



AVINOR

ÅRSRAPPORT

2006



INNHold

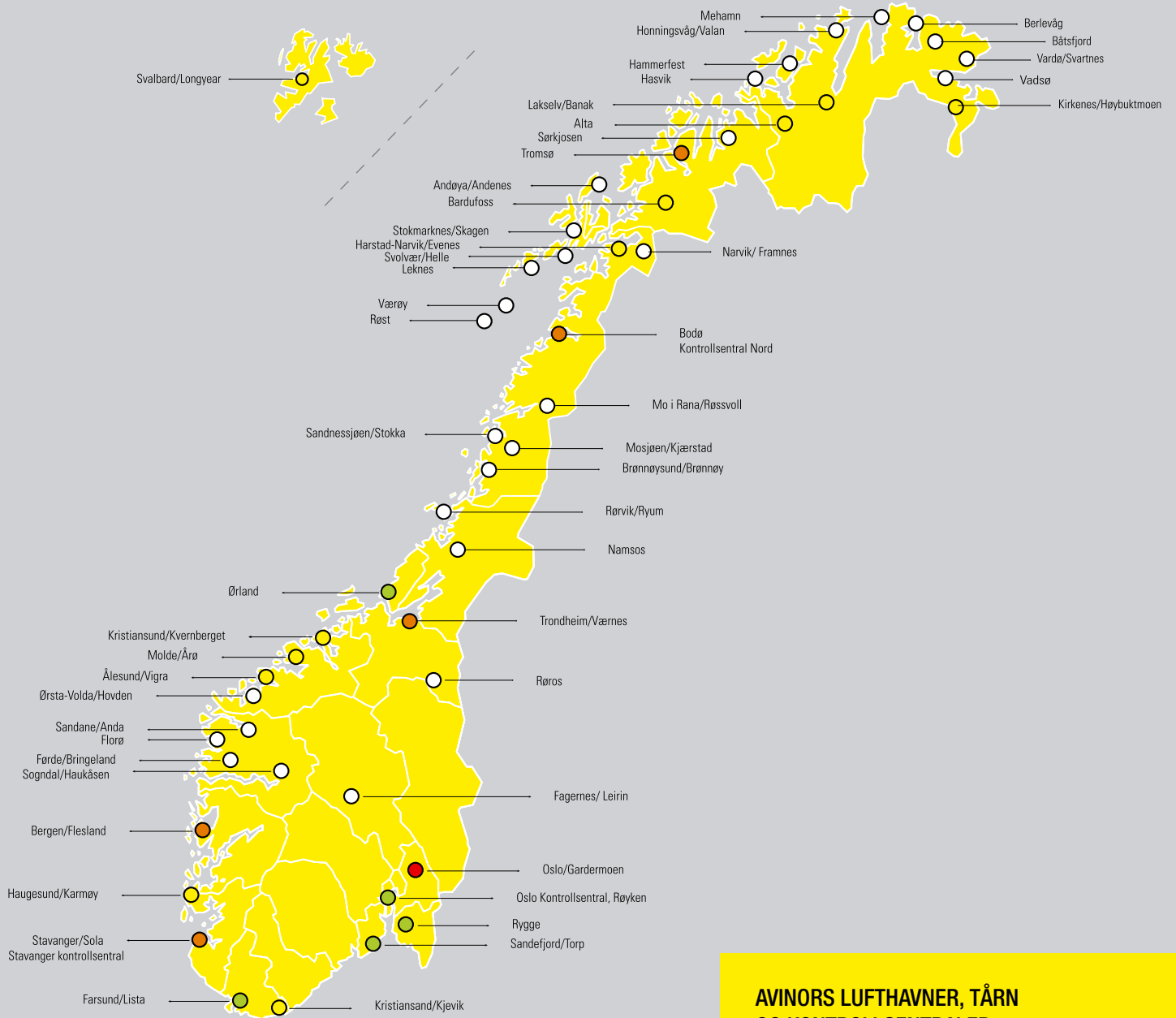
01	Norske lufthavner	002
02	2006 i korte trekk	004
03	Hovedtall 2006 Avinor konsern	008
04	Styrets Årsberetning 2006	010
05	Årsregnskap 2006	022
06	Luffartens miljøutfordringer	046
07	Investerer i utvikling og oppgradering	052
08	Statistikk	058

01

NORSKE LUFTHAVNER

58

58



AVINORS LUFTHAVNER, TÅRN OG KONTROLLSENTRALER

- Store lufthavner
- Mellomstore lufthavner
- OSL
- Regionale lufthavner
- Øvrige enheter for tårn og kontrollsentraler

02

HØYDEPUNKTER I 2006

Inge K. Hansen ny styreleder i Avinor



Inge K. Hansen ble i ekstraordinær generalforsamling 22. mai valgt til ny styreleder i Avinor. Ved ordinær generalforsamling 26. juni valgte samferdselsminister Liv Signe Navarsete som utgjør generalforsamling for selskapet, å foreta endringer i styrets sammensetning.

Ombyggingsarbeider i Tromsø kontrolltårn

I januar / februar pågikk det omfattende ombyggingsarbeid i Tromsø kontrolltårn. Etter ombyggingen framsto tårnet på ny teknologisk plattform som et av de mest moderne kontrolltårnene i Avinor.



Oppgradering av sikkerhetsområder ved Sørkjosen lufthavn



Avinors styre besluttet i januar en oppgradering av sikkerhetsområder ved Sørkjosen lufthavn. Utbedringen skjedde for å oppfylle Luftfartstilsynets krav til godkjenning av flyplassen innen 1. oktober samme år.



Hederspris til Bergen lufthavn, Flesland



Bergen Reiselivslag tildelte Bergen lufthavn, Flesland og Avinor Reiselivets Hederspris for 2005. Lufthavnen berømmes for konkrete bidrag til utviklingen av reiselivet i regionen.

Entry Point North åpnet med store ambisjoner

Den nye skolen, som i fremtiden har ansvaret for å utdanne flygeledere til flysikringstjenestene i Sverige, Norge og Danmark, ble offisielt åpnet 28. mars. Mer enn 200 gjester fra Samferdselsdepartementene i de tre skandinaviske land, samt representanter fra flysikringstjenestene og flyselskapene i Europa var til stede ved åpningen. Det er Avinor i Norge, Luftfartsverket i Sverige og Naviair i Danmark som i fellesskap eier Entry Point North AB. Entry Point North fikk rett etter oppstart en av verdens mest betydningsfulle og prestisjetunge priser innen internasjonal flysikkerhet: Jane's ATC Maastricht Award. Entry Point North mottok prisen i kategorien "Safe and Efficient Airspace Management".



Sverre Quale ny administrerende direktør i Avinor

Styret i Avinor AS besluttet i møte 29. mars å tilsette Sverre Quale som ny administrerende direktør i selskapet. Quale tiltrådte stillingen 18. april.



Værnes når nye høyder

Trondheim lufthavn, Værnes kunne i desember markere reisende nummer 3 millioner på flyplassen. Det vanket kake til alle reisende og ansatte.

Avinor støtter turistnæringen

Avinor bevilget 9 millioner kroner totalt til tre turistprosjekter i 2006. Tiltaket er en konkretisering av bedriftens strategiske vedtak om å stimulere trafikktvillingen. Norske reiselivsmyndigheter har store ambisjoner. Målet er å øke antallet utenlandske reisende til Norge med 1 million, fra 3,5 millioner i 2004, til 4,5 millioner i 2010. Norge er avhengig av et godt flyprodukt for å nå det ambisiøse målet.

Synkende priser og betydelig vekst i flytrafikken

Undersøkelsen "Reisevaner med fly 2005", som ble publisert i mai 2006, viste at det har vært en betydelig vekst i flytrafikken de siste årene. Veksten har særlig vært stor på trafikken mellom Norge og utlandet, og i underkant av 80 prosent av veksten her kom i fritidsmarkedet. Undersøkelsen bekrefter også at prisene har gått betydelig ned, først og fremst i utenlandsmarkedet, men også på de rutene innenlands der det ikke tidligere var konkurranse.



Avinors virksomhetsredegjørelse

Avinor AS offentliggjorde 21. april selskapets virksomhetsredegjørelse (§ 10 plan). Redegjørelsen gjør opp status for fjoråret, og beskriver planer for perioden 2006 til 2008. Avinor utarbeider hvert år en plan for selskapets samlede virksomhet i henhold til vedtektenes § 10. Planen som ble overlevert og presentert for Samferdselsdepartementet, gjelder for perioden 2006 til 2008. Årets plan danner også grunnlaget for regjeringens eiermelding som ble fremlagt for Stortinget senere samme år.

Avinor skal investere for milliarder

Styret i Avinor vedtok i sitt møte i juni et omfattende investeringsprogram som blant annet inneholder storsatsing på Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola til totalt 861 millioner kroner. Det skal også investeres flere hundre millioner i økt radarovervåkning – spesielt i Finnmark. De regionale flyplassene skal oppgraderes innefor en foreløpig ramme på 1,7 milliarder kroner.



Flygelederoppjøret i Avinor



12. juni ble det informert internt i Avinor og eksternt ved pressemelding om avtalen som ble inngått mellom Norsk Flygelederforening og Avinor AS i forbindelse med årets tariffoppgjør.



Avinor på stø kurs

Regjeringen slår fast at flysikkerheten er godt ivarettatt med dagens organisering av selskapet. Det er konklusjonen i Stortingsmeldingen om Avinor AS, som samferdselsminister Liv Signe Navarsete la frem 15. desember.

Avinor inngår radaravtale med Raytheon Systems Limited

Avinor AS inngikk i september avtale med Raytheon Systems Limited for leveranser av MSSR og MSSR/PSR radarsystemer. Avinor har vedtatt en radarplan for perioden 2006 til 2012, med en investeringsramme på 389 millioner kroner. Økt radarovervåkning vil ha en positiv effekt på sikkerheten i norsk luftfart.



Avinors selvfinansiering avhengig av tredje rullebane på Gardermoen

Sektorplanen for Avinor ble overlevert samferdselsminister Liv Signe Navarsete 9. oktober. Sektorplanen antyder et investeringsbehov på 55 milliarder kroner i perioden fram til 2040. Planen gjør det videre klart at en tredje rullebane på Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL) vil være avgjørende for Avinors totaløkonomi og selvfinansieringsevne i fremtiden.



Nye regler for håndbagasje: Unngå flytende væske



Fra 6. november ble det innført nye regler for hva passasjerer kan ta med som håndbagasje. Den største endringen er forbudet mot å ta med større mengder flytende væske i håndbagasjen.

Avinor skal utvide den planlagte innflygingskontrollen på Gardermoen

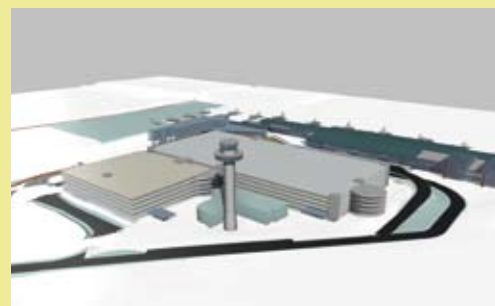
I september gjorde styret i Avinor vedtak om å utvide oppgavene til den planlagte innflygingskontrollen på Gardermoen. Vedtaket innebærer at arbeidsoppgavene til Oslo Kontrollsentral i Røyken blir fordelt mellom Stavanger Kontrollsentral og den nye innflygingskontrollen. Oslo Kontrollsentral i Røyken vil være i drift frem til 2012. Styrets tidligere vedtak om å legge ned Oslo Kontrollsentral

i Røyken står fast, men med to justeringer i gjennomføringsplanen. Oslo Kontrollsentral får ansvaret for å innføre et nytt trafikkreguleringssystem for Østlandsområdet innen utgangen av 2009. I tillegg utvides innflygingskontrollen med sektorene for inn- og utflygingskontroll, som Oslo Kontrollsentral i Røyken i dag utfører for Gardermoen. Dette er i samsvarende med vurderinger foretatt av blant annet SINTEF.



Radisson SAS skal drive flyplasshotell på Værnes

Styret i Avinor AS besluttet i det samme møtet å inngå en leie- og operatøravtale med Radisson SAS i forbindelse med drift av flyplasshotell på Trondheim lufthavn, Værnes. Hotellet skal bygges og eies av Avinor og vil etter planen stå ferdig i 2008. Radisson SAS-hotellet vil ligge med direkte tilknytning til terminalen og ha cirka 135 rom.



Avinor forlenger rullebanen ved Molde lufthavn, Årø



Styret i Avinor besluttet i september å inngå avtale med Molde Lufthavnutvikling AS om forlengelse av rullebanen ved Molde lufthavn, Årø. Ny rullebane kan være klar høsten 2007 eller våren 2008.

Ny kontrakt om kontrollflyging



Avinor inngikk i februar kontrakt med Sundt Air AS om leveranse av kontrollflytjenester på flynavigasjonsanlegg i Norge. Avtalen gjelder fra 1. mars 2006 for en periode på 5 år, med opsjon på ytterligere 2 år.

An aerial photograph of a construction site. A person wearing a red jacket and a high-visibility vest is walking across a large, flat, grey concrete area. The ground is marked with several red lines forming a grid pattern. A white line is also visible, curving across the lower part of the image. The overall scene is industrial and minimalist.

03

HOVEDTALL 2006

AVINOR KONSERN

HOVEDTALL

Hovedtall Avinor konsern

(Alle beløp er i millioner kroner)

Resultatregnskap	2006	2005	2004	2003
Trafikkinntekter	3 515	3 291	3 138	2 789
Offentlig kjøp	0	35	264	250
Øvrige inntekter	2 503	1 929	1 673	1 509
Sum inntekter	6 018	5 255	5 075	4 548
Driftsresultat	942	810	995	-346
Årsresultat	433	386	463	-577

Balanse	2006	2005	2004	2003
Anleggsmidler	19 533	19 057	19 428	29 465
Omløpsmidler	2 876	3 048	2 515	2 155
Egenkapital	7 480	7 372	7 012	6 814
Forpliktelse	6 075	5 951	5 735	15 598
Langsiktig gjeld	6 655	6 991	7 823	8 064
Kortsiktig gjeld	2 199	1 791	1 373	1 144
Totalkapital	22 409	22 105	21 943	31 620
Investeringer	1 545	826	720	662

Flytrafikk (tall i 1000)	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Antall passasjerer totalt	36 203	32 762	31 196	28 995	28 637	30 090
Flybevegelser	623	590	582	559	552	603

Nøkkeltall	2006	2005	2004	2003
Likviditetsgrad i %	131	170	183	188
Selvfinansieringsgrad i %	53	51	47	46

Personal	2006	2005	2004	2003
Ansatte	2 792	2 588	2 732	3 072

Definisjoner:

Antall passasjerer totalt: Passasjerer ved hver enkelt avgang og landing

Flybevegelser: Antall avganger og landinger

Likviditetsgrad: Omløpsmidler i % av kortsiktig gjeld

Selvfinansieringsgrad: Egenkapital i % av egenkapital og finansiell gjeld

A portrait of Inge K. Hansen, a middle-aged man with grey hair, wearing a dark suit, a light blue shirt, and a dark tie with small white dots. He is smiling slightly and looking towards the camera. A small name tag is visible on his lapel.

04

STYRETS

ÅRSBERETNING 2006

Inge K. Hansen

Styrets leder

Styrets Årsberetning 2006

Hovedpunkter i 2006

- Arbeidet med flysikkerhet og HMS har fortsatt i 2006. Det er gjennomført et stort antall interne og eksterne revisjoner, inspeksjoner og risikoanalyser som danner grunnlag for det videre arbeidet. Viktige tiltak for å fremme sikkerhetskulturen er igangsatt.
- Miljøarbeidet er systematisert og integrert i konsernets styrings- og rapporteringssystem.
- Flytrafikken økte med 10,5 prosent til 36,2 millioner passasjerer. Den sterke trafikkveksten kombinert med skjerpede security regler har gitt kapasitetsutfordringer i perioder med høy trafikk.
- Stabil driftsavvikling har vært prioritert både innenfor flysikringstjenesten og bakketjenesten. Gjennom 2007 vil det gradvis skje en netto tilgang av nye flygelederressurser.
- Arbeidsmiljøet er styrket med større motivasjon og mer optimistisk syn på egen arbeidssituasjon. Ansatte viser stor tro på konsernets fremtidsutsikter.
- Samlede driftsinntekter utgjorde 6,0 milliarder kroner med et resultat etter skatt på 433 millioner kroner. Som en følge av investeringer på 1,5 milliarder kroner, er konsernets netto kontantstrøm negativ med 301 millioner kroner. Investeringsbehovet i de nærmeste årene er meget høyt.

Om Avinor

- Avinor driver lufthavner og flysikringstjeneste i Norge. Konsernets hovedmålsetting er å legge til rette for sikker og effektiv luftfart. Totale driftsinntekter utgjør i størrelsesorden 6 milliarder kroner, og antallet årsverk er ca. 2800. Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eiet av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Konsernets hovedkontor er i Oslo.

Flysikkerhet og HMS

Regulatoriske krav og målsetting

De regulatoriske kravene på sikkerhetsområdet følger av Norges internasjonale forpliktelser gjennom EØS og ICAO (FNs internasjonale organisasjon for sivil luftfart). Basert på disse, innfører Luftfartstilsynet norske bestemmelser som Avinor forholder seg til. Det er i 2006 nedlagt et betydelig arbeid i forbindelse med forberedelse til sertifisering av Avinors flysikringstjeneste i henhold til krav fra EU.

Hovedmålet for flysikkerhet er at Avinor skal videreutvikle et høyt kvalitativt og effektivt sikkerhetsnivå i hele sin virksomhet for å unngå ulykker og alvorlige hendelser. Konsernet har i 2006 arbeidet med sikkerhetskultur, og har igangsatt flere prosjekter og tiltak. Rapporteringssystemet for uønskede hendelser og oppfølging av meldinger er forbedret.

Divisjonene arbeider systematisk med flysikkerhet. Lukking av meldinger, blant annet rapporterte avvik fra interne og eksterne revisjoner og inspeksjoner, har vært et prioritert område. Oppfølgingen av meldinger baserer seg i stadig større grad på at disse blir risikoklassifisert som grunnlag for den videre behandlingen i divisjonene. Rapportering fra divisjonene til ledelsen er forbedret.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomførte konsultentselskapet Booz Allen Hamilton i 2006 en evaluering av Avinors organisasjon. Hovedkonklusjonen når det gjelder sikkerhet var at det ikke ble avdekket forhold ved Avinors organisasjonsmodell som påvirker flysikkerheten negativt. Dialogprosessen omkring flysikkerhet er på plass internt i Avinor, og fungerer mellom relevante ledd innenfor organisasjonen og mellom organisasjonen og Luftfartstilsynet. Videre ble det presisert at Avinor har tilstrekkelig god lederkompetanse og tilfredsstillende systemer og rutiner til å drive det spesielle prosessarbeidet som skal opparbeide en dyper sikkerhetstankegang.

Aktiviteter i 2006

Innenfor flysikkerhet, security og HMS er det i 2006 på konsernbasis gjennomført ca. 30 interne revisjoner og inspeksjoner. I tillegg har flere eksterne myndighetsorganer gjennomført tilsyn, blant annet ESA som har benyttet seks lufthavner som inspeksjonsobjekt for å kontrollere norsk implementering av EU-forordninger innen security. Ingen av inspeksjonene resulterte i såkalte Artikkel 15 vedtak, hvilket betyr at alle lufthavnene tilfredstilte de miniumskrav ESA stiller til nivået på sikkerhetskontrollen. ICAO har gjennomført en inspeksjon av Oslo Lufthavn Gardermoen i forhold til internasjonale standarder innen safety og security. Luftfartstilsynet har gjennomført tilsyn ved 15 lufthavner.

Det er videre gjennomført ca. 50 risikoanalyser i 2006, fordelt omtrent likt mellom flysikringstjenesten og bakketjenesten. Det høye antallet analyser må ses i sammenheng med de mange endringene og ombyggingsprosjektene som Avinor gjennomfører.

De viktigste funn fra Avinors interne revisjoner har vært knyttet til forbedringsbehov innenfor ferdelsesområdene, kommunikasjon tårn-bakke, forståelse av hvordan styringssystemet fungerer, samt hvordan rapporteringssystemet kan benyttes for oppfølging. Det er iverksatt forbedringstiltak for samtlige funn. De viktigste funn fra Luftfartstilsynets inspeksjoner er knyttet til sikkerhetskontrollen, utforming av lufthavnene, forståelse av regelverk og styringssystem.

Ulykker og alvorlige luftfartshendelser

I 2006 ble det registrert en luftfartsulykke og åtte alvorlige luftfartshendelser der Avinor var medvirkende part. Tilsvarende tall for 2005 var en luftfartsulykke og 16 alvorlige luftfartshendelser.

Avinors målsetting er at det ikke skal skje luftfartsulykker der Avinor har vært medvirkende part, og at antall alvorlige luftfartshendelser der Avinor har vært medvirkende part skal reduseres.

Prosjekter

I perioden fra 2002 har endringer i prosedyrer, trafikkflyt, trafikknivå og sammensetning av flybevegelser medført en endring i belastningen i sektorene i Oslo kontrollsentrals ansvarsområde (Oslo AoR). Erfaringene har vist at det er behov for hjelpemidler som kan optimalisere sekvensieringen av innkommende trafikk (arrival management system), og dette har medført behov for å vurdere luftromsorganiseringen i Oslo AoR. "Oslo

Advanced Sectorisation and Automation Project (Oslo ASAP)" ble etablert mai 2006 i den hensikt å utvikle og implementere den nye luftromsstrukturen. Prosjektet fikk også ansvar for anskaffe, implementere og idriftsette et "arrival management system". Oslo ASAP er gitt høy prioritet.

Med bakgrunn i gjennomgang av personellsituasjonen ved lufttrafikkjetenesten i Bodø og analyse av implementeringsaktiviteter for NATCON innenfor Bodø kontrollsentrals ansvarsområde (Bodø AoR), arbeides det nå etter en plan med å starte brukertrening på nytt radar- og reiseplandatasystem i Bodø i annet halvår 2007 med sikte på operativ drift fra årsskiftet 2008-2009. En full implementering av systemet er første prioritet, men en faset implementeringsstrategi vurderes parallelt som en alternativ plan.

Utvidelse av kontrollert luftrom til også å dekke offshore helikoptertrafikk er avhengig av utvidet radardekning, der blant annet installasjon av radarsensorer på installasjoner til havs inngår. Prosjektet med etablering av radar offshore er nå integrert i Avinors radarprosjekt. På grunn av endringer i ConocoPhillips sine planer for ny boligplattform, er det utfordringer i forhold til å plassere radarsensor på Ekofiskfeltet. Anskaffelse av radar til Heidrunplattformen er i rute, og fremdriften tilsier gjennomføring av "Site Acceptance Test" på ny radarinstallasjon i 2008. Etablering av kontrollert luftrom på Haltenbanken kan likevel bli forsinket fordi Bodø kontrollsentral må prioritere aktiviteter i forbindelse med NATCON-prosjektet. Fremdriften på tilsvarende etablering i Ekofisk-området er ikke definert. Dette skyldes manglende avklaringer i forhold til radarinstallasjonen på Ekofiskfeltet, og avklaring av egnet plassering av en landbasert radar.

Etablering av presisjonsinnflygingssystemer ved de regionale lufthavnene basert på satellitteknologi (SCAT-I) forventes offisielt åpnet i mai 2007. Det er etablert bakkestatjoner ved Brønnøysund, Hammerfest og Førde lufthavner. Ytterligere fire lufthavner forventes utbygd i 2007, og det er lagt opp til at ytterligere seks lufthavner får bakkestatjoner i løpet av 2008.

Luftfartstilsynet har innført skjerpede krav til utforming av sikkerhetsområder for rullebaner kortere enn 1200 meter. Kravene vil medføre store investeringer på de regionale lufthavnene i årene fremover. Det har vært usikkert hvorvidt Luftfartstilsynet ville innføre norske bestemmelser som går utover internasjonale anbefalinger. På grunn av tidsfrister for teknisk/operative godkjen-



Luftfartens samfunnsnytte er meget stor i Norge der årlig antall innenriksreiser per innbygger, samt bransjens andel av det samlede transportvolum, er fem ganger større enn gjennomsnittet for Europa.

ninger, er det ved enkelte lufthavner i 2006 gjennomført investeringer som har tatt høyde for eventuelle tilleggskrav. Denne usikkerheten er nå fjernet ved at Luftfartstilsynet i brev av 14. mars 2007 avklarte at de norske kravene skal være i samsvar med internasjonale anbefalinger (ICAOs annek 14). Det videre prosjekteringsarbeidet for utforming av sikkerhetsområder ved de regionale lufthavnene vil innrette seg etter avklaringen fra Luftfartstilsynet.

Security

Regelverket innen security ved lufthavnene har vært og er under stadig utvikling. Av sentrale endringer som berørte 2006 nevnes utvidelse av sikkerhetskritisk område (CSRA) med utvidet sikkerhetskontroll av ansatte, separat kontroll av bærbare PC-er og implementering av krav til kontroll av væske. Det nevnte CSRA-prosjektet omfatter store investeringer og endringer i lufthavnens driftskonsept, inkludert et behov for flere sikkerhetskontrollører. De skjerpede securityreglene medfører økt

ulempe både for passasjerer, ansatte i flyselskapene og egne ansatte, og det vurderes løpende løsninger som sikrer minst mulig ulempe for de berørte, uten at man kommer i konflikt med bestemmelsene.

Helse, miljø, sikkerhet

Helse, miljø og sikkerhet (HMS) er definert i Avinors styringssystem, og inngår i konsernets systematiske interne revisjonsarbeid. Fagområdet er videreutviklet i 2006 ved at det er etablert ensartede retningslinjer og prosedyrer. Det er definert HMS kompetansekrav til alle med operativt lederansvar, og konsernets sentrale arbeidsmiljøutvalg er styrket ved at alle divisjonsdirektører er blitt medlemmer.

I løpet av 2006 ble det innrapportert 55 arbeidsrelaterte ulykker i konsernet sammenliknet med 50 året før. Totalt antall skadetilfeller involvert i disse ulykkene var 55 hvorav 24 personskader medførte fravær. Antall rapporterte skadetilfeller i 2005 var 57 hvorav 25 personskader medførte fravær.

Samfunn og miljø

Generelt

Luftfartens samfunnsnytte er meget stor i Norge der årlig antall innenriksreiser per innbygger, samt bransjens andel av det samlede transportvolum, er fem ganger større enn gjennomsnittet for Europa. Ringvirkingsstudier viser at flyplassdekningen har stor betydning for næringsliv og sysselsetting. Norges geografi og desentraliserte bosetningsstruktur gir beskjedne konkurranseflater til andre transportmidler, og gjør at flyet er den eneste realistiske transportform mange steder.

Avinor har som policy at virksomhetens miljøprestasjon kontinuerlig skal forbedres, og hvor miljøvurderinger skal inngå som en integrert del av strategiske vurderinger og operasjonelle beslutninger. Målet er at Avinor skal være en miljøbevisst og konstruktiv bidragsyter i norsk samfunns- og næringsutvikling.

Ytre miljø

Ytre miljø er integrert i Avinors styringssystem og følger prinsippene i ISO 14001. Dette innebærer et systematisk

og kontinuerlig forbedringsarbeid i alle faser fra planlegging, utføring, kontroll og korrigerende.

Utslipp knyttet til fly-, bane- og brannøvingsaktiviteter er konsesjonspliktige etter forurensningsloven, og konsernets mål er å ha utslippstillatelser for alle lufthavner. Søknader til Fylkesmennenes miljøvern-avdelinger ble sendt i 2003, og per 31. desember 2006 er det 21 lufthavner som fremdeles har en eller flere utslippstillatelser til behandling hos Fylkesmennene. Saksbehandlingstiden er lite tilfredsstillende.

Det er i 2006 gjennomført 10 interne revisjoner der ytre miljø var revisjonstema. I tillegg har Svalbard lufthavn, Longyear hatt tilsyn fra Sysselemanden. Det er avdekket brudd på utslippstillatelsene ved fire lufthavner. Oslo Lufthavn Gardermoen hadde i tillegg ett mindre og kortvarig brudd på utslippstillatelsen for grunnvannet. Avvikene er meldt til myndighetene i henhold til vilkår gitt i utslippstillatelsene.

Forbruk av flyavisings- og baneavisingskjemikalier varierer med trafikkmengde og værforhold. Oslo Lufthavn Gardermoen hadde i vintersesongen 2005-06 en sterk økning av kjemikalieforbruket, mens det ble



Avinor har som policy at virksomhetens miljøprestasjon kontinuerlig skal forbedres, og hvor miljøvurderinger skal inngå som en integrert del av strategiske vurderinger og operasjonelle beslutninger. Målet er at Avinor skal være en miljøbevisst og konstruktiv bidragsyter i norsk samfunns- og næringsutvikling.

registrert en nedgang ved Avinors øvrige lufthavner. Over de siste årene er det i økende grad tatt i bruk baneavsisingskjemikalier som har mindre miljøpåvirkning enn tidligere benyttede kjemikalier. Brannøvingsvirksomheten følges opp for å sikre at olje og slukkemidler i avløpsvannet tilfredsstillende utslippskravene.

I perioden 1999-2006 viser registreringer at antall personer plaget av flystøy er redusert med ca. 26 prosent. Reduksjonen skyldes i første rekke utskiftning til mer stillegående flytyper. Ved Oslo Lufthavn Gardermoen ble det i 2006 registrert 49 mulige overtredelser av støyforskriften. Til tross for sterk trafikkøkning, er dette konsistent med en nedadgående trend som er registrert de siste årene. Reduksjon i 2006 er på ca. 40 prosent sammenliknet med 2005. Ny forskrift om inn- og utflyging ved Oslo Lufthavn Gardermoen er til behandling i Samferdselsdepartementet. Forskriften må ses i sammenheng med innføring av ny luftromsstruktur på Østlandet, jf. omtale ovenfor under fysikkerhet og HMS. I samsvar med EU rammedirektiv for støy (2002/30/EF), driver Avinor en systematisk kartleggingsvirksomhet for støy. I 2006 har Avinor publisert nye flystøysoner ved 15 lufthavner.

I 2002 tok naboene ut stevning mot Oslo Lufthavn AS med bakgrunn i naboloven, med krav om erstatning for de støyulempene flyplassen medfører. Saken har vært gjennom alle rettsinstanser, og endte i 2006 med en dom i Høyesterett der Oslo Lufthavn AS ble dømt til å betale erstatning for redusert eiendomsverdi til alle saksøkerne. Med denne dommen er det innført en ny og strengere rettspraksis for støyerstatning etter naboloven enn tidligere flyplassdommer. Etter Avinors vurdering kan dommen få konsekvenser for andre lufthavner så vel som andre transportsektorer.

Konsernet hadde et energiforbruk til elsesifikke anlegg på 165,5 GWh i 2006 hvilket er en økning på ca. 2 prosent sammenliknet med 2005. Energiforbruket varierer med temperaturforhold, aktivitetsnivå og økt bygningsmasse. ENØK-prosjekter i konsernet viser en god kost/nytte-effekt, og slike tiltak inngår som en viktig del av konsernets utbyggingprosjekter.

Total registrert avfallsmenge inklusive avfall fra konserneksterne avfallprodusenter ved lufthavnene var i 2006 ca. 9697 tonn og 1694 kubikkmeter. Sorteringsgraden målt i vekt er beregnet til ca. 49 prosent. Avfallsmengden har økt med ca. 3 prosent fra året før, mens sorteringsgraden har gått noe ned. Avinor arbeider for å tilrettelegge en miljøvennlig avfallshåndtering for alle aktørene på lufthavnene.

Utslipp til luft stammer primært fra flytrafikken, men også med bidrag fra drift av lufthavnene samt passasjertransport til og fra lufthavnene. Ved de fleste norske lufthavnene er spredningsforholdene så gunstige at lokal luftforurensing ikke er et særskilt problem. Ved Oslo Lufthavn Gardermoen overvåkes luftkvaliteten ved måling av svevestøv og nitrogenoksider (NOx). I 2006 ble grenseverdien for svevestøv overskredet én gang, mens nivåene for nitrogenoksider har vært godt under grenseverdien i forurensningsforskriften. Grenseverdiene tillates overskredet henholdsvis 35 og 18 ganger per år.

Andelen passasjerer som reiser med kollektive transportmidler til lufthavnen, utgjorde ved Oslo Lufthavn Gardermoen i gjennomsnitt 59 prosent i 2006. Kollektivandelen er høy målt mot sammenlignbare lufthavner. Avinor vil fortsette sitt engasjement med å legge til rette for at andelen kollektivreisende økes både ved Oslo Lufthavn Gardermoen og andre lufthavner i Norge.

Prosjekter

Avinor har i 2006 samarbeidet med det nasjonale prosjektet Statens kulturhistoriske eiendommer ved å utarbeide en samlet oversikt over kulturminner og kulturmiljøer innenfor luftfartssektoren. Dokumentasjonen skal inngå i en landsverneplan som skal ferdigstilles i løpet av 2008.

Det er i 2006 tatt initiativ til et prosjekt som skal vurdere bærekraftig utvikling av luftfarten. I samarbeid med andre aktører i bransjen, er målsettingen blant annet å identifisere og implementere miljøtiltak som bedrer luftfartssektorens samlede miljøprestasjon. Prosjektet er planlagt ferdig i begynnelsen av 2008.

Kunder og samarbeidspartnere

Trafikkstatistikk

Flytrafikken økte med 10,5 prosent i 2006 målt i antall passasjerer, og med 5,7 prosent målt i antall flybevegelser på lufthavnene. Totalt antall passasjerer over Avinors lufthavner økte fra 32,7 millioner i 2005 til 36,2 millioner i 2006. Ved Oslo Lufthavn Gardermoen økte antall passasjerer med 11,2 prosent til 17,7 millioner i 2006, og antall flybevegelser med 6,3 prosent.

Fraktrafikken målt i fraktet vekt økte med 3,7 prosent i 2006. Offshore trafikken økte med 6,3 prosent i passasjerer og 5,0 prosent i flybevegelser. Antall overflygninger i norsk luftrom økte med 10,3 prosent i 2006, og utgjør nå 7 prosent av alle IFR flybevegelser i norsk luftrom.

Trafikkveksten langs alle måleparametre har vært større enn forventet, og flere lufthavner opererer med full kapasitetsutnyttelse i perioder av døgnet med høy trafikk. Kombinert med skjerpede regulatoriske krav for eksempel knyttet til securitykontroll, har dette i perioder gitt store driftsutfordringer.

Ved Oslo Lufthavn Gardermoen er det i 2006 innledet planarbeid for en ny passasjerterminal som er forventet ferdig i 2012. Det er videre igangsatt utvidelse av parkeringshuset for reisende som i løpet av 2007 skal gi ca. 2600 nye parkeringsplasser. Det er også igangsatt tiltak for utvidelse av kapasiteten for bakkeparkering, flyoppstillingsplasser og securitykontroll av passasjerene.

Punktlighet og regularitet

En viktig del av Avinors samfunnsansvar er å legge til rette for punktlighet og regularitet. Avinor har målsatt en punktlighet på minst 88 prosent og regularitet på minst 98 prosent, men det er viktig å påpeke at denne måloppnåelsen avhenger av samspillet mellom lufthavn, flyselskaper, handlingselskaper mv. Det er estimert at Avinors andel av forsinkelsene utgjør ca. 24 prosent (lufthavndrift og flysikkerstjeneste), mens andre aktører står for ca. 63 prosent. Værmessige forhold står for de resterende forsinkelsene.

Registrert punktlighet i 2006 var 81,6 prosent sammenliknet med 84,2 prosent i 2005. Registrert regularitet var 97,8 prosent som er på nivå med 2005. Norsk regularitet og punktlighet er blant de beste i Europa, men har vist en nedadgående tendens de siste årene. Denne utviklingen henger blant annet sammen med anstrengelsene for en høyere kapasitetsutnyttelse hos flyselskapene som gjør totalsystemet mer sårbart for driftsforstyrrelser.

Personal og organisasjon

Årsverk

Gjennomsnittlig antall årsverk inklusive innkalkulert overtid utgjorde i 2006 2792 hvilket er en økning på 2,7 prosent sammenliknet med 2005. Økningen på ca. 48 årsverk har i hovedsak skjedd innenfor lufthavn-divisjonene og ved Oslo Lufthavn Gardermoen.

Arbeidsmiljø

Høsten 2006 ble det gjennomført en medarbeiderundersøkelse der 73 prosent av de ansatte deltok. Tilsvarende undersøkelser ble gjennomført i 2002 og 2004. Resultatet i 2006 var av en langt mer positiv karakter sammenliknet med forrige undersøkelse i 2004, og da spesielt på forhold som dreier seg om stolthet og motivasjon. Tiltro til den øverste ledelsen er betydelig styrket sammenliknet med den forrige undersøkelsen i 2004. Flere forhold i rapporten tyder på at ansatte har et langt mer positivt og optimistisk syn på egen arbeidssituasjon og fremtiden for selskapet. Det finnes imidlertid fortsatt enkelte forhold hvor det lokalt er iverksatt forbedringstiltak, blant annet på steder der konfliktnivået fremstår som for høyt. På konsernnivå vil selskapet særlig følge opp arbeidet med å forbedre mål- og utviklingssamtaler, systematisere kompetanse- og lederutvikling samt styrke HMS arbeidet. Det er bestemt at medarbeiderundersøkelsene heretter skal gjennomføres årlig.

Flygeledersituasjonen

Driftssituasjonen med hensyn til antall flygeledere er fremdeles sårbar. Gjennom en sterk prioritering av drift fremfor utviklingsprosjekter, ble driftsleveransene forbedret i siste halvår 2006. Flysikkerstjenesten går inn i 2007 med den samme sårbare bemanningssituasjonen, men utover året vil det gradvis skje en ressurstilførsel. Mye av denne ressurstilførselen vil likevel ikke kompensere for de ekstraressursene som blant annet må frigjøres i form av et løft i utdanningen av nye flygeledere, samt avgang av flygeledere som passerer den operative aldersgrensen på 60 år. Det arbeides derfor med ulike tiltak for å begrense de negative effektene for Avinors kunder. Det er rekruttert et mindre antall utenlandske flygeledere, og det arbeides også med å få hjem igjen flygeledere som i 2006 dro til utenlandske tjenesteleverandører. Avinor har for tiden 41 aspiranter under utdanning, og det er planlagt utdanningsstart for ytterligere 36 aspiranter inneværende år. Rekruttering og utdanning av nye



Det er i 2006 tatt initiativ til et prosjekt som skal vurdere bærekraftig utvikling av luftfarten. I samarbeid med andre aktører i bransjen, er målsettingen blant annet å identifisere og implementere miljøtiltak som bedrer luftfartssektorens samlede miljøprestasjon.

flygeledere vil være en prioritert aktivitet de nærmeste årene med sikte på maksimal utnyttelse av vår utdanningskapasitet.

Sykefravær

Sykefraværet var i 2006 gjennomsnitt 5,1 prosent hvorav langtidssykefraværet (lengre enn to uker) var 3,5 prosent. Avinor har tidligere inngått samarbeidsavtale om inkluderende arbeidsliv (IA). IA har som utgangspunkt at arbeidsplassen skal fungere som hovedarena i arbeidet med å redusere sykefravær og utstøting fra arbeidslivet.

Likestilling

Blant de aksjonærvalgte representantene består konsernstyret av tre kvinner og tre menn. Ansatterepresentantene er alle tre menn. Det er igangsatt en prosess for å få etablert en balansert kjønnsfordeling også blant de ansattes representanter i styret. I konsernledelsen sitter per årsskiftet to kvinner og ni menn. I virksomheten totalt sett er andelen kvinner 23,2 prosent. Avinor har som målsetting å oppnå en bedre kjønnsfordeling spesielt i ledende stillinger. Virksomheten tar sikte på å utvikle kvinnelige ledere gjennom konsernets lederutviklingsprogram.



Økonomi og finans

Årsresultat og avkastning på investert kapital

Konsernets resultat etter skatt ble i 2006 433 millioner kroner sammenliknet med 386 millioner kroner året før. Resultatet for 2006 er positivt påvirket av en planmessig reversering av avsatte driftsforpliktelser knyttet til den ulønnsomme delen av lufthavnnettet på 180 millioner kroner.

Avkastning på investert kapital etter skatt justert for avsatt driftsforpliktelse lufthavndrift ble 3,6 prosent sammenliknet med 4,3 prosent for 2005. Samferdselsdepartementet har gjennom Stortingsmelding 15 (2006-2007) definert Avinors avkastningskrav til 6,45 prosent.

Driftsinntekter

Driftsinntektene økte med 14,5 prosent i 2006 til 6018 millioner kroner hvorav 3515 millioner kroner utgjorde trafikkinntekter fra flyselskapene. Øvrige driftsinntekter kommer i all hovedsak fra avledet virksomhet som utleie av arealer til butikkdrift, service, parkering, hoteller og

annen bruk av infrastruktur. Øvrige driftsinntekter får relativt sett en økende betydning, og utgjorde i 2006 nær 42 prosent av totale driftsinntekter sammenliknet med ca. 36 prosent i 2005. Veksten i driftsinntektene skjer i hovedsak ved Oslo Lufthavn Gardermoen og de øvrige større lufthavnene. Avinor har i 2006 ikke mottatt offentlige kjøp av regionale luftfartstjenester. I 2005 utgjorde dette 35 millioner kroner.

Driftskostnader

Driftskostnadene utgjorde i 2006 5257 millioner kroner som er en økning fra året før på 812 millioner kroner eller 18,3 prosent. Justert for endringer i spesielle restruktureringskostnader i 2005, er økningen 557 millioner kroner eller 11,8 prosent. Hovedgrunnene til kostnadsveksten er økte kostnader knyttet til security og flysikring. Totale securitykostnader utgjorde i 2006 726 millioner kroner, en økning på nær 35 prosent sammenliknet med 2005. Konsernets inntektsførte securityavgifter i 2006 utgjorde 692 millioner kroner, slik at konsernet i 2006 hadde en netto negativ resultat effekt på 34 millioner kroner knyttet til security. Økningene

Gjennom økte samfunnsforventninger, for eksempel krav om lengre

åpningstider ved lufthavnene og økt beredskap, samt økte regulatoriske

krav til flysikkerhet og security, drives kostnadene oppover.

i securitykostnadene må ses i lys av de økte regulatoriske kravene beskrevet under flysikkerhet og HMS ovenfor. Økte flysikringskostnader er relatert til ny tariffavtale med Norsk Flygelederforening i juni 2006, beredskapsavtale med fullmektiger, utviklingsprosjekter og sikkerhetsanalyser.

Driftsresultat

Driftsresultatet ble 942 millioner kroner sammenliknet med 811 millioner kroner i 2005. Justert for endringer i balanseførte avsetninger knyttet til lufthavndrift og spesielle restruktureringskostnader, økte driftsresultatet i 2006 med ca. 37 prosent og driftsmarginen forbedret seg fra 10,6 prosent i 2005 til 12,7 prosent i 2006. Justert for konserninterne transaksjoner og fordelinger, står Oslo Lufthavn Gardermoen for et driftsresultat på 1567 millioner kroner og divisjon store lufthavner for 542 millioner kroner. Resultatet fra disse lufthavnene går med til å finansiere det øvrige lufthavnnettet som går med et driftsunderskudd på i alt 889 millioner kroner.

Finansposter og skatt

Netto finansresultat ble minus 406 millioner kroner sammenliknet med minus 423 millioner kroner i 2005. Resultatforbedringen skyldes hovedsakelig redusert netto rentebærende gjeld i konsernet.

Årets skattekostnad utgjorde 103 millioner kroner som ga en effektiv skattesats på 22,4 prosent. Den effektive skattesatsen er lavere enn 28 prosent i hovedsak på grunn av ikke skattepliktig reversering av balanseført driftsforpliktelse lufthavndrift.

Kontantstrøm og kapitalstruktur

Konsernet hadde en netto negativ kontantstrøm på 301 millioner kroner i 2006 sammenliknet med en netto positiv kontantstrøm på 391 millioner kroner i 2005. Kontantstrømmen fra driftsaktiviteter utgjorde 1698 millioner kroner, mens netto investeringer, nedbetaling av gjeld og betaling av utbytte til staten utgjorde nær 2000 millioner kroner. Vesentlige regnskapsposter uten kontanteffekt er belastede avskrivninger med 1185 millioner kroner, samt endret balanseført pensjonsforplik-

telse på 329 millioner kroner.

Konsernet økte investeringene med 87 prosent i 2006 fra 826 millioner kroner i 2005 til 1545 millioner kroner i 2006. Både sikkerhetsrelaterte forhold og utviklingstiltak er styrket sammenliknet med tidligere år.

Konsernets total kapital utgjør 22,4 milliarder kroner med en egenkapitalandel på 33,4 prosent. En vesentlig del av total kapitalen består av driftsmidler samt forpliktelser knyttet til driften av lufthavnene. I forbindelse med utbyggingen av Oslo Lufthavn Gardermoen, utgjør gjestående gjeld til staten 6,4 milliarder kroner per 31. desember 2006. Konsernets netto balanseførte pensjonsforpliktelse er økt med nær 46 prosent blant annet som en følge av tariffoppgjøret i 2006. De aktuarmessige faktorene for beregning av konsernets pensjonsforpliktelse er basert på normale forsikringsmessige forutsetninger, og er i all hovedsak uendret fra året før.

Konsernets finansielle stilling ved årsskiftet er god med en likviditetsreserve på 1965 millioner kroner. Konsernets kortsiktige betalbare gjeld utgjorde 2199 millioner kroner.

Konsernet forventer å kunne finansiere nødvendige investeringer i 2007 uten opptak av lån, men på grunn av et høyt investeringsnivå forventes en vesentlig svekkelse av konsernets likviditetsreserve. Forberedelser for ekstern lånefinansiering vil initieres i 2007.

Finansiell risiko

Konsernet benytter finansielle instrumenter for å styre eksponering knyttet til endringer i valutakurs, renter og kraftpriser. Avinor er eksponert for valutarisiko knyttet til underveisinntekter og kraftkjøp. Det benyttes terminkontrakter for å begrense valutarisikoen.

Det inngås terminkontrakter for å dekke deler av konsernets kraftforbruk, og per årsskiftet er det vesentligste av konsernets forventede kraftforbruk sikret frem til og med 2009.

Konsernets langsiktige gjeld er eksponert for endringer i det langsiktige rentenivået da hovedtyngden av lånene er statslån hvor renten er knyttet til langsiktige statsobligasjonsrenter. En del av låneporteføljen har fast rente.

Ved plassering av konsernets overskuddslikviditet vektlegges utsteders soliditet og plasseringens likviditet foran avkastning. Likviditeten er ved årsskiftet plassert i bank på forhandlede vilkår.

Konsernet har historisk hatt lave tap på fordringer. Hovedtyngden av konsernets fordringer er mot flyselskapene som over noe tid har hatt utilfredsstillende lønnsomhet. En mindre del av fordringsmassen er sikret ved hjelp av bankgarantier og/eller depositum.

Morselskapet Avinor AS

Morselskapet hadde i 2006 et resultat etter skatt 219 millioner kroner sammenliknet med 66 millioner kroner året før. Resultatforbedringen skyldes et bedre netto finansresultat gjennom konsernbidrag og utbytte fra datterselskapet Oslo Lufthavn AS.

Driftsinntektene økte med 6,6 prosent til 3219 millioner kroner mens driftskostnadene justert for spesielle restruktureringskostnader i 2005 økte med 12 prosent til 3832 millioner kroner. Driftsresultatet etter reversering av balanseført driftsforpliktelse for den ulønnsomme delen av lufthavnnettene ble minus 434 millioner kroner sammenliknet med minus 148 millioner kroner i 2005.

Morselskapet hadde i 2006 en netto kontantstrøm på 336 millioner kroner sammenliknet med minus 343 millioner kroner i 2005. Netto investeringer, nedbetaling av eksternt gjeld og utbetaling av utbytte til staten utgjorde totalt 1049 millioner kroner. Netto reduksjon i lån til konsernselskaper utgjorde 975 millioner kroner. Kortsiktige balanseposter er økt med 482 millioner kroner. Resultatregnskapet er belastet med 637 millioner kroner i avskrivninger, samt endret balanseført pensjonsforpliktelse uten kontant effekt på 314 millioner kroner.

Morselskapets total kapital utgjør 14,2 milliarder kroner med en egenkapitalandel på 49,8 prosent. En vesentlig del av total kapitalen består av driftsmidler samt forpliktelser knyttet til driften av lufthavnene.

Fortsatt drift

I henhold til § 3-3 i regnskapsloven bekreftes det at regnskapet er utarbeidet på grunnlag av forutsetningen om fortsatt drift. Til grunn for antagelsen ligger fremtidige resultatprognoser.

Fremtidsutsikter

Samferdselsdepartementets forventninger og krav til Avinor er trukket opp i Stortingsmelding nr. 15 (2006-2007) som ble avgitt 15. desember 2006. Konsernet står

overfor betydelige målkrav som er krevende å balansere, og som finansielt sett kan være gjensidig utelukkende.

Gjennom økte samfunnsforventninger, for eksempel krav om lengre åpningstider ved lufthavnene og økt beredskap, samt økte regulatoriske krav til flysikkerhet og security, drives kostnadene oppover. Underskuddet ved de bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavnene øker i de kommende årene. Samtidig stilles konsernet overfor krav om at luftfartsavgiftene må settes ned.

Med en omfattende infrastruktur og høy andel faste kostnader, er Avinors økonomi og investeringsevne følsom for volumendringer. Fremtidig trafikkutvikling henger sterkt sammen med den generelle samfunnsøkonomiske utviklingen, flyselskapenes økonomi og Avinors evne til å tilby konkurransedyktige luftfartstjenester.

Konsernet forventer reduserte resultater og en negativ kontantstrøm de nærmeste årene. Eiers definerte krav til avkastning på investert kapital forventes ikke innfridd. Det er aktuelt å søke ny eksternt finansiering av investeringsbehovet de kommende årene. Styret er av den oppfatning at ordningen med statlig kjøp av regionale luftfartstjenester må opprettholdes slik at den kan komme til anvendelse dersom situasjonen krever det.

Eierstyring og selskapsledelse

Avinor AS er eneid av staten ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsministeren utgjør selskapets generalforsamling. Selskapet har etter avtale med de ansatte ikke bedriftsforsamling, men har i stedet tre representanter for de ansatte i styret. Styret er sammensatt av seks aksjonærvalgte medlemmer og i tillegg tre representanter for de ansatte. Styret fastsetter en årlig plan for sitt arbeid.

Styrets og administrerende direktørs ansvar og oppgaver er nedfelt i styrevedtatt styreinstruks og instruks for administrerende direktør. Styret har i løpet av året fastlagt selskapets strategi for perioden 2007-2011, samt etiske retningslinjer. Styret legger stor vekt på å følge opp regjeringens fokus på eierstyring og selskapsledelse ved forvaltningen av statens eierskap.

Disponering årets resultat

Resultatet etter skatt i Avinor AS er 219 millioner kroner. I samsvar med Samferdselsdepartementets fastsatte utbyttepolitikk for Avinor, foreslår styret at det deles ut et utbytte på 324,5 millioner kroner.

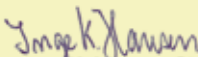
Dette gir følgende disponering av årets overskudd:

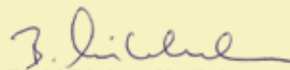
Til utbytte: 324,5 millioner kroner
Til annen egenkapital: - 105,6 millioner kroner

Fri egenkapital pr. 31.12.2006 var 752,4 millioner kroner.

I et utfordrende år takker styret alle ansatte og samarbeidspartnere for stor innsats i 2006. Styret takker også alle ansatte i securityselskapene som har håndtert innføring av et stadig mer komplekst og krevende regelverk i en situasjon med meget høy trafikkvekst.


Oslo, 28. mars 2007

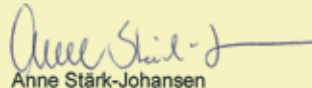

Inge K. Hansen, Styrets leder


Bård Mikkelsen, Nestleder



Kristin Vangdal

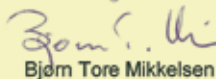

Oddbjørn A. Starrfelt


Petter Jansen


Anne Stærk-Johansen


Magne Jerpstad


Helge Løbergslil


Bjørn Tore Mikkelsen


Sverre Quale,
Administrerende Direktør



An aerial photograph of an airport tarmac. A white Braathens aircraft with blue and red accents is parked at a gate. The aircraft has the name 'BRAATHENS' and the registration 'LN-890' visible. A white ground support equipment (GSE) vehicle with the number '18' is positioned near the aircraft. Several orange ground support vehicles, including a tug and a tractor, are also visible on the tarmac. The ground is marked with white and red lines. A large yellow number '05' is overlaid on the bottom left of the image.

05

ÅRSREGNSKAP
2006

Resultatregnskap

Morselskap				Konsern	
2005	2006	Beløp i MNOK	Noter	2006	2005
		Driftsinntekter			
2 045,5	2 093,1	Trafikkinntekter	18	3 514,6	3 290,6
614,2	824,9	Salgs- og leieinntekter		2 497,3	1 882,7
35,0	0,0	Offentlig kjøp		0,0	35,0
323,9	300,4	Annen driftsinntekt		6,1	46,7
3 018,6	3 218,4	Sum driftsinntekter		6 018,0	5 255,0
		Driftskostnader			
23,2	33,0	Varekostnad		55,4	44,0
1 680,4	1 920,5	Lønn og andre personalkostnader	19	2 250,1	2 030,5
587,2	636,5	Av- og nedskrivninger	2, 3	1 185,0	1 145,2
1 128,6	1 241,7	Annen driftskostnad	20	1 765,3	1 479,4
-253,2	0,7	Flytte - og restruktureringskostnader	12, 13	0,7	-254,6
3 166,2	3 832,4	Sum driftskostnader		5 256,5	4 444,5
-147,6	-614,0	Resultat før reversering forpliktelse lufthavndrift		761,5	810,5
0,0	180,0	Reversering forpliktelse lufthavndrift	11	180,0	0,0
-147,6	-434,0	Driftsresultat		941,5	810,5
106,4	579,9	Finansinntekter	21	91,5	57,1
18,6	28,8	Finanskostnader	22	497,0	480,1
87,8	551,1	Finansresultat		-405,5	-423,0
-59,8	117,1	Resultat før skattekostnad		536,0	387,5
-125,7	-101,8	Skattekostnad	15	103,4	1,6
65,9	218,9	Årsresultat		432,6	385,9
		Disponering:			
26,4	324,5	Utbytte			
39,5	-105,6	Annen egenkapital			

Balanse

Morselskap				Konsern	
31-12-05	31-12-06	Beløp i MNOK	Noter	31-12-06	31-12-05
EIENDELER					
Anleggsmidler					
Immaterielle eiendeler					
306,5	408,6	Utsatt skattefordel	15	657,4	507,3
0,0	0,0	Goodwill	2	0,0	2,1
306,5	408,6	Sum immaterielle eiendeler		657,4	509,4
Varige driftsmidler					
8 481,9	8 708,9	Varige driftsmidler	3	17 494,8	17 524,8
843,0	967,4	Anlegg under utførelse	3	1 357,3	997,9
9 324,9	9 676,3	Sum varige driftsmidler		18 852,1	18 522,7
Finansielle anleggsmidler					
577,9	580,6	Investeringer i datterselskap	4	0,0	0,0
2 406,3	1 431,3	Lån til foretak i samme konsern	16	0,0	0,0
2,9	3,2	Andre finansielle anleggsmidler	5	23,6	24,8
2 987,1	2 015,1	Sum finansielle anleggsmidler		23,6	24,8
12 618,5	12 100,0	Sum anleggsmidler		19 533,1	19 056,9
Omløpsmidler					
11,2	11,7	Varer		15,6	15,1
549,6	1 268,0	Fordringer	6, 16	896,0	766,4
480,0	815,5	Bankinnskudd, kontanter og lignende	7	1 964,8	2 266,2
1 040,8	2 095,2	Sum omløpsmidler		2 876,4	3 047,7
13 659,3	14 195,2	Sum eiendeler		22 409,5	22 104,6


Oslo, 28. mars 2007


Inge K. Hansen, Styrets leder


Bård Mikkelsen, Nestleder


Kristin Vangdal


Oddbjørn A. Starrfelt


Petter Jansen


Anne Stärk-Johansen


Magnie Jerpstad


Helge Løbergli


Bjørn Tore Mikkelsen


Sverre Quale,
Administrerende Direktør

Morselskap						Konsern	
31-12-05	31-12-06	Beløp i MNOK	Noter	31-12-06	31-12-05		
EGENKAPITAL OG GJELD							
Egenkapital							
Innskutt egenkapital							
5 400,1	5 400,1	Selskapskapital	8, 9	5 400,1	5 400,1		
504,5	504,5	Overkursfond	9	504,5	504,5		
5 904,6	5 904,6	Sum innskutt egenkapital		5 904,6	5 904,6		
Opptjent egenkapital							
1 266,6	1 161,0	Annen egenkapital	9	1 575,4	1 467,3		
1 266,6	1 161,0	Sum opptjent egenkapital		1 575,4	1 467,3		
7 171,2	7 065,6	Sum egenkapital		7 480,0	7 371,9		
Gjeld og forpliktelser							
Avsetning for forpliktelse							
597,4	911,4	Pensjonsforpliktelse	10	1 050,7	721,8		
4 908,8	4 728,8	Avsetning forpliktelse lufthavndrift	11	4 937,7	5 117,7		
39,3	38,2	Restrukturering	12	38,2	39,3		
72,1	48,3	Annen forpliktelse	13	48,5	72,1		
5 617,6	5 726,7	Sum forpliktelser		6 075,1	5 950,9		
Annen langsiktig gjeld							
0,0	0,0	Lån fra Staten	14	6 026,7	6 415,6		
73,1	68,4	Annen langsiktig gjeld	14	628,7	575,1		
73,1	68,4	Sum annen langsiktig gjeld		6 655,4	6 990,7		
Kortsiktig gjeld							
150,2	270,9	Leverandørgjeld		425,7	239,1		
21,7	0,0	Betalbar skatt	15	256,1	221,6		
128,2	121,6	Skyldige offentlige avgifter		162,8	180,9		
26,4	324,5	Utbytte		324,5	26,4		
13,0	7,1	Restrukturering	11	7,1	13,0		
457,9	610,4	Annen kortsiktig gjeld	16	1 022,8	1 110,1		
797,4	1 334,5	Sum kortsiktig gjeld		2 199,0	1 791,1		
6 488,1	7 129,6	Sum gjeld		14 929,5	14 732,7		
13 659,3	14 195,2	Sum egenkapital og gjeld		22 409,5	22 104,6		
		Pantestillelser, garantiansvar	24	446,7	548,8		

Kontantstrømoppstilling

Morselskap			Konsern	
2005	2006	Beløp i MNOK	2006	2005
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
-59,8	117,1	Resultat før skatt	536,0	387,5
-2,7	-21,7	Periodens betalte skatter	-220,5	-2,7
8,8	25,9	Tap/gevinst anleggsmidler	27,7	10,4
587,2	636,5	Ordinære avskrivninger	1 185,0	1 145,2
0,0	-180,0	Reversering av forpliktelse lufthavndrift	-180,0	0,0
-166,6	111,5	Endring i varer, kundefordringer og leverandørgjeld	152,3	-180,8
349,6	314,0	Forskjellen mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	328,9	422,7
-246,9	-121,2	Endringer i andre tidsavgrensningsposter	-131,1	-207,7
-39,0	-472,4	Endringer i konserninterne fordringer og forpliktelser	0,0	0,0
430,6	409,7	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	1 698,3	1 574,6
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
-606,9	-1 016,5	Investeringer i varige driftsmidler	-1 545,0	-826,2
0,0	-2,7	Konserninterne investeringer	0,0	0,0
14,5	1,1	Salg av varige driftsmidler, herunder anlegg under utførelse	1,1	18,3
0,0	0,0	Merverdiavgiftsrefusjon Oslo Lufthavn	-94,6	206,7
0,0	0,0	Endring i andre investeringer	0,2	0,0
-592,4	-1 018,1	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-1 638,3	-601,2
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
0,0	0,0	Opptak av gjeld	100,2	0,0
0,0	-4,7	Nedbetaling av gjeld	-435,2	-430,7
-30,0	-20,0	Konsernintern utlån	0,0	0,0
0,0	995,0	Konsernintern nedbetaling av gjeld	0,0	0,0
-151,5	-26,4	Konsernbidrag/utbytte	-26,4	-151,5
0,0	0,0	Salg av verdipapirer	0,0	0,0
-181,5	943,9	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-361,4	-582,2
-343,3	335,5	Netto endring i likvider i året	-301,4	391,2
823,3	480,0	Kontanter og bankinnskudd pr. 01.01.	2 266,2	1 875,0
480,0	815,5	Kontanter og bankinnskudd pr. 31.12.	1 964,8	2 266,2

Regnskapsprinsipper

Generelt

Avinor AS er en direkte videreføring av forvaltningsbedriften Luftfartsverket, og ble etablert som statlig aksjeselskap med virkning fra 01.01.2003. Avinor konsernet ble således etablert med virkning fra samme dato.

Avinor AS overtok fra Luftfartsverket 45 lufthavner, flysikringsvirksomheten samt alle aksjene i Oslo Lufthavn AS. Virksomheten var gjenstand for en særlig verdsetting for fastsetting av åpningsbalansen. Dette medførte at virksomheten i Avinor AS fikk en netto negativ verdi. Det er imidlertid brukt bruttoverdier bl.a. for å synliggjøre forpliktelsene som hviler på lufthavnene.

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven og god regnskapskikk.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var en økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom selskapene i konsernet er eliminert. Konsernregnskapet er utarbeidet etter ensartede prinsipper, ved at datterselskapene og datterdatterselskapet følger de samme regnskapsprinsipper som morselskapet.

Kjøpte datterselskap regnskapsføres i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og identifiserbar gjeld i datterselskapet, som oppføres i konsernregnskapet til virkelig verdi på oppgjørstidspunktet. Eventuell merverdi eller mindreverdi utover hva som kan henføres til identifiserbare eiendeler og identifiserbar gjeld balanseføres som goodwill. Merverdi i konsernregnskapet avskrives lineært over de oppkjøpte eiendelenes forventede levetid.

Datterselskap

Datterselskap er vurdert etter kostmetoden i selskapsregnskapet. Investeringer er vurdert til anskaffelseskost for aksjer med mindre nedskrivning har vært nødvendig.

Utbytte og andre utdelinger er inntektsført samme år som det er avsatt i datterselskapene.

Salgsinntekter

Inntektsføring ved salg av varer og tjenester skjer på leveringstidspunktet.

Trafikkinntekter

Trafikkinntektene er basert på taktsregulativet som er godkjent av Samferdselsdepartementet. Inntektene med unntak av security-inntekter som skal være kostbasert, resultatføres basert på faktisk flytrafikk etter de satser som er fastsatt. Security-inntektene inntektsføres med basis i påløpte kostnader så lenge det er kostnadsdekning på konsernnivå.

Leieinntekter

Leieinntekter omfatter alle vederlag for utleie av fast eiendom, omsetningsbasert husleie og bruk av infrastruktur på flyplassområdet.

Klassifisering og vurdering av balanseposter

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost. Virkelig verdi vurderes samlet for selskapets og konsernets lufthavner. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på etableringstidspunkt.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene. I tillegg gjøres det for øvrige kundefordringer en uspesifisert avsetning for å dekke antatt tap.

Varelager

Varelageret er oppført i balansen til laveste verdi av anskaffelseskost og virkelig verdi.

Valuta

Pengeposter, fordringer og gjeld i utenlandsk valuta er vurdert til kursen ved regnskapsårets slutt.

Regnskapsprinsipper

Kortsiktige plasseringer

Kortsiktige plasseringer (aksjer og andeler vurdert som omløpsmidler) vurderes til laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi på balansedagen. Mottatt utbytte og andre tildelinger fra selskapene inntektsføres som annen finansinntekt.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets forventede levetid. Virkelig verdi vurderes samlet for selskapets og konsernets lufthavner.

Bygninger, rullebaner og øvrige driftsmidler som ikke er tatt i bruk, balanseføres som "Anlegg under utførelse" og avskrives ikke under oppføringsperioden.

Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet.

Personalutgifter i forbindelse med investeringsprosjekt balanseføres ikke.

Myndighetspålegg

Investeringer i forbindelse med myndighetspålegg balanseføres.

Forskning og utvikling

Utgifter til forskning og utvikling resultatføres løpende.

Forpliktelse lufthavndrift

Ved etablering av Avinor AS 01.01.2003 ble lufthavndriften (stam- og regionalnettet) og aksjene i Oslo Lufthavn AS (OSL) gjenstand for verdsetting til estimert virkelig verdi. Dette medførte at lufthavndriften i Avinor AS ble overtatt med en netto negativ verdi, mens verdiene av aksjene i OSL ble vurdert til mnok 6 296, som ga en merverdi på aksjene i OSL på mnok 5 985. I selskaps- og konsernregnskapet er forpliktelse i lufthavndriften og merverdi aksjer i OSL presentert netto. Eventuelle endringer i flyplasstruktur, og vesentlige endringer i tariffsystem, må besluttes av Stortinget.

Forpliktelsen reverseres med basis i beregnet kapitalslit begrenset innenfor forventet inntekts-, investerings- og kostnadsnivå.

Offentlig kjøp

Inntektsføres i det året bevilgningen gjelder for.

Pensjoner

Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser beregnes etter lineær opptjening basert på forutsetninger om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødlighet, frivillig avgang osv. Pensjonsmidler er vurdert til virkelig verdi og fratrukket i netto pensjonsforpliktelser i balansen. Estimaterendringer kostnadsføres direkte.

Skatt

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endringer i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 28% på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli nyttegjort.

Rentesikringer

Konsernet bruker finansielle instrumenter til å tilpasse konsernets rentereguleringsprofil til gjeldende renteforventninger og til målsetninger for renterisiko. Den regnskapsmessige behandlingen av en renteswap følger av intensjonen med avtalene. Sikringsinstrumenter får først resultatvirkning ved realisasjon. Konsernets renteswapper tilfredsstiller kravene til sikringsbokføring, og fremkommer i note 26.

Betingede utfall og usikre forpliktelser

Usikre forpliktelser regnskapsføres dersom det er sannsynlighetsovervekt for at den usikre forpliktelsen kommer til oppgjør. Beste estimat benyttes ved beregning av oppgjørsverdi.

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden.

NOTER

Note 1 Segment

Beløp i MNOK

Avinor konsernets virksomhet omfatter i dag flysikringstjenester og drift av i alt 46 lufthavner inkl. Oslo Lufthavn Gardermoen.

Segmentinformasjon viser driftsresultatet fordelt etter intern organisering i konsernet.

Avinor konsern 31.12.2006:

	Oslo lufthavn	Store lufthavner	Mellomstore lufthavner	Regionale lufthavner	Flysikring	Eliminering	Sum
Trafikkinntekter	1 421,5	1 077,8	303,5	109,3	602,5		3 514,6
Offentlig kjøp	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Andre inntekter	1 676,3	563,1	161,2	30,3	72,5		2 503,4
Intern fordeling	146,8	67,8	20,4	0,1	522,0	-757,1	0,0
Sum driftsinntekter	3 244,6	1 708,7	485,1	139,7	1 197,0	-757,1	6 018,0
Personalkostnader	334,3	248,0	222,5	268,6	1 176,7		2 250,1
Andre driftskostnader	677,8	430,1	240,0	194,5	279,0		1 821,4
Avskrivninger	543,0	197,2	148,6	151,3	144,9		1 185,0
Intern fordeling	122,2	291,1	182,3	105,5	56,0	-757,1	0,0
Sum driftskostnader	1 677,3	1 166,4	793,4	719,9	1 656,6	-757,1	5 256,5
Resultat før reversering forpliktelse lufthavndrift	1 567,3	542,3	-308,3	-580,2	-459,6	0,0	761,5

Avinor konsern 31.12.2005:

	Oslo lufthavn	Store lufthavner	Mellomstore lufthavner	Regionale lufthavner	Flysikring	Eliminering	Sum
Trafikkinntekter	1 245,2	1 028,5	286,8	112,8	617,3		3 290,6
Offentlig kjøp	0,0	0,0	0,0	35,0	0,0		35,0
Andre inntekter	1 274,5	441,7	131,6	21,7	59,9		1 929,4
Intern fordeling	119,5	47,4	24,4	0,6	432,8	-624,7	0,0
Sum driftsinntekter	2 639,2	1 517,6	442,8	170,1	1 110,0	-624,7	5 255,0
Personalkostnader	361,2	264,9	244,9	279,6	879,9		2 030,5
Andre driftskostnader	487,2	289,3	178,4	153,8	160,1		1 268,8
Avskrivninger	553,7	188,9	129,4	143,0	130,2		1 145,2
Intern fordeling	96,9	240,7	148,0	96,9	41,9	-624,4	0,0
Sum driftskostnader	1 499,0	983,8	700,7	673,3	1 212,1	-624,4	4 444,5
Resultat før reversering forpliktelse lufthavndrift	1 140,2	533,8	-257,9	-503,2	-102,1	-0,3	810,5

NOTER

Note 2 Immaterielle eiendeler

Beløp i MNOK

Avinor Konsern:

	Goodwill
Anskaffelseskost 01.01.06	12,7
Tilgang	0,0
Avgang	0,0
Anskaffelseskost 31.12.06	12,7
Avskrivninger	12,7
Balanseført verdi 31.12.06	0,0
Årets avskrivning	2,1
Økonomisk levetid	5 år
Avskrivningsmetode	Lineær
Prosent	20 %

Balanseført goodwill er knyttet til Oslo Lufthavns oppkjøp og fusjon av Aurstad Parkering AS.

Note 3 Varige driftsmidler

Beløp i MNOK

Avinor AS:	Grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum varige driftsmidler
Anskaffelseskost 01.01.06	2 326,4	3 696,6	1 873,5	387,7	1 859,8	258,9	10 402,9
Tilgang driftsmidler	4,8	388,7	171,1	65,6	223,4	38,6	892,2
Avgang driftsmidler	0,0	-48,0	0,0	-1,2	-13,9	-0,3	-63,4
Anskaffelseskost 31.12.06	2 331,2	4 037,3	2 044,6	452,1	2 069,3	297,2	11 231,7
Av- og nedskrivninger	0,7	775,1	494,0	198,3	966,5	88,2	2 522,8
Balanseført verdi 31.12.06	2 330,5	3 262,2	1 550,6	253,8	1 102,8	209,0	8 708,9
Årets av- og nedskrivninger	0,0	192,0	126,3	51,7	240,9	25,6	636,5
Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	10 år	5 - 15 år	5 - 40 år	
Avskrivningsmetode		Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	
Prosent	0 %	2 - 10 %	2 - 6,67 %	10 %	6,67 - 20 %	2,5 - 20 %	

Avinor konsern:	Grunn	Bygninger og annen fast eiendom	Banesystem	Transportmidler	Inventar, maskiner med mer	Veier, anlegg med mer	Sum varige driftsmidler
Anskaffelseskost 01.01.06	2 342,2	10 013,2	5 220,4	577,5	3 610,8	1 366,2	23 130,3
Tilgang driftsmidler	4,8	568,6	175,2	79,1	311,1	46,1	1 184,9
Avgang driftsmidler	0,0	-53,0	-4,0	-4,8	-19,5	-0,3	-81,6
Anskaffelseskost 31.12.06	2 347,0	10 528,8	5 391,6	651,8	3 902,4	1 412,0	24 233,6
Av- og nedskrivninger	0,7	2 199,2	1 595,3	327,5	2 109,6	506,5	6 738,8
Balanseført verdi 31.12.06	2 346,3	8 329,6	3 796,3	324,3	1 792,8	905,5	17 494,8
Årets av- og nedskrivninger	0,0	370,3	268,6	69,3	403,7	71,0	1 182,9
Økonomisk levetid		10 - 50 år	15 - 50 år	3 - 10 år	5 - 15 år	5 - 50 år	
Avskrivningsmetode		Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	Lineær	
Prosent	0 %	2 - 10 %	2 - 7 %	10 - 33 %	6,67 - 20 %	2 - 20 %	

Anlegg under utførelse:	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Balanseført verdi 01.01.	843,3	500,6	997,7	546,6
Netto tilgang driftsmidler	124,1	342,7	359,6	451,1
Balanseført verdi 31.12.	967,4	843,3	1 357,3	997,7

Note 4 Datterselskap

Beløp i MNOK

	Forretningskontor	Anskaffelsestidspunkt	Eier-/stemmeandel	Balanseført verdi 01.01.2006	Balanseført verdi 31.12.2006
Direkte eide DS:					
Oslo Lufthavn AS	Ullensaker	01-01-03	100 %	467,9	467,9
Avinors Parkeringsanlegg AS	Oslo	01-01-03	100 %	109,6	109,6
Flesland Eiendom AS	Oslo	19-05-04	100 %	0,3	2,9
Værnes Eiendom AS	Oslo	23-08-04	100 %	0,1	0,2
Sum balanseført verdi				577,9	580,6
Indirekte eide DS:					
Oslo Lufthavn Eiendom AS	Ullensaker	01-01-96	100 %	89,8	89,8
Sum balanseført verdi				89,8	89,8

NOTER

Note 5 Andre finansielle anleggsmidler

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Andre finansielle anleggsmidler	3,2	2,9	22,0	23,2
Sum andre finansielle anleggsmidler	3,2	2,9	22,0	23,2

Aksjer i andre selskap:	Avinor AS		Avinor konsern		Eierandel
	2006	2005	2006	2005	
Securitas Airport Security AS	0,0	0,0	0,0	0,0	85 %
Oslo Lufthavn Tele & Data AS	0,0	0,0	1,6	1,6	50 %
Sum aksjer	0,0	0,0	1,6	1,6	

Ovennevnte selskap er ikke konsolidert, fordi Avinor konsernet ikke har bestemmende innflytelse i selskapene. Avinor konsernet har ikke rett til styrerepresentasjon eller utbytte.

Note 6 Fordringer

Beløp i MNOK

Kundefordringer:	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Kundefordringer bokført verdi	358,2	354,6	635,8	607,0
Balanseført avsetning latent tap	-3,8	-3,3	-8,8	-8,3
Bokført verdi kundefordringer 31.12	354,4	351,3	627,0	598,7
Årets konstaterte tap på kundefordringer	0,6	0,7	1,0	1,1

Andre kortsiktige fordringer:	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Påløpne ikke fakturerte inntekter	71,0	58,9	96,2	89,4
Forskuddsbetalte driftskostnader	48,9	30,5	63,6	37,4
Andre kortsiktige fordringer	793,7	108,9	109,2	40,9
Sum andre kortsiktige fordringer	913,6	198,3	269,0	167,7

Note 7 Kontanter, bankinnskudd og lignende

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Bundne skattetrekkmidler	75,0	53,9	88,7	65,2
Bundne midler i depotkonto energi	9,0	8,1	14,8	20,6
Andre bundne midler	0,0	0,0	2,7	2,2

Avinor konsernet har ingen trekkrettigheter i bank.

Konsernkontosystemet:

Avinor konsernets likviditet er organisert i en konsernkontoordning. Avinor AS står som konsernkontoinehaver. Dette innebærer at kontantbeholdningene i Oslo Lufthavn AS, Oslo Lufthavn Eiendom AS og Avinors Parkeringsanlegg AS formelt sett er fordringer på Avinor AS, og at disse selskapene er solidarisk ansvarlig for de trekk som Avinor konsernet har gjort.

Note 8 Selskapskapital og aksjonærinformasjon

Selskapskapitalen er på mnok 5 400,1 fordelt på 540 010 aksjer à kr 10 000. Samtlige aksjer eies av staten ved Samferdselsdepartementet.

Note 9 Egenkapital

Beløp i MNOK

Avinor AS:	Selskapskapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.06	5 400,1	504,5	1 266,6	7 171,2
Årsresultat			218,9	218,9
Utbytte			-324,5	-324,5
Egenkapital 31.12.06	5 400,1	504,5	1 161,0	7 065,6

Avinor konsern:	Selskapskapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.06	5 400,1	504,5	1 467,3	7 371,9
Årsresultat			432,6	432,6
Utbytte			-324,5	-324,5
Egenkapital 31.12.06	5 400,1	504,5	1 575,4	7 480,0

NOTER

Note 10 Pensjonsforpliktelse

Beløp i MNOK

Avinor konsernet har pensjonsordninger som gir de ansatte rett til avtalte fremtidige pensjonsytelser (ytelsesplaner) hvor ytelsene er basert på antall opptjeningsår og lønnsnivå ved pensjonsalder.

Avinor konsernet har kollektiv pensjonsordning for sine ansatte i Statens Pensjonskasse (SPK) og ordningen omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse. I tillegg er det en lederpensjon som omfatter 10 ansatte i Oslo Lufthavn AS. Administrerende direktør har egen pensjonsavtale.

Ytelsene fra SPK er basert på beregnede, opptjente rettigheter i folketrygden ved fylte 67 år ved pensjoneringstidspunkt, samt et avtalt sluttvederlag per år.

Pensjonsforpliktelsene er basert på forutsetninger om diskonteringsrente, forventet fremtidig lønnsvekst og pensjonsegulering.

Fiktivt fond:

Pensjonsordningen i SPK er ikke fondsbasert, men det blir simulert en forvaltning av fondsmidler som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner ("fiktivt fond"). Avkastningsrenten baserer seg på 10-årig statsobligasjonsrente for det enkelte år det er gjort tilskudd til det fiktive fondet. Ved etablering av det fiktive fondet i Avinor AS 01.01.2003 fikk man en 10-årig rente på 5,96%. Effektiv avkastning i Oslo Lufthavn AS i 2002 var 6,11%. Forskjellen skyldes forskjellig etableringstidspunkt.

Førtidspensjon:

De ansatte har gjennom tariffavtale rett til avtalefestet førtidspensjon (AFP) fra 62 år. Pensjonsforpliktelsene er basert på forutsetninger om uttakstilbøyelighet, forventet fremtidig lønnsvekst og pensjonsregulering.

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	144,4	123,3	173,8	149,5
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	123,1	101,9	145,1	121,4
Avkastning på pensjonsmidler	-95,1	-90,8	-113,3	-107,8
Ansattes 2% innskudd	-19,8	-17,9	-23,0	-20,7
Administrasjonskostnader	3,0	2,4	3,6	3,0
Resultatført estimatavvik	241,9	287,5	250,0	349,2
Arbeidsgiveravgift	58,9	59,8	64,7	72,5
Netto pensjonskostnad	456,4	466,2	500,9	567,1
Beregnete pensjonsforpliktelser pr. 31.12	2 723,5	2 255,9	3 211,0	2 686,7
Pensjonsmidler pr. 31.12	-1 926,1	-1 732,3	-2 291,8	-2 054,3
Arbeidsgiveravgift	114,0	73,8	131,5	89,4
Netto pensjonsforpliktelse	911,4	597,4	1 050,7	721,8

Estimatavvik og planendringer resultatføres direkte. Dette innebærer at slike avvik ikke fordeles over lengre tid for å utjevne resultatteffektene som norsk regnskapsstandard for pensjonskostnader tillater ("korridor").

Økonomiske forutsetninger:

Diskonteringsrente	5,0 %
Lønnsregulering	4,0 %
G-regulering	3,5 %
Forventet avkasning på fondsmidlene	5,4 %
Arbeidsgiveravgift - sats	14,1 %
Uttak AFP	20,0 %

De aktuarmessige forutsetningene er basert på vanlige benyttede forutsetninger innen forsikring når det gjelder demografiske faktorer og avgang.

Note 11 Avsetning forpliktelse lufthavndrift

Beløp i MNOK

Avinor AS overtok per 01.01.2003 45 lufthavner til en omforent verdi på mrd 7,7 - som tilsvarer en beregnet gjenanskaffelsesverdi. Avinor AS er forpliktet til å eie og drive disse 45 lufthavnene. Det ble beregnet en forpliktelse knyttet til fremtidig underfinansiering av drift og investeringer på mrd 14,8. Endringer i rammebetingelser for regionalnettet gjorde at presentasjonen av forpliktelsen ble endret i 2004 og 2005, se tabell nedenfor. Forpliktelsen reverseres med basis i beregnet kapitalslit begrenset innenfor forventet inntekts-, investerings- og kostnadsnivå. Reverseringsplanen blir løpende evaluert, og siste evaluering er gjennomført i 2006.

	Avinor AS	Avinor konsern
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 01.01.03	14 758,8	14 758,8
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 31.12.03	14 758,8	14 758,8
Driftsrettighet	-3 621,2	-3 621,2
Merverdi OSL etter avskrivning 2003	0,0	-5 776,3
Nedskrivning Oslo kontrollsentral	-243,6	-243,6
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 31.12.04	10 894,0	5 117,7
Merverdi OSL	-5 985,2	0,0
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 31.12.05	4 908,8	5 117,7
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 31.12.05	4 908,8	5 117,7
Reversering forpliktelse	-180,0	-180,0
Avsetning forpliktelse lufthavndrift 31.12.06	4 728,8	4 937,7

NOTER

Note 12 Restrukturering

Beløp i MNOK

Avinors styre vedtok 04.12.2003 en vesentlig restrukturering av konsernet, Take-off-05. Dette innebar blant annet en omfattende nedbemanning. Det ble etablert et program med sluttpakker, gavepensjon m/utvidet bruk av avtalefestet pensjon (AFP), omplassering og jobbstøtte.

I henhold til premisene for selskapsetableringen er de som var ansatt i Luftfartsverket den 31.12.02 og nå er ansatt i Avinor AS omfattet av tjenestemannlovens §13 nr 2 til nr 6 om fortrinnsrett til statlige stillinger og ventelønnsrettigheter i en periode på tre år fra 01.01.2003. Ventelønnsutgifter er forutsatt dekket av selskapet. Personer ansatt etter 01.01.2003 i Avinor AS og personer i datterselskap er omfattet av vartpengeordningen. Dette er en forsikret ordning i Statens Pensjonskasse.

Restruktureringskostnader

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Sluttpakker/gavepensjon	0,4	-30,3	0,4	-31,7
Ventelønn	0,7	-215,7	0,7	-215,7
Ressurssenter	0,6	0,0	0,6	0,0
Sum restruktureringskostnader	1,7	-246,0	1,7	-247,4

Avsetning restruktureringsutgifter

Beløp i MNOK

	Avinor AS og Avinor konsern			Avinor AS og Avinor konsern		
	2006			2005		
	Kortsiktig	Langsiktig	Sum	Kortsiktig	Langsiktig	Sum
Sluttpakker/gavepensjon	2,4	8,7	11,1	8,4	6,8	15,2
Ventelønn	4,1	29,5	33,6	4,6	32,5	37,1
Ressurssenter	0,6	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0
Sum avsetning restruktureringsutgifter	7,1	38,2	45,3	13,0	39,3	52,3

Note 13 Annen forpliktelse

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Sluttavtaler flygeledere	2,0	4,4	2,0	4,4
Leiekontrakt	43,8	64,9	43,8	64,9
Annen forpliktelse	2,5	2,8	2,7	2,8
Sum annen forpliktelse	48,3	72,1	48,5	72,1

Gjennom forskriftsendring er det innført en reduksjon av operativ aldersgrense for flygeledere fra 65 til 60 år med virkning fra 01.01.2004. De aktuelle personer mottar 72% av normal lønn i perioden. Etter 62 år vil de gå over i ordinære pensjonsordninger.

Avinor AS endret lokalisering av hovedkontor i 2004 og i den forbindelse ble det avsatt til tap på leiekontrakt på gamle lokaler. Rest på denne avsetningen er mnok 60,4, hvorav mnok 16,6 er klassifisert som kortsiktig forpliktelse.

Note 14 Langsiktig gjeld

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Statslån	0,0	0,0	6 026,7	6 415,6
Pantelån	0,0	0,0	560,3	502,0
Lufthavnbygging AS	68,4	73,1	68,4	73,1
Sum langsiktig gjeld	68,4	73,1	6 655,4	6 990,7

Opplysninger om statslån, lån fra banker:	Snittrente	Lånebeløp
NOK (statslån)	5,36 %	6 026,7
NOK (pantelån)	5,13 %	560,3

Avdragsprofil rentebærende lån:

	2008	2009	2010	2011	2012	Deretter	Sum
Statslån	388,8	388,8	388,8	388,8	388,8	4 082,7	6 026,7
Pantelån	41,8	41,8	52,6	52,0	41,4	330,7	560,3

NOTER

Note 15 Skatt

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Årets skattekostnad fordeler seg på:				
Betalbar skatt	1,1	21,7	251,4	221,7
For lite/for mye avsatt skatt tidligere år	-0,8	-44,4	2,1	-44,4
Endring i utsatt skatt	-102,1	-103,0	-150,1	-175,7
Sum skattekostnad	-101,8	-125,7	103,4	1,6
Beregning av årets skattegrunnlag:				
Resultat før skattekostnad	117,1	-59,8	536,0	387,5
Permanente forskjeller *)	2,0	4,1	5,7	6,7
Endring i midlertidige forskjeller	184,6	-5 618,5	358,8	-5 357,5
Endring bokført verdi aksjer OSL	0,0	5 985,2	0,0	5 985,2
Midlertidige forskjeller åpningsbalanse 2003	0,0	-392,2	0,0	-392,2
Midlertidige forskjeller realisert 2003-04	0,0	158,5	0,0	158,5
Konsernbidrag	-3,7	0,0	0,0	0,0
Utbytte	-300,0	0,0	0,0	0,0
Konsernposter	0,0	0,0	0,0	5,7
Anvendt underskudd til fremføring	0,0	0,0	-0,4	-2,1
Årets skattegrunnlag	0,0	77,3	900,1	791,8
Oversikt over midlertidige forskjeller:				
Fordringer	-3,3	-2,5	-8,1	-7,3
Anleggsmidler	-419,4	-298,3	-1 060,3	-778,1
Avsetning etter god regnskapsskikk	-4 858,3	-5 110,9	-5 168,4	-5 424,3
Pensjoner	-911,4	-597,4	-1 050,7	-721,8
Gevinst- og tapskonto	4,6	5,7	-0,3	2,5
Grunnlag midlertidige forskjeller	-6 187,8	-6 003,4	-7 287,8	-6 929,0
Underskudd til fremføring	0,0	0,0	0,0	-0,5
Forpliktelse lufthavndrift	4 728,8	4 908,8	4 937,7	5 117,7
Grunnlag utsatt skatt	-1 459,0	-1 094,6	-2 350,1	-1 811,8
28% utsatt skatt	-408,6	-306,5	-657,4	-507,3

Forpliktelse lufthavndrift ansees som midlertidig forskjell. Ved etablering av Avinor AS 01.01.2003 ble forpliktelsen beregnet netto etter utsatt skatt. Forpliktelsen er derfor ikke inkludert ved beregning av grunnlaget for balanseføring av utsatt skatt. Se ytterligere kommentarer i note 11.

Forklaring til hvorfor årets skattekostnad ikke utgjør 28% av resultat før skatt:

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
28% skatt av resultat før skatt	32,8	-16,7	150,1	112,8
For lite/for mye avsatt skatt tidligere år	-0,8	-44,5	2,1	-44,4
Skatteeffekt midlertidige forskjeller åpningsbalanse 2003	0,0	-65,3	0,0	-65,3
Konserninterne gevinster/utbytte	-84,0	0,0	0,0	-3,0
Tilbakeføring forpliktelse	-50,4	0,0	-50,4	0,0
Permanente forskjeller (28% *)	0,6	0,8	1,6	1,5
Beregnet skattekostnad	-101,8	-125,7	103,4	1,6
Effektiv skattesats **)	-15,2 %	210,1 %	22,4 %	1,2 %

*) Inkluderer: Ikke fradragsberettigede kostnader, som for eksempel representasjon.

***) Skattekostnad i forhold til resultat før skatt.

Betalbar skatt i balansen	Avinor AS	Konsern
Betalbar skatt årets skattegrunnlag	0,0	251,4
Utestående skatt fra tidligere år	0,0	4,7
Netto	0,0	256,1

Note 16 Mellomværende med selskap i samme konsern

Beløp i MNOK

Avinor AS per 31.12.2006	Oslo Lufthavn AS	Oslo lufthavn Eiendom AS	Avinors parkerings- selskap AS	Flesland Eiendom AS	Værnes Eiendom AS
Fordringer	2 142,0	0,0	16,8	57,2	5,1
Sum fordringer	2 142,0	0,0	16,8	57,2	5,1
Annen kortsiktig gjeld	247,3	0,0	7,4	3,6	0,1
Sum gjeld	247,3	0,0	7,4	3,6	0,1

Avinor AS per 31.12.2005	Oslo Lufthavn AS	Oslo lufthavn Eiendom AS	Avinors parkerings- selskap AS	Flesland Eiendom AS	Værnes Eiendom AS
Fordringer	2 434,2	0,0	5,7	35,4	0,0
Sum fordringer	2 434,2	0,0	5,7	35,4	0,0
Annen kortsiktig gjeld	4,2	0,0	5,8	0,0	0,0
Sum gjeld	4,2	0,0	5,8	0,0	0,0

Ansvarlig lånekapital til Oslo Lufthavn AS utgjør mnok 1 371,3 pr. 31.12.2006. Det betales ordinært ikke avdrag på lånet. Det er betalt ekstraordinært avdrag i 2006 på mrd 1. Renten på lånet fastsettes som gjennomsnittet av 12 måneders NIBOR pr. 15.02, 15.05, 15.08 og 15.11 hvert år. I tillegg legges en margin på 1,5%-poeng.

Det er belastet en festeavgift på mnok 221,3 mellom Avinor AS og Oslo Lufthavn AS.

NOTER

Note 17 Nærstående parter

Samferdselsdepartementet

Som eier av Avinor AS er staten ved Samferdselsdepartementet (SD) en nærstående part. Avinor konsernet har et langsiktig lån fra Staten (se note 14).

SD har overordnet myndighet knyttet til strukturen på flyplassnettet og luftfartsavgiftene.

En eventuell nedleggelse av en lufthavn eller andre vesentlige endringer i lufthavnstrukturen skal forelegges SD. Endelig avgjørelse tas av Stortinget.

Takstregulativet som bestemmer satser på luftfartsavgifter skal godkjennes av SD.

Note 18 Trafikkinntekter

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Startavgift	768,7	760,9	1 378,4	1 347,1
Terminalavgift	383,8	362,3	842,1	789,8
Underveisavgift	602,5	617,4	602,5	617,4
Securityavgift	338,1	304,9	691,6	536,3
Sum trafikkinntekter	2 093,1	2 045,5	3 514,6	3 290,6

Note 19 Lønnskostnader, ansatte, godtgjørelser

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Lønninger	1 231,3	1 040,5	1 467,0	1 246,9
Arbeidsgiveravgift	159,8	133,5	192,8	162,6
Pensjonskostnader	456,4	466,2	500,9	567,1
Andre ytelser	73,0	40,2	89,4	53,9
Sum lønnskostnader	1 920,5	1 680,4	2 250,1	2 030,5

Gjennomsnittlig antall årsverk i Avinor AS er 2 276 og 2 792 i Avinor konsernet for året 2006.

Ytelser til ledende personer:	Administrerende direktør	Styret
Lønn/honorar	1,2	1,6
Pensjonskostnader	0,1	0,0
Sum ytelser	1,3	1,6

Ytelser til administrerende direktør gjelder fra ansettelse 18.04.2006.

I perioden 01.01. - 17.04.2006 hadde Avinor AS konstituert administrerende direktør. I denne perioden mottok konstituert administrerende direktør ytelser i konsernet på mnok 0,5.

Tidligere administrerende direktør har rett til etterlønn i 2007 på inntil mnok 1,6.

Lønn og annen godtgjørelse til øvrig konsernledelse utgjør mnok 8,8.

Ledende ansatte har ikke avtale om bonus eller aksjebasert avlønning.

Det er ikke ytet lån eller stilt garantier til daglig leder, styreleder eller andre nærstående parter.

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Kostnadsførte honorar til revisor eks mva:				
Lovpålagt revisjon	0,6	0,5	0,8	0,7
Andre attestasjonsoppgaver	0,0	0,0	0,0	0,0
Skatterådgivning	0,1	0,1	0,1	0,1
Regnskapsmessig bistand inkl IFRS	0,5	0,3	0,5	0,3
Sum revisjonshonorar	1,2	0,9	1,4	1,1

Note 20 Annen driftskostnad

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Leie lokaler/tomt	13,1	17,9	27,6	18,6
Drift/vedlikehold bygninger	123,7	115,0	234,0	211,6
Reparasjoner, vedlikehold driftsmateriell	146,3	142,7	262,9	245,5
Innleid kontrolltjeneste/security/vakthold	278,7	241,6	493,3	362,1
Meteorologiske tjenester	34,9	36,5	35,0	36,5
Konsulentbistand	82,9	73,3	112,3	94,0
Øvrige eksterne tjenester	140,8	116,8	190,9	164,3
Øvrige driftskostnader	421,3	384,8	409,3	346,8
Sum	1 241,7	1 128,6	1 765,3	1 479,4

NOTER

Note 21 Finansinntekter

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Renteinntekter	32,2	9,1	75,9	45,9
Renteinntekt på lån til datterselskap	63,1	87,4	0,0	0,0
Konsernbidrag og utbytte	470,5	0,0	0,0	0,0
Agio	14,1	9,2	14,7	9,3
Annen finansinntekt	0,0	0,7	0,9	1,9
Sum	579,9	106,4	91,5	57,1

Note 22 Finanskostnader

Beløp i MNOK

	Avinor AS		Avinor konsern	
	2006	2005	2006	2005
Rentekostnad	10,7	7,3	430,3	468,7
Disagio	18,0	11,2	18,6	11,3
Annen finanskostnad	0,1	0,1	48,1	0,1
Sum	28,8	18,6	497,0	480,1

I perioden før Avinor AS ble etablert som selskap, hadde Oslo Lufthavn AS et lån fra Luftfartsverket (dvs staten). Disse lånene ble overført til Avinor AS ved etablering 01.01.2003. I samsvar med vedtatt strategi hadde Oslo Lufthavn AS rentesikret disse lånene (hovedsakelig før 01.01.2003). Sikringen har varighet frem til 2007 og 2012.

Pr. 31.12.2006 hadde renteswappene en negativ markedsverdi på mnok 47,6. Dette er hensyntatt i regnskapet.

Note 23 Betingede utfall og usikre forpliktelser

Erstatning naboer

Stevningen mot Oslo Lufthavn AS ble behandlet i Tingretten med domsavsigelse i januar 2004. Tingrettsdommen ble anket til Lagmannsretten, som avsa ny dom 26.11.2004. Dommen ble i sin helhet anket til Høyesterett. Dom i saken ble avsagt 02.05.2006. Oslo Lufthavn AS tapte saken og ble dømt til å betale erstatning og saksomkostninger til partene. Dommens resultat er utgangspunkt for forhandlinger med de parter som ikke var en del av Høyesterettssaken. Det forventes at man i løpet av våren 2007 avklarer utfallet av de gjenværende saker.

Miljøoppydding Fornebu

I forbindelse med etablering av Avinor AS ble det i åpningsbalansen hensyntatt en forpliktelse til opprydding av grunnen på Fornebu. Etter at endelig avregning ble mottatt, har Statsbygg fremsatt ytterligere krav og varslet at det i fremtiden også kan oppstå utgifter.

Erstatning leietakere

Det er i 2006 besluttet å foreta endringer i terminalbygget på Oslo Lufthavn Gardermoen som påvirker virksomheten til leietakere med tidsbestemte leiekontrakter. Det forventes at man i løpet av 2007 avklarer forholdet knyttet til leietakerkompensasjon.

Varsel om endring av merverdiavgift

Oslo Lufthavn AS fikk i 2005 utbetalt merverdiavgift på oppføringskostnader for terminalbygget på lufthavnen. Saken hadde vært gjenstand for grundig saksbehandling hos avgiftsmyndighetene før utbetaling. Mottatt merverdiavgift ble ført til fradrag i kostpris på terminalbygget i 2005. Det er i 2006 mottatt varsel om endring av mottatt merverdiavgift. Varslet beløp er innbetalt for å unngå eventuell renteberegning, og balanseført som kortsiktig fordring. Eventuell endring i mottatt beløp vil øke kostpris på terminalbygget tilsvarende, og resultatføres gjennom økte avskrivninger i resterende levetid.

Forsvarsavtalen

Revidert samarbeidsavtale mellom Avinor og Forsvaret (om fordeling av ansvar og utgifter ved statens lufthavner) ble inngått 01.07.2004 med 4-års varighet. De underliggende lokale avtalene for lufthavnene er ikke ferdigstilt, og akonto-avregningen for 2005 og 2006 har derfor skjedd med basis i 2004-tall.

Note 24 Pantestillelser

Avinor Parkeringsanlegg AS og Flesland Eiendom AS har avgitt negativ pantsettelseserklæring.

Pantelånene i Oslo Lufthavn Eiendom AS er sikret med mnok 446,7 med pant i bygninger på festet tomt. Den bokførte verdien på pantsatte bygninger er mnok 509.

Note 25 Disposisjonsrett og tilbakefallsrett

Disposisjonsrett

Avinor AS disponerer vederlagsfritt grunnen på rullebanene til Bergen, Trondheim, Bodø, Andøya og Bardufoss lufthavn. Grunnen eies av Staten v/Forsvaret. Drifts- og investeringsansvar reguleres i egen avtale med Forsvaret. Avinor AS har det fulle drifts- og investeringsansvar i Bergen og Trondheim.

Grunnen ved Lakselv, Kirkenes, Namsos, Mo i Rana og Sandane lufthavn festes av private grunneiere.

Avinor AS har en evigvarende verdelagsfri bruksrett til grunnen ved Svalbard lufthavn.

Tilbakefallsrett

Stavanger, Kristiansand og Ørsta kommune har tilbakefallsrett på lufthavnarealer, dersom lufthavndrift opphører.

NOTER

Note 26 Finansiell markedsrisiko

Avinor konsernet benytter finansielle instrumenter for å styre eksponeringer knyttet til endringer i valutakurs, renter og kraftpris.

Valutarisiko

Avinor konsernet er eksponert for valutarisiko spesielt knyttet til underveisinntekter og kraftkjøp. Det er gjennomført sikring i henhold til vedtatt valutastrategi. Som et ledd i dette er det inngått terminkontrakter i euro 3 måneder frem i tid. Virkelig verdi på disse terminkontraktene er mnok 0,6 basert på neddiskontert verdi 29.12.2006.

Kraftpriserisiko

Det er inngått terminkontrakter for å dekke deler av kraftforbruket. Pr. 31.12.2006 er det inngått kontrakter som dekker det meste av forventet forbruk i 2007, 2008 og 2009. Kraftkjøp skjer i Euro. Virkelig verdi av inngåtte kraftkontrakter er beregnet til mnok 28,4 basert på valutakurs pr. 29.12.2006.

Renterisiko

Renterisiko oppstår på kort og mellomlang sikt som et resultat av at deler av Avinor konsernets gjeld har flytende rente. Maksimumsrammer for andel av gjeld med flytende rente er fastsatt. Låneporteføljen har i dag en kombinasjon av flytende og fast rente.

Renteswapper

Tabellen nedenfor viser utestående renteswapper pr. 31. desember 2006 for Avinor konsernet:

Beløp (MNOK)	Avinor betaler		Avinor mottar		Forfall	Virkelig verdi (MNOK)
185,0	Fast/halvårlig	4,31 %	Flytende	6 m Nibor	03.07-17*	7,5
100,0	Fast/årlig	4,68 %	Flytende	12 m Nibor	19-02-07	-1,8 **
100,0	Fast/årlig	4,68 %	Flytende	12 m Nibor	17-08-07	-1,0 **
100,0	Fast/kvartal	6,62 %	Flytende	3 m Nibor	07-01-08	-3,0
100,0	Fast/kvartal	6,32 %	Flytende	3 m Nibor	07-07-08	-3,2
100,0	Fast/kvartal	6,48 %	Flytende	3 m Nibor	07-07-08	-3,5
100,0	Fast/kvartal	6,49 %	Flytende	3 m Nibor	07-07-08	-3,5
100,0	Fast/kvartal	6,24 %	Flytende	3 m Nibor	06-07-09	-4,1
100,0	Fast/kvartal	6,14 %	Flytende	3 m Nibor	06-07-09	-3,8
62,5	Fast/årlig	6,37 %	Flytende	12 m Nibor	17-02-12	-6,0 **
62,5	Fast/årlig	6,50 %	Flytende	12 m Nibor	20-02-12	-6,5 **
62,5	Fast/årlig	6,35 %	Flytende	12 m Nibor	18-05-12	-5,5 **
62,5	Fast/årlig	6,49 %	Flytende	12 m Nibor	21-05-12	-6,0 **
62,5	Fast/årlig	6,33 %	Flytende	12 m Nibor	17-08-12	-5,1 **
62,5	Fast/årlig	6,52 %	Flytende	12 m Nibor	20-08-12	-5,7 **
62,5	Fast/årlig	6,31 %	Flytende	12 m Nibor	19-11-12	-4,7 **
62,5	Fast/årlig	6,51 %	Flytende	12 m Nibor	20-11-12	-5,3 **
31,2	Flytende	3 m Nibor-0,385%	Flytende	3 m Nibor	02-06-09	0,3
77,8	Fast/kvartal	5,27 %	Flytende	3 m Nibor	30-11-10	-1,2
59,0	Fast/kvartal	7,59 %	Flytende	3 m Nibor	30-09-13	-9,4
62,4	Fast/kvartal	5,93 %	Flytende	3 m Nibor	01-03-19	-4,3
39,0	Fast/halvårlig	5,88 %	Flytende	6 m Nibor	03-06-11	-0,7
27,5	Fast/halvårlig	5,48 %	Flytende	3 m Nibor	03-06-08	-0,3
Totalt sum virkelig verdi						-76,8

*) Starter 02.07.2007

**) Føres til virkelig verdi over resultatregnskapet, se note 22

Til generalforsamlingen i Avinor AS

Revisjonsberetning for 2006

Vi har revidert årsregnskapet for Avinor AS for regnskapsåret 2006, som viser et overskudd på kr 218 900 000 for morselskapet og et overskudd på kr 432 600 000 for konsernet. Vi har også revidert opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse, kontantstrømoppstilling, noteopplysninger og konsernregnskap. Regnskapslovens regler og norsk god regnskapsskikk er anvendt ved utarbeidelsen av regnskapet. Årsregnskapet og årsberetningen er avgitt av selskapets styre og daglig leder. Vår oppgave er å uttale oss om årsregnskapet og øvrige forhold i henhold til revisorlovens krav.

Vi har utført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder revisjonsstandarder vedtatt av Den norske Revisorforening. Revisjonsstandardene krever at vi planlegger og utfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Revisjon omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimater, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. I den grad det følger av god revisjonsskikk, omfatter revisjon også en gjennomgåelse av selskapets formuesforvaltning og regnskaps- og intern kontroll-systemer. Vi mener at vår revisjon gir et forsvarlig grunnlag for vår uttalelse.

Vi mener at

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets og konsernets økonomiske stilling 31. desember 2006 og av resultatet og kontantstrømmene i regnskapsåret i overensstemmelse med norsk god regnskapsskikk
- ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med norsk lov og god bokføringsskikk
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

Oslo, 28. mars 2007

PricewaterhouseCoopers AS



Tom Henry Olsen

Statsautorisert revisor



Paal Odegård

Statsautorisert revisor



06

LUFTFARTENS
MILJØUTFORDRINGER



Avinor iverksetter nye miljøprosjekter

Den globale klimasituasjonen stiller luftfarten overfor store utfordringer. Avinor velger å møte utfordringene på to plan. Arbeidet med å redusere miljøpåvirkningene fra hver enkelt lufthavn skal videreføres og intensiveres. I tillegg skal Avinor være en pådriver i utviklingsarbeid som på lengre sikt kan redusere luftfartens totale utslipp av klimagasser.

Avinor publiserer årlig en miljørapport som blant annet beskriver tiltak som iverksettes for å begrense miljøforurensningen relatert til drift av Avinors lufthavner. Rapporten, som er tilgjengelig på Avinors nettsider, inneholder detaljert informasjon om utslippstillatelse, miljømål, miljøkontroller, flystøy, energiforbruk med mer. Avinors datterselskap Oslo Lufthavn AS utarbeider en tilsvarende separat rapport. Gode rutiner for rapportering, kontroller, iverksettelse og oppfølging av lokale tiltak står sentralt i Avinor-konsernets miljøarbeid.



Energiforbruk

Avinor hadde et samlet forbruk av elkraft på 102,46 GWh i 2006, eksklusive Oslo Lufthavn Gardermoen. På 19 av Avinors 46 lufthavner ble det gjennomført tiltak for å redusere forbruket. Bevegelsessensorer på belysning, strømstyrings-systemer og varmpumper er blant tiltakene.

Ved Molde lufthavn, Årø ble det ved oppføringen av nytt driftsbygg satset på oppvarming ved hjelp av sjøvannsbasert varmpumpe. Flere av Avinors lufthavner ligger nær sjøen, og en tilsvarende oppvarmingsløsning blir planlagt i anledning oppføring av nytt terminal- og tårnbygg ved Alta lufthavn. Her vil en sjøvannsbasert varmeveksler/varmpumpe redusere energiforbruket til oppvarming og avkjøling med anslagsvis 775 000 kWh/år. Dette tilsvarer 100.000 liter fyringsolje eller om lag 350 tonn CO₂-utslipp årlig. Avinor besluttet høsten 2006 å iverksette et ENØK-prosjekt for hele konsernet. Prosjektet vil i løpet av 2007 gjennomføre en detaljert kartlegging av energiforbruket ved alle Avinors lufthavner, samt foreslå tiltak for å redusere forbruket og/eller konvertere til mer miljøvennlige energikilder.



Klimanøytral lufthavndrift

Luftfartens utslipp til luft stammer primært fra flytrafikken, men også med bidrag fra drift av lufthavnene, innbefattet passasjertrafikk til og fra. Avinor utreder mulighetene for klimanøytral lufthavndrift, og vil her snu hver stein for å se på hvilke tiltak som kan være aktuelle.

Tiltakene for å nå målet om klimanøytral drift vil trolig omfatte utskiftninger av kjøretøy, drivstoffkonvertering, avfallshåndtering, et bredt spekter av ENØK-tiltak, virkemidler for å stimulere økt kollektivtrafikk til og fra flyplassen, samt kjøp av kvoter for å utligne resterende utslipp.

Avinor besluttet høsten 2006 å iverksette et sentralt ENØK-prosjekt



Bærekraftig luftfart

I tillegg til konkrete tiltak ved lufthavnene, ønsker Avinor å delta aktivt i bransjens samlede miljøinnsats. I Avinors strategiplan for perioden 2007-2011 er det formulert fire målsettinger som bedriften har forpliktet seg til innen miljøområdet:

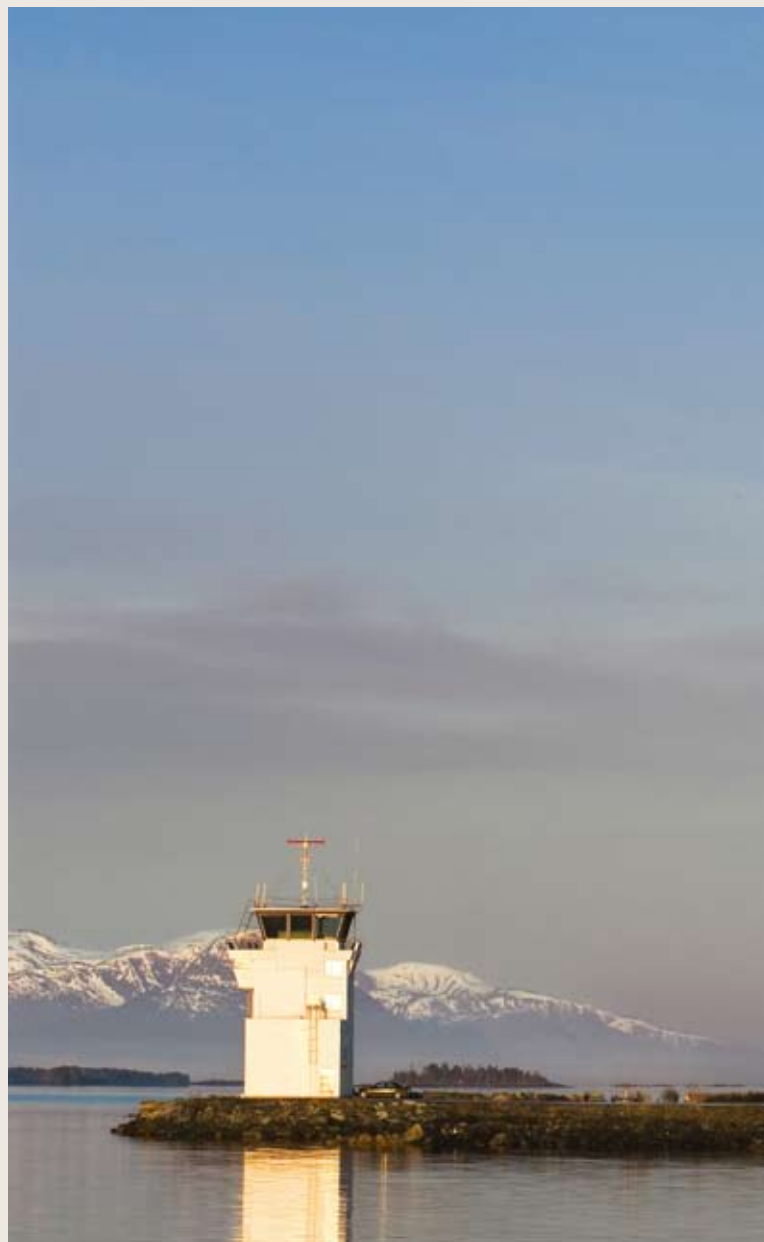
- Være pådriver i luftfartsbransjen for å utvikle effektive miljøtiltak
- Arbeide aktivt for at lufthavndriften ikke skal påvirke den globale oppvarmingen
- Implementere "beste praksis" på miljørapportering
- Bidra til høy kollektivandel i tilbringertjenesten til de store lufthavnene

Avinor tok i 2006 initiativet til et bredt utviklingsprosjekt for å kartlegge utfordringene, klargjøre fakta og frembringe nye tiltak. Flyselskapene ga positiv respons og en har nå startet prosessen med å utvikle tiltakene. Arbeidet skal gjennomføres i et godt samarbeide med ressurspersoner i miljøorganisasjonene, LO, SFT m.fl og skal munne ut i en samlet handlingsplan i januar 2008.

Arbeidet er organisert i tre delprosjekter, som tar for seg hele reisekjeden: Tilbringertjeneste, lufthavndrift og flyoperative forhold. I tillegg vil det bli gjennomført en ekstern analyse av bransjens samfunnsmessige betydning og hvorledes ulike trafikkscenarier vil påvirke miljøstatus og samfunnsmessige forhold. På bakgrunn av disse analysene ønsker bransjen å bidra til en bredest mulig og faktaorientert informasjon om mulige tiltak og konsekvensene av disse.

Arbeidet er nylig startet opp, og følgende problemstillinger vil bli drøftet i prosessen:

- Flytekniske forbedringer (eks: motorer, flydesign)
- Prosedyrer som sikrer grønne landinger, direkte ruter og kortere flytid i luftrommet m.m.
- Klimanøytral lufthavndrift
- Ulike virkemidler for å sikre høy kollektivandel i tilbringertjenesten
- Bruk av avgifter på ulike områder, innenfor en proveny-nøytral ramme, for å stimulere selskapene til miljøoptimal flypark
- Videreutvikle en god miljøprofil også på områder som ikke berører global oppvarming, men som betyr mye for befolkningen, slik som støy, forurensning i grunn m.m.



Rammebetingelser

Avinors samfunnsoppgave er å legge til rette for en sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Regjeringserklæringen av 2005 slår fast at dagens lufthavnstruktur skal opprettholdes, såfremt det ikke er uttrykt ønske lokalt om å legge ned en flyplass. Undersøkelser dokumenterer luftfartens betydning for det norske samfunnet. Landets geografi og desentraliserte bosettingsstruktur tilsier at flyet ofte er eneste realistiske transportform. Bransjen har stor betydning for landets samlede utvikling, konkurransevne, distriktsutvikling, turisme, helsetjenester og offshorevirksomhet. Avinors langsiktige planer er basert på prognoser som viser vekst i lufttrafikken.



Avinor må budsjett- og driftsmessig legge til rette for en slik utvikling i forhold til pålagte samfunnsoppgaver.

I det videre klimaarbeidet vil Avinor gjennomføre utredningsarbeider som kan inngå som grunnlag for utformingen av miljøpolitiske tiltak. Avinor er avhengig av at miljøutfordringene møtes med rammebetingelser som har klare intensjoner, som er forutsigbare og som fra starten av veier samfunnsinteresser mot hverandre. Uten en slik plattform vil det bli svært krevende og risikofylt å legge langsiktige planer for hvordan viktig samfunnsinfrastruktur knyttet til norsk luftfart skal planlegges, finansieres, driftes og utvikles.



Luftfarten inn i EUs kvotehandelssystem?

I desember 2006 foreslo EU-kommisjonen at alle flyginger internt i EU og EØS-området (også innenriks flyginger) skal innlemmes i EUs kvotehandelssystem fra 2011. Fra 2012 ønsker kommisjonen at systemet blir utvidet til også å omfatte flyginger til og fra EU/EØS. Avinor og bransjen for øvrig støtter forslaget. Hvorfor?

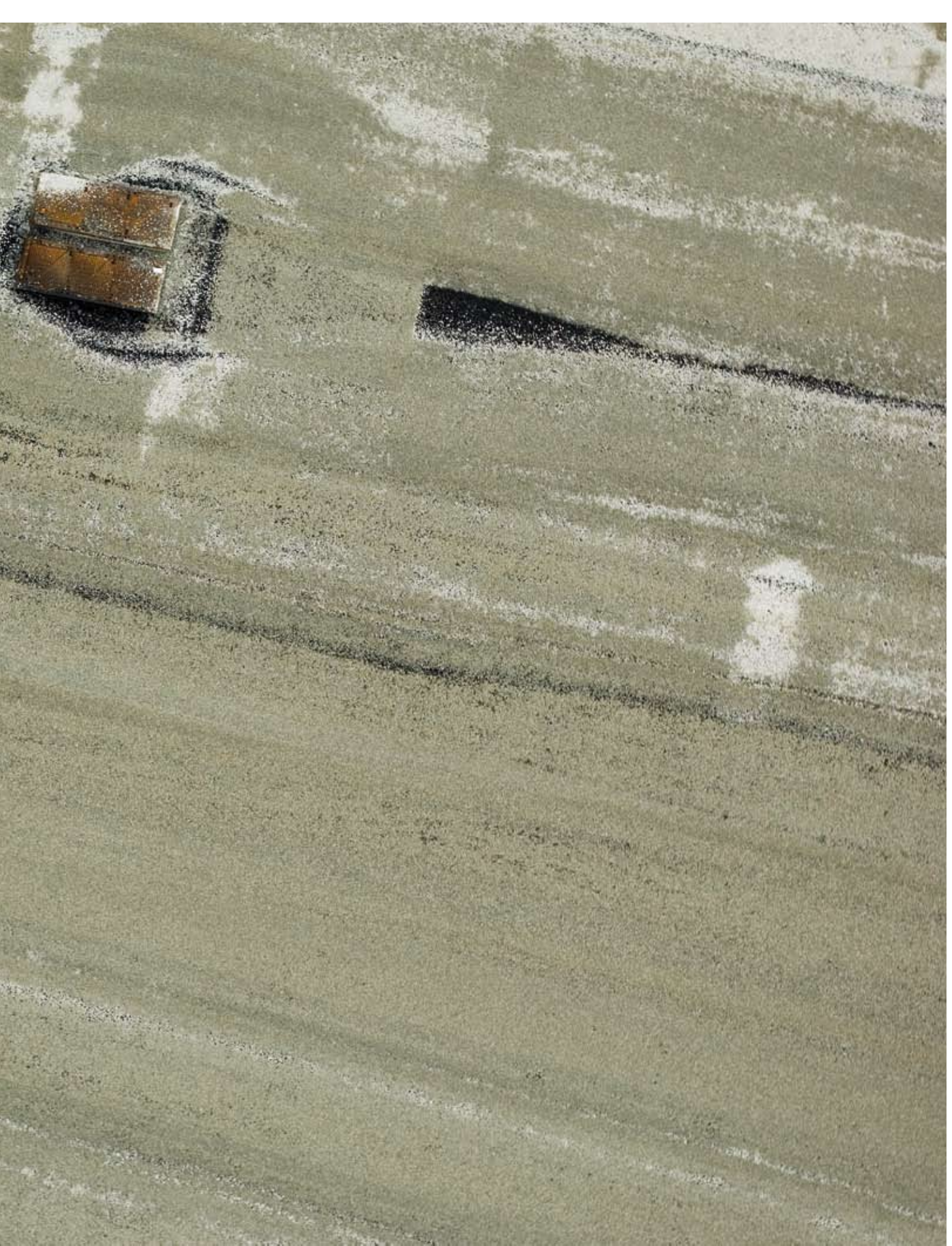
Den globale luftfarten står for omkring 2-3 prosent av det totale utslippet av drivhusgasser i dag. I tillegg har utslipp av vandamp, NOx og partikler fra luftfarten i høye luftlag en klimaeffekt. Utslipp fra fly vil bli redusert med ny teknologi i årene som kommer, men ikke nok: Luftfartens klimapåvirkning vil trolig øke fordi vi reiser stadig mer.

Som et av få land i verden betaler luftfarten i Norge CO₂-avgift på jetparafin brukt på innenlands flytrafikk i dag. Men utenlands flytrafikk er ikke avgiftsbelagt i noe land fordi det har vist seg vanskelig å komme til enighet om hvordan et slikt avgiftssystem skal fungere.

Ideen bak kvotehandelssystemet er at handel med kvoter vil redusere utslippene fordi det deles ut færre kvoter enn det faktisk er utslipp. Ved å kjøpe kvoter fra selskaper som har mulighet til å redusere sine utslipp kan dermed luftfarten ta sitt miljøansvar og bidra til å redusere de globale klimagassutslippene på lik linje med de andre bransjene i EUs kvotehandelssystem.

07

INVESTERER I UTVIKLING
OG OPPGRADERING





Høyt investeringsnivå i årene fremover

Skjerpede sikkerhetskrav, større trafikkvolum, samt vedlikeholds- og utviklingsbehov medfører et høyt investeringsnivå på norske lufthavner og i lufttrafiktjenesten i årene fremover.



Sikkerhetsområder og lysanlegg

Nye regulatoriske krav til utforming av sikkerhetsområder og lysanlegg er det enkeltprosjekt som vil kreve størst ressurser, både økonomisk og organisatorisk.

Styret i Avinor vedtok i juni 2006 å etablere et eget prosjekt for arbeidet som må gjøres i forhold til nye regulatoriske krav for utforming av sikkerhetsområder og lysanlegg på landets lufthavner. Avinor har opprettet et eget konsesjonsprosjekt som bistår lufthavnsjefene med å utarbeide søknad og tiltaksplan for teknisk operativ godkjenning. Prosjektet sikkerhetsområder og lysanlegg (S & L) overtar deretter og skal sørge for at tiltakene knyttet til utforming av sikkerhetsområder og lysanlegg blir gjennomført.

Prosjektet sikkerhetsområder og lysanlegg er svært ressurskrevende. For de regionale lufthavnene er det vedtatt en kostnadsramme på 1,7 milliarder kroner. Rammen for store og mellomstore lufthavner er under utredning og skal være klar innen sommeren 2007. I samarbeid med lufthavnene og konsesjonsprosjektet



pågår nå avklaringer av omfang, framdrift og kostnader. I tillegg etableres administrative og tekniske retningslinjer. Det er viktig at avklaringer faller på plass slik at fremdriften opprettholdes.

Radarprogrammet

Radarprogrammet, som har fått navnet NORAP (Norwegian Radar Program), har som overordnet mål å forbedre radardekningen både for underveisfasen og inn- og utflygingsfasen. Så langt det er mulig vil Avinor også etablere radardekning i kontrollsonene. Dette er luftrom som dekker nærområdene rundt de kontrollerte flyplassene.

NORAP ble formelt behandlet og godkjent i styremøtet 20. juni 2006, med vedtatt investeringsramme på 389 millioner kroner. Dette inkluderer investeringer i teknisk infrastruktur og arbeid.

Lufttrafikkjeneste basert på bruk av radar gir økt sikkerhet for de reisende, og økt kapasitet og smidighet i luftrommet. Økt kapasitet gir i sin tur kortere flytid og mer effektiv trafikkavvikling.

I radarplanen for perioden 2006 til 2012 er det vedtatt etablering av radar for områdene: Varanger/Kirkenes, Alta/Ham-



merfest, Bardufoss, Andøya, Ørland, Flesland/Førdesveten og Oslofjord/Torp. I tillegg kommer etableringen av radardekning for offshoretrafikken. Dette prosjektet omfatter tre radarinstallasjoner - to offshore, for henholdsvis Heidrun og Ekofisk, og en landbasert i Rogaland.

Avinor har en planlagt utbyggingstakt på tre lokasjoner i 2007, to lokasjoner per år i 2008, 2009 og 2010 og en lokasjon i 2011.



Samarbeid om rullebaneforlengelse

Styret i Avinor besluttet i september 2006 å inngå avtale med Molde Lufthavnutvikling AS om forlengelse av rullebanen ved Molde lufthavn, Årø. Ny rullebane kan være klar høsten 2007 eller våren 2008. Molde lufthavn har i dag en rullebane på bare 1601 meter, som er den korteste på stamrutenettet. Planen er å utvide rullebanen til 1980 meter. Utvidelsen gir et positivt bidrag både til trafikkutvikling og risikoreduksjon, sistnevnte spesielt når det gjelder landinger vinterstid. Molde lufthavn opereres i dag hovedsakelig med Boeing 737-serien og Airbus 320, som er ventet å være dominerende flytyper på lufthavnen også i tiden fremover. Avinor vil stå for prosjektering og investeringer i flytekniske installasjoner. Molde Lufthavnutvikling vil ha det øvrige ansvar for utvidelsen. Som motytelse får Molde Lufthavnutvikling en betydelig andel av inntektene fra utenlandstrafikken, samt tilsvarende fra detaljhandel, avgiftsfritt salg, parkering og reklame. Maksimal avtalelengde er satt til 15 år. Avinor står som beskrevet overfor nye store investeringer i årene fremover. Investeringsprosjektene vil kreve betydelige økonomiske og organisatoriske ressurser. Avtalen med Molde Lufthavnutvikling er et eksempel på en type avtale som bidrar til at Avinor kan fremskynde planer, og få utrettet mer på kortere tid, til glede for passasjerene.

Utvidelsen gir et positivt bidrag både til trafikkutvikling og risikoreduksjon.





Sikker og effektiv trafikkavvikling

Trafikkstatistikk og utviklingsprognoser tilsier vekst på norske lufthavner i årene fremover, og da spesielt til og fra landets største lufthavner. For å møte denne utviklingen besluttet Avinor i juni 2006 å iverksette konkrete utviklingsplaner for Bergen lufthavn, Flesland og Stavanger lufthavn, Sola. Formålet er å gjøre disse lufthavnene bedre i stand til å håndtere økt trafikk på en sikker og effektiv måte.

Planene for Bergen lufthavn, Flesland omfatter blant annet endringer av taksebaner, utvidelse av utenlandsterminal, utbedring av flyoppstillingsplasser, nye driftsbygg, nye avisningsplattformer, rullebanesenterlys, bakketraffikkradar og ny sekundærradar. Byggeprogrammet har en investeringsramme på 461 millioner kroner. Investeringene vil ha stor betydning både for sikkerhet, punktlighet og trivsel på lufthavnen. Totalt sett er også investeringene som er besluttet lønnsomme.

Styret i Avinor vedtok også siste del av et investeringsprogram for Stavanger lufthavn, Sola. Den totale investeringsrammen er på 400 millioner kroner, og inkluderer utbygging av utenlands- og innenlandsterminalene. Byggearbeidene skal blant annet bidra til mer effektiv trafikkavvikling.

I tillegg til alle sikkerhetsmessige aspekter vil Avinor i videreutviklingen av terminalene på landets lufthavner legge stor vekt på sikre og effektive bakkeoperasjoner med kortest mulig opphold for av- og påstigning for passasjerer. Stavanger lufthavn, Sola vil etter utvidelsen få totalt 17 flyoppstillingsplasser inn mot terminalbygget, mot 10 i dag.

An aerial photograph of a vast, grey concrete surface, possibly a parking lot or a large plaza, showing a grid of expansion joints. A small figure of a person in a blue uniform is walking across the middle of the frame, providing a sense of scale. The overall tone is industrial and minimalist.

08

STATISTIKK



Flybevegelser

Flybevegelser, avganger og landinger med sivile luftfartøy 2006.

Civil Aircraft Movements 2006

Flyplass Airport	Rute Scheduled Operations		Charter Non-Scheduled Operations		Frakt Freight Operations		Rute, charter og frakt Total Scheduled/ Non-Scheduled
	Innland Domestic	Utland Internat.	Innland Domestic	Utland Internat.	Innland Domestic	Utland Internat.	
OSLO, Gardermoen	96 636	90 588	2 800	15 431	3 249	2 079	210 783
STAVANGER, Sola	26 578	14 873	2 158	2 443	1 437	1 102	48 591
BERGEN, Flesland	51 993	12 560	1 072	2 240	2 700	48	70 613
TRONDHEIM, Værnes	37 368	5 776	1 535	1 295	335	12	46 321
BODØ	35 677	22	219	194	1 326	10	37 448
TROMSØ	29 299	455	133	424	1 173	9	31 493
STORE LUFTHAVNER	180 915	33 686	5 117	6 596	6 971	1 181	234 466
KRISTIANSAND, Kjevik	9 600	3 423	245	486	642	12	14 408
HAUGESUND, Karmøy	6 438	693	488	502	26		8 147
ÅLESUND, Vigra	8 195	80	422	540	690	6	9 933
MOLDE, Årø	6 673	17	752	415	129	8	7 994
KRISTIANSUND, Kvernberget	6 541	7	623	117	30	13	7 331
HARSTAD/NARVIK, Evenes	7 411	15	96	189	1 089	1	8 801
BARDUFOSS	1 895	3	95	10	7	3	2 013
ALTA	7 036	147	1 026	88	793	3	9 093
LAKSELV, Banak	2 624	6	18	47	2	4	2 701
KIRKENES, Høybuktnmoen	6 229	38	44	24	11		6 346
SVALBARD, Longyear	909	13	3 155	85	87	1	4 250
MELLOMSTORE	63 551	4 442	6 964	2 503	3 506	51	81 017
Fagernes, Leirin	1 136	11	38	138	5		1 328
Sogndal, Haukåsen	5 242		24	1			5 267
Florø	5 394	17	30	16	50	20	5 527
Førde	3 544		98	9	362	1	4 014
Sandane, Anda	2 395		6				2 401
Ørsta-Volda, Hovden	2 367		6				2 373
Røros	573		38	24	5	1	641
Namsos	2 687		14	3			2 704
Rørvik, Ryum	2 206						2 206
Brønnøysund, Brønnøy	5 327	8	456	8	55		5 854
Sandnessjøen, Stokka	5 610		1	2	42		5 655
Mo i Rana, Røssvold	5 748		6	4	426		6 184
Mosjøen, Kjørstad	4 916		3				4 919
Røst	1 149		12				1 161
Værøy (Heliport)	1 092				2		1 094
Leknes	4 304		11	1			4 316
Svolvær, Helle	3 853		17				3 870
Stokmarknes, Skagen	5 001		41	3			5 045
Narvik, Framnes	2 153		1		4		2 158
Andøya	2 575		19	6	5		2 605
Sørkjosen	1 685		2				1 687
Hasvik	1 058						1 058
Hammerfest	8 248		20	4			8 272
Honningsvåg, Valan	2 161		1				2 162
Mehamn	2 317		19				2 336
Berlevåg	1 726		8	1			1 735
Båtsfjord	2 276						2 276
Vadsø	6 017		16		71		6 104
Vardø, Svartnes	2 167						2 167
REGIONALE LUFTHAVNER	94 927	36	887	220	1 027	22	97 119
Sandefjord, Torp	10 147	10 335	503	1 051	650	10	22 696
Skien, Geiteryggen	1 613	3	97	84	1		1 798
Farsund, Lista	1		26	10	2		39
Notodden	536		66	7			609
Dagali	42		2				44
Stord, Sørstokken	1 129	21	1 077	61	15	2	2 305
Rygge			27	6	2		35
Ørland	584	8	41	18			651
IKKE AVINOR EIDE LUFTHAVNER	14 052	10 367	1 839	1 237	670	12	28 177
OSLO LUFTHAVN / OSLO AIRPORT	96 636	90 588	2 800	15 431	3 249	2 079	210 783
Store lufthavner / Regional Airports	180 915	33 686	5 117	6 596	6 971	1 181	234 466
Mellom store / Medium-sized	63 551	4 442	6 964	2 503	3 506	51	81 017
Regionale lufthavner / Local Airports	94 927	36	887	220	1 027	22	97 119
AVINOR TOTALT / TOTAL	436 029	128 752	15 768	24 750	14 753	3 333	623 385
Ikke Avinor eide lufthavner / Non-Avinor Airports	14 052	10 367	1 839	1 237	670	12	28 177
TOTALT/Total	450 081	139 119	17 607	25 987	15 423	3 345	651 562

	Endring fra 2005 Change from 2005	Annen kommersiell flyging Other Commercial	Ambulanse flyging Ambulance Operations	Skole/ instruksjons-flyging School/ Instruction	Allmen flyging General Aviation	Kontinental-sokkel Continental Shelf	Annen sivil flyging Other Civil Operations	Total	Endring fra 2005 Change from 2005	Flyplass Airport
	8,1%	210	2 150	248	1 669		2 803	217 863	7,5%	OSLO, Gardermoen
	11,1%	89	665	300	8 576	11 901	5 009	75 131	9,3%	STAVANGER, Sola
	8,7%	434	883	2 044	2 548	15 409	3 553	95 484	7,4%	BERGEN, Flesland
	3,9%	295	1 612	1 608	1 933	32	1 527	53 328	3,8%	TRONDHEIM, Værnes
	-0,4%	90	2 753	876	2 063	7	939	44 176	-0,4%	BODØ
	9,1%	149	4 711	407	2 260	6	1 027	40 053	5,8%	TROMSØ
	6,7%	1 057	10 624	5 235	17 380	27 355	12 055	308 172	5,8%	STORE LUFTHAVNER
	-1,1%	74	465	341	1 973		360	17 621	-2,1%	KRISTIANSAND, Kjevik
	-3,5%	35	134	320	1 400	13	626	10 675	-1,6%	HAUGESUND, Karmøy
	6,4%	34	1 292	163	635	9	260	12 326	6,8%	ÅLESUND, Vigra
	23,2%	6	597	57	976		266	9 896	17,6%	MOLDE, Årø
	10,0%	11	419	82	429	6 086	537	14 895	10,0%	KRISTIANSUND, Kvernberget
	-5,5%	10	547	318	212		225	10 113	-8,2%	HARSTAD/NARVIK, Evenes
	-2,4%	10	87	3 367	643	2	179	6 301	-24,5%	BARDUFOSS
	15,2%	32	1 806	80	205	9	724	11 949	9,6%	ALTA
	-3,0%		366	13	210		146	3 436	-4,6%	LAKSELV, Banak
	0,3%	91	1 561	16	104		113	8 231	1,4%	KIRKENES, Høybuktnoen
	6,8%	154	121	174	9		1 813	6 521	7,6%	SVALBARD, Longyear
	4,1%	457	7 395	4 931	6 796	6 119	5 249	111 964	1,4%	MELLOMSTORE
	-0,7%	3	9	397	805		215	2 757	-4,7%	Fagernes, Leirin
	3,9%		51	5	170		130	5 623	2,6%	Sogndal, Haukåsen
	-5,2%	12	28	66	248	1 746	192	7 819	-5,2%	Florø
	14,6%	13	180	244	601	6	1 969	7 027	4,6%	Førde
	3,1%		136	4	281		68	2 890	2,2%	Sandane, Anda
	4,3%		274	191	331		94	3 263	5,8%	Ørsta-Volda, Hovden
	-1,1%	6	42	1 959	475		125	3 248	-13,0%	Røros
	-2,9%	1	64	6	167	2	87	3 031	-2,1%	Namsos
	-0,6%	5	45	2	103	3	46	2 410	-0,7%	Rørвик, Ryum
	0,1%	4	1 159	123	266	1 486	351	9 243	-4,0%	Brønnøysund, Brønnøy
	-0,2%		542	335	52	7	107	6 698	-5,3%	Sandnessjøen, Stokka
	0,1%		653	49	282		422	7 590	-1,7%	Mo i Rana, Røssvold
	-0,5%		364	6	51		73	5 413	-3,7%	Mosjøen, Kjørstad
	-1,6%		84		65		35	1 345	0,1%	Røst
	4,7%	2	6		7		5	1 114	3,7%	Værøy (Heliport)
	2,9%	1	730	37	181		20	5 285	0,5%	Leknes
	-0,7%	1	40	42	232		122	4 307	-2,5%	Svolvær, Helle
	-5,3%	15	633	101	103		35	5 932	-7,0%	Stokmarknes, Skagen
	-0,2%	2	471	126	174		102	3 033	-9,1%	Narvik, Framnes
	-13,7%	8	69	53	55		57	2 847	-10,9%	Andøya
	-0,4%		114	78	79		81	2 039	-6,0%	Sørkjosen
	1,5%		76		15		8	1 157	-1,7%	Hasvik
	2,7%	23	1 539	262	200	754	206	11 256	-2,2%	Hammerfest
	-14,4%		103	10	133	2	23	2 433	-10,9%	Honningsvåg, Valan
	0,7%	2	258	2	24		29	2 651	2,6%	Mehamn
	1,2%	3	117		9	2	10	1 876	2,0%	Berlevåg
	-0,4%		332		5		17	2 630	1,4%	Båtsfjord
	0,8%	5	421	8	97		55	6 690	0,1%	Vadsø
	0,4%		220		4		20	2 411	-2,2%	Vardø, Svartnes
	-0,2%	106	8 760	4 106	5 215	4 008	4 704	124 018	-2,6%	REGIONALE LUFTHAVNER
	5,0%	650	77	7 223	2 954		3 580	37 180	8,0%	Sandefjord, Torp
	17,4%	265	34	2 745	1 966		704	7 512	1,4%	Skien, Geiteryggen
	-66,1%	9	21	38	171	13	76	367	-10,9%	Farsund, Lista
	8,8%	7	28	218	1 653	1	350	2 866	2,0%	Notodden
				11	128		13	196	168,5%	Dagali
	3,0%		35	734	910	4	211	4 199	7,1%	Stord, Sørstokken
		1	45	5 817	1 536		234	7 668	-82,7%	Rygge
	2,7%	16	364	104	932	3	200	2 270	4,3%	Ørland
	5,3%	948	604	16 890	10 250	21	5 368	62 258	5,2%	IKKE AVINOR EIDE LUFTHAVNER
	8,1%	210	2 150	248	1 669		2 803	217 863	7,5%	OSLO LUFTHAVN / OSLO AIRPORT
	6,7%	1 057	10 624	5 235	17 380	27 355	12 055	308 172	5,8%	Store lufthavner / Regional Airports
	4,1%	457	7 395	4 931	6 796	6 119	5 249	111 964	1,4%	Mellom store / Medium-sized
	-0,2%	106	8 760	4 106	5 215	4 008	4 704	124 018	-2,6%	Regionale lufthavner / Local Airports
	1,1%	1 830	28 929	14 520	31 060	37 482	24 811	762 017	4,2%	AVINOR TOTALT / TOTAL
	5,3%	948	604	16 890	10 250	21	5 368	62 258	5,2%	Ikke Avinor eide lufthavner / Non-Avinor Airports
	5,7%	2 778	29 533	31 410	41 310	37 503	30 179	824 275	4,2%	TOTALT/Total

Passasjerer

Passasjertrafikk. Rute- og chartertrafikk 2006.

Passengers, Scheduled - and Non-scheduled Traffic 2006.

(Stamlufthavner er satt med store bokstaver)

(Main airports are shown in capital letters)

Flyplass Airport	Ruteflyging - Scheduled Traffic						Sum rute Total Scheduled Traffic
	Kommet / reist Arrived / Departed				Transit	Transfer talt 2 ganger Transfer Counted twice	
	Innland Domestic	Endring fra 2005 Change from 2005	Utland International	Endring fra 2005 Change from 2005			
OSLO, Gardermoen	6 339 669	7,0%	6 890 699	15,8%	11 534	3 199 622	16 441 524
STAVANGER, Sola	2 019 749	13,2%	802 105	14,4%	7 473	79 026	2 908 353
BERGEN, Flesland	2 767 251	10,3%	911 106	24,5%	187 002	241 632	4 106 991
TRONDHEIM, Værnes	2 280 466	5,4%	350 972	16,8%	1 028	376 332	3 008 798
BODØ	930 730	7,8%	15		127 475	351 184	1 409 404
TROMSØ	1 151 862	6,5%	3 748	-20,5%	61 062	307 426	1 524 098
STORE LUFTHAVNER	9 150 058	8,9%	2 067 946	19,0%	384 040	1 355 600	12 957 644
KRISTIANSAND, Kjevik	588 678	0,7%	190 142	38,6%	2 117	4 474	785 411
HAUGESUND, Karmøy	366 297	12,8%	76 076	-9,2%	79	1 914	444 366
ÅLESUND, Vigra	627 253	4,7%	2 607	-35,6%	43 560	3 920	677 340
MOLDE, Årø	389 389	13,8%			3 500	2 284	395 173
KRISTIANSUND, Kvernberget	237 147	6,4%	3 707	49,8%	1 402	1 582	243 838
HARSTAD/NARVIK, Evenes	451 661	4,3%			10 292	1 438	463 391
BARDUFLOSS	167 060	9,7%			366	44	167 470
ALTA	383 770	28,2%			8 181	20 924	412 875
LAKSELV, Banak	44 859	14,8%			5 053	970	50 882
KIRKENES, Høybukta	179 476	3,5%			499	43 270	223 245
SVALBARD, Longyear	125 428	7,0%				106	125 534
MELLOMSTORE	3 561 018	8,3%	272 532	19,8%	75 049	80 926	3 989 525
Fagernes, Leirin	5 030	12,2%					5 030
Sogndal, Haukåsen	37 758	9,3%			20 815	34 662	93 235
Florø	104 016	-6,9%					104 016
Førde	69 732	6,1%			1 246	54	71 032
Sandane, Anda	32 156	8,7%			7 822	300	40 278
Ørsta-Volda, Hovden	46 370	11,3%			3 472		49 842
Røros	7 955	-12,4%					7 955
Namsos	19 635	4,2%			14 862		34 497
Rørvik, Ryum	19 734	6,5%			10 820	4	30 558
Brønnøysund, Brønnøy	69 240	-1,0%			19 050		88 290
Sandnessjøen, Stokka	48 807	2,7%			28 365	66	77 238
Mo i Rana, Røssvoll	77 199	8,0%			17 972		95 171
Mosjøen, Kjærstad	54 151	8,2%			16 307		70 458
Røst	7 755	-2,3%					7 755
Værøy	7 923	-5,4%					7 923
Leknes	84 215	13,1%			3 199	54	87 468
Svolvær, Helle	63 787	3,7%			213		64 000
Stokmarknes, Skagen	92 740	10,1%			8 451	168	101 359
Narvik, Framnes	22 696	64,8%			3 920		26 616
Andøya	32 276	-5,4%			2 530	168	34 974
Sørkjosen	8 977	0,8%			9 243	2	18 222
Hasvik	5 129	12,0%			5 893		11 022
Hammerfest	108 757	3,7%			24 826	10 000	143 583
Honningsvåg, Valan	11 114	2,5%			10 320		21 434
Mehamn	13 027	19,6%			9 006		22 033
Berlevåg	4 451	4,4%			8 372	4	12 827
Båtsfjord	9 403	-1,9%			12 695	48	22 146
Vadsø	61 269	8,4%			20 302	9 902	91 473
Vardø, Svartnes	11 585	11,3%			11 913		23 498
REGIONALE LUFTHAVNER	1 136 887	5,4%			271 614	55 432	1 463 933
Sandefjord, Torp	302 832	-5,4%	890 444	10,9%	2 241	11 360	1 206 877
Skien, Geiteryggen	27 839	93,4%					27 839
Farsund, Lista							
Notodden	2 468	51,7%					2 468
Dagali							
Stord, Sørstokken	27 983	-9,5%			1 241		29 224
IKKE AVINOR EIDE LUFTHAVNER	361 122	-1,6%	890 444	10,7%	3 482	11 360	1 266 408
OSLO LUFTHAVN / OSLO AIRPORT	6 339 669	7,0%	6 890 699	15,8%	11 534	3 199 622	16 441 524
STORE LUFTHAVNER / Regional Airports	9 150 058	8,9%	2 067 946	19,0%	384 040	1 355 600	12 957 644
MELLOM STORE / Medium-sized	3 561 018	8,3%	272 532	19,8%	75 049	80 926	3 989 525
REGIONALE LUFTHAVNER / Local Airports	1 136 887	5,4%			271 614	55 432	1 463 933
AVINOR TOTALT / Avinor Totalt	20 187 632	8,0%	9 231 177	16,6%	742 237	4 691 580	34 852 626
IKKE AVINOR EIDE LUFTHAVNER / Non-Avinor Airports	361 122	-1,6%	890 444	10,7%	3 482	11 360	1 266 408
TOTALT/Total	20 548 754	7,8%	10 121 621	16,0%	745 719	4 702 940	36 119 034

	Charterflyging - Non-scheduled Traffic				Totalt Kommet/ Reist Total Arrived/ Departed	Endring fra 2005 Change from 2005	Totalt inkl. Total. Transit/ Transfer	Endring fra 2005 Change from 2005	Flyplass Airport
	Kommet/reist Arrived / Departed		Transit/ Transfer talt 2 ganger Transfer counted twice	Sum Charter Total Non-scheduled					
	Innland Domestic	Utland International							
48 260	1 156 856	25 616	1 230 732	14 435 484	10,2%	17 672 256	11,2%	OSLO	
1 908	189 889	9 770	201 567	3 013 651	12,9%	3 109 920	11,7%	STAVANGER	
8 097	231 976	10 974	251 047	3 918 430	12,8%	4 358 038	12,8%	BERGEN	
1 087	153 379	4 337	158 803	2 785 904	8,0%	3 167 601	7,9%	TRONDHEIM	
766	18 922	1 210	20 898	950 433	7,9%	1 430 302	7,6%	BODØ	
1 287	29 499	2 371	33 157	1 186 396	6,6%	1 557 255	7,4%	TROMSØ	
13 145	623 665	28 662	665 472	11 854 814	10,6%	13 623 116	10,2%	STORE LUFTHAVNER	
1 202	32 247	1 290	34 739	812 269	7,8%	820 150	7,7%	KRISTIANSAND	
10 878	33 053	2 412	46 343	486 304	11,4%	490 709	12,0%	HAUGESUND	
589	53 489	1 196	55 274	683 938	6,3%	732 614	7,1%	ÅLESUND	
28 232	20 542	730	49 504	438 163	24,2%	444 677	24,5%	MOLDE	
890	12 814	67	13 771	254 558	7,1%	257 609	7,4%	KRISTIANSUND	
2 705	20 121	208	23 034	474 487	4,1%	486 425	3,6%	HARSTAD/NARVIK	
1 316	222	434	1 972	168 598	9,3%	169 442	9,3%	BARDUFLOSS	
683	2 713	1	3 397	387 166	15,9%	416 272	16,1%	ALTA	
908	4 057	211	5 176	49 824	18,3%	56 058	5,8%	LAKSELV	
692	3 873		4 565	184 041	2,8%	227 810	3,2%	KIRKENES	
731	1 802		2 533	127 961	8,5%	128 067	7,9%	SVALBARD	
48 826	184 933	6 549	240 308	4 067 309	9,7%	4 229 833	9,7%	MELLOMSTORE	
491	10 153		10 644	15 674	-11,6%	15 674	-11,6%	Fagernes	
				37 758	9,3%	93 235	12,0%	Sogndal	
	146	112	258	104 162	-6,8%	104 274	-6,7%	Florø	
				69 732	6,1%	71 032	6,1%	Førde	
				32 156	8,7%	40 278	8,9%	Sandane	
				46 370	11,3%	49 842	11,2%	Ørsta-Volda	
387	25		412	8 367	-20,4%	8 367	-22,2%	Røros	
				19 635	4,2%	34 497	2,3%	Namsos	
				19 734	6,5%	30 558	6,0%	Rørvik	
				69 240	-1,0%	88 290	-0,8%	Brønnøysund	
				48 807	2,7%	77 238	-1,0%	Sandnessjøen	
				77 199	8,0%	95 171	3,8%	Mo i Rana	
				54 151	8,2%	70 458	3,2%	Mosjøen	
9			9	7 764	-2,5%	7 764	-2,5%	Røst	
				7 923	-5,4%	7 923	-5,4%	Værøy	
				84 215	13,1%	87 468	10,1%	Leknes	
				63 787	3,7%	64 000	4,0%	Svolvær	
				92 740	10,1%	101 359	6,0%	Stokmarknes	
				22 696	64,8%	26 616	93,3%	Narvik	
				32 276	-5,4%	34 974	-20,6%	Andøya	
				8 977	0,8%	18 222	18,3%	Sørkjosen	
				5 129	12,0%	11 022	3,9%	Hasvik	
				108 757	3,7%	143 583	5,7%	Hammerfest	
				11 114	2,5%	21 434	23,6%	Honningsvåg	
				13 027	19,6%	22 033	14,2%	Mehamn	
				4 451	4,4%	12 827	5,7%	Berlevåg	
				9 403	-1,9%	22 146	2,1%	Båtsfjord	
18			18	61 287	4,2%	91 491	3,9%	Vadsø	
				11 585	11,3%	23 498	13,5%	Vardø	
905	10 324	112	11 341	1 148 116	4,8%	1 475 274	4,4%	REGIONALE LUFTHAVNER	
11 852	72 112	4 771	88 735	1 277 240	6,9%	1 295 612	7,0%	Sandefjord	
228	147		375	28 214		28 214		Skien	
					-100,0%			Farsund, Lista	
22			22	2 490	43,6%	2 490	43,6%	Notodden	
								Dagali	
29 298	1 911	8 077	39 286	59 192	14,5%	68 510	14,3%	Stord	
41 400	74 170	12 848	128 418	1 367 136	8,2%	1 394 826	8,4%	IKKE AVINOR EIDE LUFTHAVNER	
48 260	1 156 856	25 616	1 230 732	14 435 484	10,2%	17 672 256	11,2%	OSLO LUFTHAVN / OSLO AIRPORT	
13 145	623 665	28 662	665 472	11 854 814	10,6%	13 623 116	10,2%	STORE LUFTHAVNER / Regional Airports	
48 826	184 933	6 549	240 308	4 067 309	9,7%	4 229 833	9,7%	MELLOM STORE / Medium-sized	
905	10 324	112	11 341	1 148 116	4,8%	1 475 274	4,4%	REGIONALE LUFTHAVNER / Local Airports	
111 136	1 975 778	60 939	2 147 853	31 505 723	10,1%	37 000 479	10,4%	AVINOR TOTALT / Avinor Totalt	
41 400	74 170	12 848	128 418	1 367 136	8,2%	1 394 826	8,4%	IKKE AVINOR EIDE LUFTHAVNER / Non-Avinor Airports	
152 536	2 049 948	73 787	2 276 271	32 872 859	10,0%	38 395 305	10,3%	TOTAL/Total	

Helikoptertrafikk

Helikoptertrafikk til oljeinstallasjonene på norsk sektor 2006.¹⁾

Offshore Traffic to Oil Installations on the Norwegian Sector 2006.¹⁾

Base	Antall landinger på base Number of Landings at Base	Endring fra 2005 Change from 2005	Antall passasjerer kommet og reist Number of Passengers Arrived and Departed	Endring fra 2005 Change from 2005
Bergen, Flesland	7 632	6,2%	222 436	10,0%
Stavanger, Sola	5 945	6,1%	161 932	7,1%
Kristiansund, Kvernberget	3 038	11,6%	72 153	4,6%
Florø	868	-6,5%	26 685	-9,4%
Brønnøysund	740	-9,0%	13 494	-17,7%
Hammerfest	379	-	1 881	-
Total	18 602	7,8%	498 581	6,5%

1) Tabell for helikoptertrafikk gir antall landinger på basene, mens tabell for flybevegelser gir antall flybevegelser. En flybevegelse er en landing eller en avgang.

1) Table offshore traffic reports the number of offshore landings, whereas table civil aircraft movements reports number of aircraft movements. A movement is one landing or one take off.

Frakt og post

Rute- og charterflyging 2006¹⁾. Tonn.

Freight and Mail Scheduled and Non-scheduled Operations 2006¹⁾. Tonnes.

1) På grunn av avrundinger kan det være differanser på totalsommene.

Small differences on totals can occur because of round offs.

Flyplass Airport	Frakt - Freight				Total	Post - Mail				Total
	Innland Domestic		Utland International			Innland Domestic		Utland International		
	Kommet Unloaded	Sendt Loaded	Kommet Unloaded	Sendt Loaded		Kommet Unloaded	Sendt Loaded	Kommet Unloaded	Sendt Loaded	
OSLO, Gardermoen	2 668,47	6 956,69	26 632,10	32 464,54	68 721,80	5 323,83	11 241,17	3 491,73	1 357,88	21 414,61
STAVANGER, Sola	1 292,70	748,01	718,59	767,13	3 526,43	2 243,94	1 158,87	14,95	12,80	3 430,56
BERGEN, Flesland	1 458,21	895,19	450,30	417,97	3 221,67	2 693,52	1 501,28	6,50	7,17	4 208,46
TRONDHEIM, Værnes	1 105,41	938,88	30,33	15,23	2 089,85	1 776,48	819,27	2,46	6,29	2 604,49
BODØ	1 095,37	494,10	0,16	1,97	1 591,60	1 394,99	1 201,24	-	-	2 596,23
TROMSØ	1 120,68	1 436,50	1,30	1,72	2 560,18	1 422,38	1 212,99	0,32	1,52	2 637,21
STORE LUFTHAVNER	6 072,37	4 512,67	1 200,68	1 204,02	12 989,73	9 531,31	5 893,64	24,22	27,78	15 476,96
KRISTIANSAND, Kjevik	293,81	169,74	40,10	49,35	553,00	162,37	210,90	-	-	373,28
HAUGESUND, Karmøy	197,06	96,59	3,49	1,31	298,44	0,60	1,20	1,08	1,12	4,00
ÅLESUND, Vigra	451,27	526,39	14,28	0,87	992,81	777,26	438,65	-	-	1 215,92
MOLDE, Årø	231,46	148,17	22,60	0,37	402,60	666,03	350,80	3,10	-	1 019,93
KRISTIANSUND, Kvernberget	207,81	68,57	22,19	16,79	315,36	4,40	0,04	12,69	0,12	17,24
HARSTAD/NARVIK, Evenes	410,20	326,96	5,05	-	742,21	552,87	257,95	-	-	810,82
BARDUFOSS	120,81	43,83	0,05	0,38	165,07	24,07	9,07	-	-	33,15
ALTA	413,04	92,28	1,18	-	506,50	12,45	77,59	-	-	90,04
LAKSELV, Banak	93,06	5,60	-	0,55	99,21	263,96	41,86	-	-	305,81
KIRKENES, Høybukta	387,14	134,47	0,35	-	521,96	110,18	94,30	-	-	204,48
SVALBARD, Longyear	516,07	353,92	0,68	0,53	871,19	269,66	32,67	1,52	0,21	304,06
MELLOMSTORE	3 321,73	1 966,52	109,97	70,14	5 468,36	2 843,86	1 515,04	18,39	1,45	4 378,74
Fagernes, Leirin	1,00	0,23	-	1,30	2,53	0,02	0,92	-	-	0,94
Sogndal, Haukåsen	35,44	23,51	-	-	58,95	0,05	65,89	-	-	65,94
Florø	29,07	11,16	-	-	40,23	8,40	42,61	-	-	51,01
Førde	33,52	17,55	-	-	51,07	0,01	125,86	-	-	125,86
Sandane, Anda	27,33	1,83	-	-	29,16	1,32	-	-	-	1,32
Ørsta-Volda, Hovden	21,40	3,65	-	-	25,05	0,40	0,34	-	-	0,75
Røros	2,13	1,19	-	-	3,32	-	0,10	-	-	0,10
Namsos	15,01	2,82	-	-	17,83	0,14	24,44	-	-	24,58
Rørвик, Ryum	6,33	2,48	-	-	8,81	0,24	14,84	-	-	15,08
Brønnøysund, Brønnøy	24,37	17,20	-	-	41,57	146,71	83,03	-	-	229,73
Sandnessjøen, Stokka	35,78	12,32	-	-	48,10	130,96	77,60	-	-	208,57
Mo i Rana, Røssvoll	238,82	16,47	-	-	255,29	3,84	108,20	-	-	112,04
Mosjøen, Kjørstad	71,98	16,75	-	-	88,73	154,77	52,85	-	-	207,62
Røst	6,11	0,14	-	-	6,25	22,47	2,12	-	-	24,59
Værøy (Heliport)	5,57	1,03	-	-	6,60	34,18	7,88	-	-	42,06
Leknes	46,17	6,38	-	-	52,55	144,48	39,32	-	-	183,80
Svolvær, Helle	49,81	8,06	-	-	57,87	124,37	67,59	-	-	191,96
Stokmarknes, Skagen	58,23	18,71	-	-	76,93	0,91	40,79	-	-	41,70
Narvik, Framnes	12,26	7,54	-	-	19,80	0,02	0,02	-	-	0,04
Andøya	13,53	4,30	-	-	17,82	0,19	11,73	-	-	11,92
Sørkjosen	5,85	0,29	-	-	6,13	0,02	0,04	-	-	0,06
Hasvik	5,68	1,66	-	-	7,34	24,90	3,28	-	-	28,18
Hammerfest	233,45	28,44	-	-	261,89	45,88	74,04	-	-	119,92
Honningsvåg, Valan	40,21	1,62	-	-	41,83	2,21	11,38	-	-	13,59
Mehamn	18,03	1,30	-	-	19,33	14,79	6,54	-	-	21,33
Berlevåg	12,02	0,90	-	-	12,92	20,31	2,82	-	-	23,13
Båtsfjord	24,28	1,71	-	-	25,99	28,52	5,73	-	-	34,26
Vadsø	136,96	25,60	-	-	162,56	72,45	76,01	-	-	148,46
Vardø, Svartnes	26,31	3,41	-	-	29,72	7,35	1,14	-	-	8,49
REGIONALE LUFTHAVNER	1 236,63	238,23	-	1,30	1 476,16	989,91	947,09	-	-	1 937,00
Sandefjord, Torp	47,26	84,76	15,31	14,11	161,44	211,19	111,56	-	0,15	322,89
Skien, Geiteryggen	-	0,11	-	0,04	0,15	-	-	-	-	-
Farsund, Lista	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Notodden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dagali	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stord, Sørstokken	10,74	0,55	-	-	11,29	-	-	-	-	-
Ørlandet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IKKE AVINOR EIDE LUFTHAVNER	58,00	85,42	15,31	14,15	172,88	211,19	111,56	-	0,15	322,89
OSLO LUFTHAVN / OSLO AIRPORT	2 668,47	6 956,69	26 632,10	32 464,54	68 721,80	5 323,83	11 241,17	3 491,73	1 357,88	21 414,61
Store lufthavner / Regional Airports	6 072,37	4 512,67	1 200,68	1 204,02	12 989,73	9 531,31	5 893,64	24,22	27,78	15 476,96
Mellom store / Medium-sized Airports	3 321,73	1 966,52	109,97	70,14	5 468,36	2 843,86	1 515,04	18,39	1,45	4 378,74
Regionale lufthavner / Local Airports	1 236,63	238,23	-	1,30	1 476,16	989,91	947,09	-	-	1 937,00
AVINOR TOTALT / AVINOR TOTALT	13 299,20	13 674,11	27 942,74	33 739,99	88 656,04	18 688,91	19 596,94	3 534,35	1 387,11	43 207,31
Endring fra 2005 / Change from 2005	-5,38%	-2,07%	7,17%	3,17%	2,14%	6,63%	14,17%	-6,40%	-24,83%	7,18%
Ikke Avinor eide lufthavner / Non-Avinor Airports	58,00	85,42	15,31	14,15	172,88	211,19	111,56	-	0,15	322,89
TOTAL	13 357,15	13 759,51	27 958,12	33 754,17	88 828,94	18 900,16	19 708,63	3 534,29	1 387,01	43 530,27
Endring fra 2005 / Change from 2005	-5,39%	-2,07%	7,12%	3,14%	2,11%	7,07%	14,80%	-6,40%	-24,86%	7,64%

20



AVINOR

Avinor AS

Chr Frederiks pl 6, 0154 Oslo

Postadresse: Postboks 150, 2061 Gardermoen

Telefon: 815 30 550

Telefaks: 67 03 00 01

www.avinor.no