simultaneously started work on finding a new name and creating a new graphic profile for the new company. The Board of Directors approved the name «Avinor», which was launched at simultaneous events across the entire country on 12th December 2002.

Political discussions regarding a possible reduction in the number of regional airports were concluded in 2002. A parliamen-

tary majority agreed to maintain the current structure of airports and to establish a public procurement of services for the regional airport network.

Safety

Safety is NATAM's first priority. This is reflected in the company's vision;

«Avinor – a leader in the fields of safety, security and punctuality in European aviation»

The environment

A detailed environmental report regarding NATAM's activities in 2002 has been published on our website: www.avinor.no.

NATAM is in the process of implementing an environmental management system. The survey showed that the most important environmental aspects within the environmental control system are:

- Aircraft de-icing
- Runway de-icing
- Waste management
- Fire drills
- Aircraft noise
- Storage/handling of chemicals
- Oil contaminated surface water

NATAM has established a system for reporting chemical consumption, which is used in conjunction with aircraft and runway de-icing operations and drills in fire drill areas. All in all, the company uses between 750 and 1,000 tons of various runway de-icing chemicals per season.

NATAM's programme for surveying aircraft noise and implementing measures to combat this was continued.

In April, an international prohibition against so-called chapter 2 aircraft was introduced.

Organisation and staff

The year has largely been characterised by organisational structures through team management increased training in core – areas, but also by structural work. During the first six months of the year 71 administrative man-years were eliminated as part of increasing the efficiency of the new organisation's structure. In addition to this, the company achieved savings of 20 full-time equivalents by taking over tasks that NATAM had previously purchased from outside. A large proportion of the second six months of the year was given over to preparations for the transition to a limited company.

At the end of 2002 the company had 2,256 employees. We experienced a net growth in the number of operational air traffic controllers of 29.

NATAM has a significantly lower rate across the board of absence due to illness, 5,3 per cent, than the national average.

Subsidiaries

Oslo Lufthavn AS (OSL) is a fully owned subsidiary of NATAM. OSL operates Norway's hub airport, Gardermoen. 13,4 million passengers used the airport during the year, which represents a fall of 3.7%, compared with the previous year. OSL was, for the third year in a row, selected as Europe's most punctual airport in 2002. The number of staffs was 480.

The purpose of Luftfartsverkets Parkeringsanlegg AS (LPAS) is to finance and construct car parks facilities in connection with NATAM's airports. The company owns a car park at OSL as well as at Bergen airport, Flesland, and Trondheim airport, Værnes. The company has no employees and NATAM is responsible business manager.

Nordic Aviation Resources (NAR) is fully owned subsidiary of NATAM. During 2002, NATAM sold 80 per cent of its shares in the company to a new company, NAR Holding AS. All of NAR's employees were dismissed as per 31.01.03 and as per 01.02.03 the company had no employees and conducted no activities.

Airport Coordination Norway AS was established in 1998 to coordinate arrival and departure flight-times at Norwegian airports. NATAM owns 30 per cent of the company.

Future prospects

In the autumn of 2002, Stortinget, the Norwegian parliament, voted to convert NATAM into a state owned limited company. At the same time a parliamentary majority voted to maintain today's airport network and approve a scheme involving the public procurement of services from the regional airport network. These two political decisions were of vital significance for NATAM's future.

NATAM is facing increasingly stricter national and international requirements regarding security. The EU directive from December 2002 regarding 100 per cent security control of passengers and luggage at all 45 airports will also apply to Norway because it is an EEA country.

NATAM's primary task is to make capacity and expertise available for the airlines. As a limited company, it is important for NATAM/Avinor to be able to adapt quickly to changes in the market and operate efficiently for the benefit of Norwegian aviation.

Key Figures

Amounts in NOK millions and current krone value (Excluding subsidiaries)

	2002	2001	2000	1999	1998
Statement of income					
Aeronautical charges	1 669	1 689	1 714	1 765	2 170
Other operating revenues	672	637	636	721	878
Total operating revenues	2 341	2 326	2 350	2 486	3 049
Operating profit	295	447	574	752	1 340
Investments	585	547	636	781	846
Air traffic					
Total no. of passengers	30 429 313	31 759 004	33 197 196	33 470 104	31 441 407
No. of landings	290 409	313 730	328 900	351 115	313 251
Freight and mail (tons)	115 392	132 665	144 739	152 103	144 533
Personnel					
No. of man-year	2 416	2 340	2 400	2 422	2 320