



Avinor og Nordområdene mot 2040



Avinor la i 2014 fram rapporten «Avinor i Nordområdene». Bakgrunnen for arbeidet var de store og raske endringene som skjedde i nord. Målet var å gjøre hyppige revisjoner og dette dokumentet er første revisjon.

Rapporten er initiert av Avinor selv og ikke en del av de vanlige NTP – prosessene hvor Avinor deltar sammen med de andre transportetatene. Prosjekteier er Jon Sjølander, konserndirektør Strategi og utvikling. Arbeidet har foregått i 2017 og 2018. Det er i hovedsak benyttet interne ressurser. Beskrivelsen av befolknings- og næringsutviklingen er basert på åpne kilder.

I prosessen har det vært avholdt møter med en rekke aktører som er viktige i Nordområdene. Avinor takker alle som har bidratt med tid og informasjon som underlag for rapporten.

Oslo 01. juli 2018

Innhold

Sammendrag	5
1. Innledning	7
1.1 Bakgrunn og formål	7
1.1.1 Regjeringens Nordområdestrategi	
1.1.2 Regionreformen	
1.1.3 Svalbardmeldingen	
1.2 Prosess og involvering	7
1.3 Innspill i prosessen	8
2. Befolkning og næringsliv	11
2.1 Befolkningen vokser	11
2.2 Næringsutvikling	13
2.2.1 Sjømatnæringen	
2.2.2 Petroleumsnæringen	
2.2.3 Reiseliv	
2.2.4 Andre næringer	
2.3 Om sysselsetting	18
3. Flytrafikken	20
3.1 Passasjerutvikling	20
3.2 Forhold som kan påvirke framtidig trafikkutvikling	22
3.3 Ambulanseflyvninger	23
3.4 Helikoptertrafikken	23
3.5 Flyfrakt	24
3.6 Rutetilbud	26
3.7 Mulige ruteprogrammer	27
3.8 Øst-vest trafikken	28
3.9 Interkontinentale ruter på OSL skaper vekst i Nord	29
3.10 Tredje rullebane på OSL er viktig for Nord-Norge	30
4. Flyplassene	31
4.1 Nasjonale lufthavner	31
4.2 Regionale lufthavner	32

4.3 Lokale lufthavner i Troms og Finnmark	33
4.4 Lokale lufthavner i Nordland	33
4.5 Langsiktig investeringsplan	34
4.6 Kostnadseffektivisering av kortbanenettet	34
4.7 Flyplassøkonomi	35
4.8 Fremtidig lufthavnstruktur	35
5. Flysikringstjenester	37
5.1 Fjernstyrte tårn	37
5.2 Ny infrastruktur til drift av flysikring i fremtiden	37
5.3 Overvåkning av flytrafikken i nordområdene	37
5.4 Kommunikasjon over satellitt	38
6. Samfunnsnytte og klima	39
6.1 Sysselsettingsvirkninger	39
6.2 Samfunnsnytte	40
6.3 Klima	42
6.4 Innovasjon	44
6.5 Forsvaret	44
6.6 Svalbard	45
7. Handlingsplan	47
8. Avslutning	48

0. Sammendrag

Det er stor optimisme i nord. Prognoser viser doubling av ressursanslagene for olje og gass i Barentshavet, stor vekst i turisme inkludert i vintersesongen, gunstig utvikling i mange industribransjer og økt eksport av sjømat. Luftfarten blir stadig viktigere i nord og antall flypassasjerer forventes å øke fra 6,6 millioner i 2017 til 10- 12 millioner i 2040. Det planlegges betydelige flyplassinvesteringer, i størrelsesorden 12 - 26 milliarder mot 2040.

Økningen i sysselsetting i Nord-Norge har vært høyere enn befolkningsveksten og god mobilitet vil være nødvendig i framtida. Effektive internasjonale flyreiser direkte til landsdelen og et sterkt knutepunkt i Oslo vil støtte den sterke utviklingen i nordområdene. Det er vedtatt nye flyplasser på Helgeland og i Bodø og flyplassutvidelser i Tromsø og Kirkenes samt nødvendig vedlikehold/tilpasninger i det øvrige flyplassnettet. Det pågår vurderinger av nye flyplasser i Lofoten/Vesterålen og Hammerfest.

Avinor har involvert fylkeskommuner og næringsliv i arbeidet med denne revisjonen av Nordområdestrategien og det gjennomføres en høring i fylkeskommunene og i Lokalstyret på Svalbard.

Befolkningen i nord forventes å vokse med ca. 8 prosent fram til 2040. Tendensen med større vekst i sentrale områder vil fortsette. 38 kommuner vil vokse i gjennomsnitt 12 prosent, mens 49 kommuner vil få tilbakegang i antall innbyggere.

Reiselivet opplever en betydelig vekst, spesielt i vinterturismen. Nordlysturisme har et stort potensial for ytterligere vekst og tilgjengelighet til de unike produktene er i stor grad knyttet til konkurransedyktige flytilbud. Avinor utreder ny stor flyplass for Lofoten/Vesterålen som vil kunne gi regionen økt tilgjengelighet gjennom direkteruter i og utenfor Norge. Etablering av ny flyplass på Helgeland vil gi nye vekstimpulser til en region med svak tilgjengelighet.

Sjømatnæringen eksporterer det meste av sine produkter. Potensialet i nord er stort gjennom tilgang til store arealer, rent vann og ved at nye produksjonsmåter er under utvikling. Grunnet store avstander har landsdelen en transportulempe.

Oljedirektoratet doblet i 2017 sine anslag for uoppdagede ressurser i Barentshavet. Med lange og økende avstander fra land vil transport av personell til de nye arbeidsplassene offshore være krevende. Avinor vil støtte næringen med nødvendig infrastruktur for å sikre kostnadseffektive reiseruter for de involverte.

Konjunkturbarometer for Nord-Norge har identifisert 735 milliarder i investeringer i Nord-Norge fram til 2025. Av dette er 419 ikke knyttet til petroleumsvirksomheten.

Passasjertallet på nordnorske flyplasser har mer enn doblet seg siden 1987 og kan doble seg igjen fram mot 2040. Det er trafikken fra de store flyplassene til Oslo som har hatt sterkest vekst. Dette har delvis vært drevet av at disse rutene har konkurranse og blir betjent med store fly med lavere setekostnader og reiser til lavere pris. Antall internreiser i nord har hatt en betydelig lavere vekst. På Helgeland har rullebaneforlengelsen på Sandnessjøen, mindre detaljerte krav til de statlig subsidierte rutene (FOT-rutene) og flere direkteruter til Oslo ført til nesten 30 prosent færre avganger til Bodø og Trondheim. Færre mellomlandinger og bruk av større fly har imidlertid bidratt til å opprettholde det totale setetilbudet. Dette viser kompleksiteten i reisemønsteret og at det er utfordrende å dekke alle behov på en god måte. Fra 2022 vil regionene selv administrere FOT – rutedriften. De skal selv bestemme hvor store midler som tilføres og prioriteringene mellom de ulike behovene.

Transport av sjømat til markedene utenfor Europa får fått økt fokus. I dag går mye av transporten på landeveg ut av landsdelen, til blant annet Helsinki. Unntaket er egne transportfly med krabbe fra Lakselv via Oslo til Korea. Avinor følger opp den økende oppmerksomheten omkring sjømat-flygninger ut fra landsdelens flyplasser og vil invitere næringen til å delta i et utviklingsprosjekt vedrørende forutsetningene for slik transport.

På de fleste flyplassene i Nord – Norge er det god kapasitet til å møte den forventede veksten framover. I Tromsø er terminalutvidelsen fremskyndet og i Kirkenes vil rullebanen bli forlenget for å bedre tilgjengeligheten særlig om vinteren. Avinor utreder ny stor lufthavn for Lofoten/ Vesterålen og Stortinget har besluttet ny stor lufthavn i Mo i Rana. Store lufthavner vil gi forbedret tilgang til unike reiselivsprodukter og potensiale for utvidelse av den korte intense sommersesongen til helårsturisme og nye arbeidsplasser. I Bodø utredes ny by/ny flyplass som vil gi nye arealer til utvikling av bynære nærings- og boligprosjekter. Behovet for ny flyplass i Hammerfest vil bli vurdert i en konseptvalgutredning (KVU). Forsvarets flytting av aktivitet fra Andøya og Bodø til Evenes vil gi økt aktivitet på Evenes. Det pågår prosesser for å avklare hvordan operative og økonomiske relasjoner mellom Avinor og Forsvaret skal videreutvikles for å møte denne situasjonen. Nye og forbedrede vegger i Hålogaland vil gjøre Evenes mer tilgjengelig, også for reisende til og fra Lofoten og Vesterålen. Dette kan føre til ytterligere passasjervekst utover dagens prognoser. Det er vedtatt at Andøya flystasjon skal legges ned medio 2022. Det er ikke bestemt hvem som skal overta ansvaret og hvilket konsept som skal velges. Avinor vil forholde seg konstruktivt til de politiske føringer som blir utarbeidet.

Totale investeringer på flyplasser i Nord – Norge vil være betydelige i perioden, i størrelsesorden 12- 26 milliarder fram mot 2040, avhengig av hvilke prosjekter som er mulige og blir politisk prioritert. Investeringene er av stor betydning for å videreutvikle landsdelen og legge grunnlaget for videre vekst.

Av flyplassene i Nord-Norge var det kun Bodø og Tromsø som i 2017 ble drevet med overskudd. De øvrige flyplassene har langt lavere inntekter og finansieres gjennom intern kryss-subsidiering i Avinor. På tross av mange ulike kostnadstiltak vil det også i fremtiden være slik at det er Avinors samfinansiering av det totale flyplassnettet som sikrer at dagens struktur kan beholdes uten særskilte offentlige tilskudd til driften. De kommersielle inntektsmulighetene, blant annet gjennom tax-free ordningen, er svært viktige for å kunne sikre det finansielle grunnlaget for en videre utvikling av flyplassnettet

Avinor flysikring vil i løpet av 2019 starte implementeringen av fjernstyrte tårn. I alt 15 flyplasser er besluttet overført til dette konseptet, men det er potensial for ytterligere 20 flyplasser i det vedtatte programmet. Et annet kostnadsreduserende program er overgangen til mer satellittbaserte navigasjonshjelpemidler.

Totalt er det 750 ansatte i Avinor i Nord-Norge. Det anslås at i alt 11.000 arbeidsplasser skapes direkte og indirekte av luftfarten.

Svalbardsamfunnet vil, etter avslutningen av gruvevirksomheten i Svea, måtte omstilles og reiseliv og forskning er spesielt utpekte aktiviteter som skal bidra til dette. Luftfarten vil bli enda mer sentral i framtida og opprettholdelsen av en god lufthavn er helt avgjørende for all virksomhet.

Avinor, i samarbeid med flyselskapene og andre aktører i luftfartsbransjen, iverksetter en rekke tiltak som skal bidra til å forbedre luftfartens klimapåvirkning. Biofuel og elektriske fly er to viktige satsningsområder. Elektriske fly vil være spesielt egnet til å operere på kortbanenettet og spesielt i Nord-Norge ligger det godt til rette for tidlig aktivitet knyttet til utviklingen av elfly

1. Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Siden forrige utgave av Avinors Nordområdestrategi har regjeringen lagt fram flere overordnede dokumenter som gir føringer for Avinors egen strategi. Nedenfor følger en kort oppsummering av de viktigste.

1.1.1 Regjeringens nordområdestrategi

I sin Nordområdestrategi skriver regjeringen: «Regjeringen har som visjon at nordområdene skal være en fredelig, skapende og bærekraftig region. For å oppnå dette trenger man en helhetlig strategi som ser utenriks- og innenrikspolitikk i sammenheng.

Vi skal skape økonomisk vekst og arbeidsplasser i nord på en måte som tar hensyn til miljø og samfunn og vi skal bygge attraktive lokalsamfunn for folk med ulik alder, kjønn og kompetanse».

1.1.2 Regionreformen

I 2017 vedtok Stortinget Regionreformen som innebærer en endret kommune og fylkesstruktur. Nordland består som egen region, mens Troms og Finnmark fra 1.1.2020 vil være en region. Lokaliseringen av regionale funksjoner i den nye regionen vil kunne endre reisebehovet internt i regionen.

Reformen medfører også endret kommunestruktur og det er vedtatt flere kommunesammenslåinger i Nordland og Troms. Ingen av disse forventes å endre bruken av dagens lufthavner.

Målene i nordområdepolitikken må også sees i sammenheng med regjeringens regional- og distriktpolitikk. Regjeringen har nylig lagt fram en melding til Stortinget om regional- og distriktpolitikken som peker ut en retning for utviklingen av byer og distrikter i hele landet. Bærekraft ligger som et grunnleggende premiss for all utvikling. Regionene får overført oppgaver som tidligere var sentralt forvaltet. Blant disse er utlysning og drift av FOT – rutene av størst betydning for Avinor. Fra 2020 vil regionene selv drive og finansiere flyruter som ikke er kommersielt drivverdige. Finansieringen vil skje via rammetilskudd og regionene selv prioriterer bruken av rammetilskuddene mellom ulike oppgaver.

1.1.3 Svalbard. Meld. St. 32 (2015-2016)

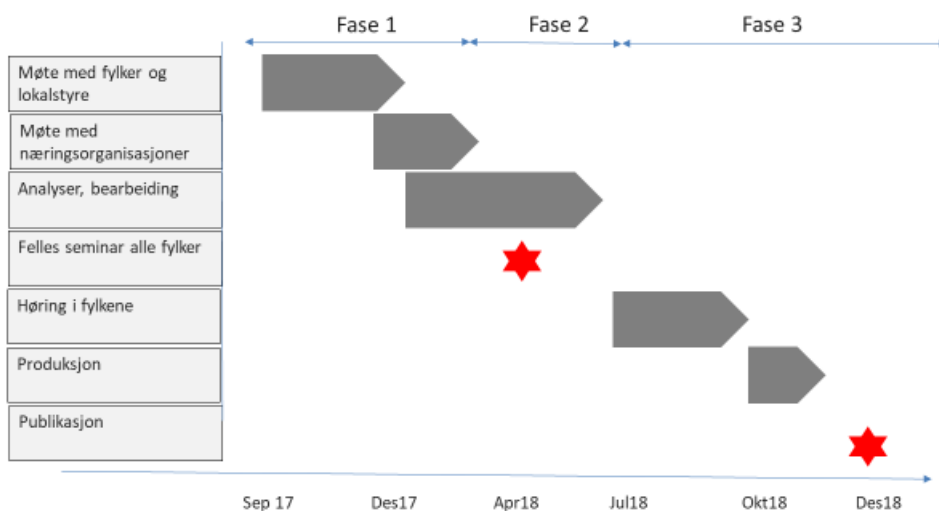
Gjennom denne meldingen bekrefter regjeringen at de overordnede målene i Svalbardpolitikken ligger fast. De viktigste er en konsekvent håndhevelse av suvereniteten, korrekt overholdelse av Svalbardtraktaten og opprettholdelse av norske samfunn på øygruppen. Det er også vedtatt å legge ned gruveaktiviteten i Svea. Dette vil kreve en omlegging av næringsaktiviteten på Svalbard.

1.2 Prosess og involvering

Avinor la i 2014 fram sin første Nordområdestrategi som blant annet inneholdt en handlingsplan for 2014 – 2020. Alle punktene i planen er gjennomført eller igangsatt.

I 2017 startet arbeidet med en revisjon av strategien. Utgangspunktet for arbeidet har vært å ha en åpen prosess med lokal involvering. Figur 1 viser prosjektets fremdrift. Etter innspill fra fylkeskommunene har rapporten vært på høring i fylkene/lokalstyret og endelig ferdiggjøring

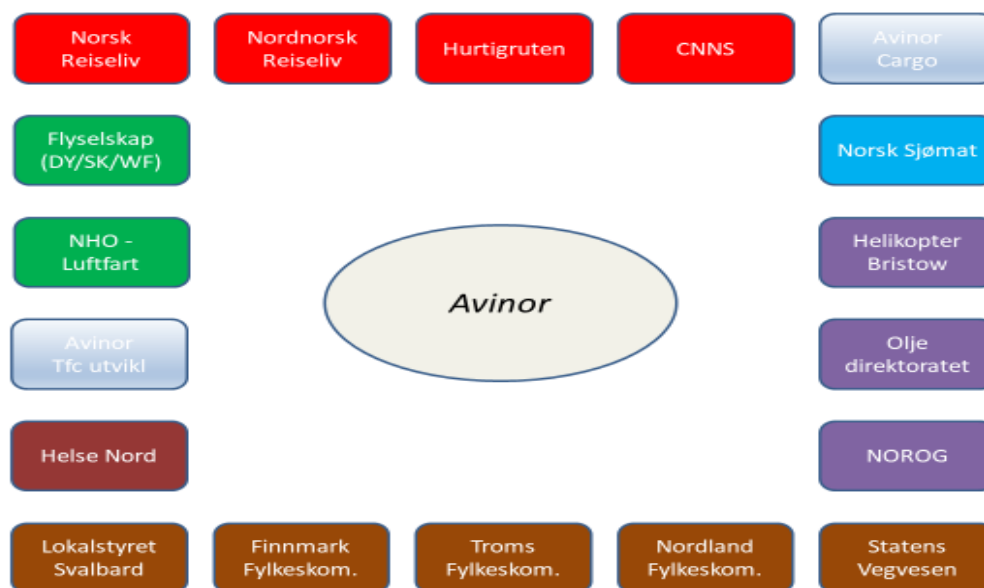
er derfor utsatt tre måneder i forhold til opprinnelig tidsplan.



Figur 1; Prosjektets framdriftsplan

1.3 Innspill i prosessen

Figur 2 viser involverte. I tillegg til fylkene og lokalstyret har det vært møter med interesseorganisasjonene for de tre viktigste næringene petroleumsindustrien, sjømat og reiseliv samt med de norske flyselskapene og NHO-Luftfart. Fylkeskommunene hadde også invitert med ulike kommuner/regioner til møtene og gitt dem anledning til å komme med innspill.



Figur 2; Involverte i prosjektet

De viktigste innspillene fra fylkeskommunene:

- a. Det er viktig å opprettholde dagens lufthavnstruktur og prioritere effektivisering og automatisering for å unngå nedleggelse av flyplasser.
- b. Det er store forventninger til innkommende turisme og det er ønskelig at Avinor skal arbeide aktivt med å forbedre det internasjonale rutetilbudet til Nord-Norge. Dette bør skje både gjennom å arbeide for flere direkteruter til landsdelen og ved å sikre at Oslo har nok kapasitet gjennom å bygge ut tredje rullebane.
- c. Eksport av sjømat vil være en viktig forutsetning for videre vekst i landsdelen og det er ønskelig å sikre kortest mulig transporttid fra produksjon til marked. Det er ønskelig å utrede mulighetene for frakt av sjømat med fly direkte fra flyplassene i Nord-Norge.

Innspill fra flyselskapene og NHO-luffart;

SAS

- Prognosene fra TØI virker forsiktige, oljenæringen er på veg tilbake etter tilbakegangen. Det som kan dempe fremtidig vekst er økte avgifter. Den nye klimarelaterte passasjeravgiften rammer innlandsrutene spesielt og har halvert SAS' resultat i Norge. Viktig å motivere til økt transfer i Oslo i utforming av luftfartsavgiftene. Viktig også å ivareta innenlands transfer.
- Økt kapasitet på innlandsrutene i vinter har ikke resultert i tilsvarende vekst i antall passasjerer. Store forskjeller på vinter og sommer. Økt direktekapasitet til Finnmark er vanskelig å fylle om vinteren. Infrastrukturen begrenser ikke trafikken. Flykapasiteten styres av lønnsomheten.
- Bodø og Tromsø har muligheter til å få Europaruter. SAS får økt interkontinental kapasitet når de nye Airbus 350 maskinene kommer, men Interkontinentale direkteruter fra Nord-Norge vil være utfordrende å fylle.

Norwegian

- Norwegian anser direkteruter mellom Nord-Norge og utlandet som viktig for lokal verdiskaping innen turisme og eksportindustrien.
- Influensområdenes (befolkningsgrunnlag, næringsvirksomhet) størrelse og karakter er grunnlaget for planlegging av tilbudt kapasitet.
- Et viktig element for direkteruter og trafikkvekst er forutsigbare og gunstige rammevilkår.
- Ved oppstart av nye ruter tar flyselskapet alltid en risiko og det er alltid alternative steder å benytte kapasiteten. Dersom andre aktører er med og deler risikoen vil det styrke prosjekter med nye ruter.
- Norwegian har økt kapasiteten innenlands de siste årene, og spesielt Nord-Norge har fått mye vekst.

Widerøe

- I 2017 hadde Widerøe 48 prosent av flyavgangene i Norge og 15 prosent av passasjerene. I Nord- Norge ble 72 prosent av ruteflyavgangene gjort av Widerøe, SAS som nest største aktør hadde 15 prosent.
- Rutenettet består av mange korte flystrekninger som betjener små markeder med små fly. Kombinasjonen av en avgiftsstruktur som gjøre det mer lønnsomt å fly langt med større fly og et marked hvor mange må benytte to flygninger for å nå bestemmelsesstedet bidrar til høyere priser på disse rutene enn på andre ruter.

Avgiftsstrukturen har over tid blitt mer ugunstig for Widerøes nettverk og det er vanskeligere å skape lønnsomhet på regionale kommersielle ruter. Tilbudet har også blitt redusert.

- Veksten i antall utenlandske turister er drevet av lav kronekurs. Viktig å satse på de betalingsvillige gjestene og unngå masseturisme. Leiebilsituasjonen i Nord-Norge er en utfordring for fremtidig vekst.

NHO- Luftfart

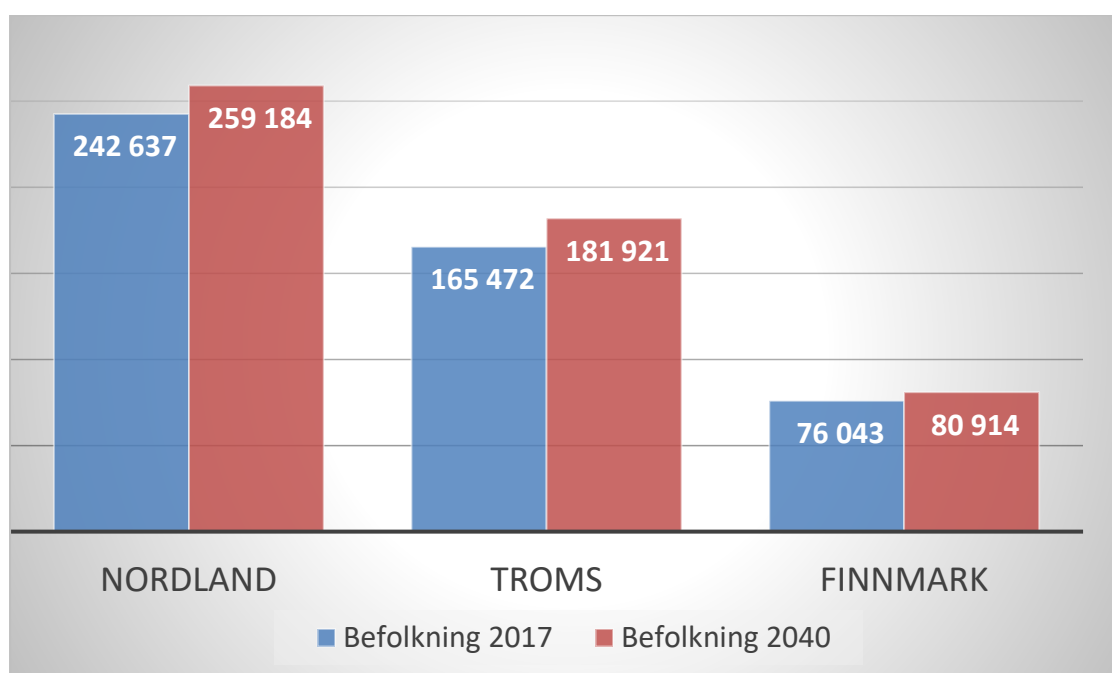
- Avinor er brukerfinansiert og det er viktig å finne riktig investeringsnivå i et system av lufthavner hvor mange investeringer vil være bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Fremover vil det bli stadig mer krevende for luftfarten å vokse grunnet skjerpede miljøkrav som omsetningskrav for biodrivstoff, økt CO₂ avgift og reduksjon av tilgjengelige kvoter. Viktig ikke å investere før det er reelle kapasitetsbehov og investeringsnivået bør være nøkternt.
- Det har skjedd en vridning i avgiftsbelastningen. Den nye passasjeravgiften slår dobbelt ut på innlandsreiser og MVA satsen på reiser innenlands har økt fra 8 prosent til 12 prosent. Dette har ført til at innenlandsrutene har blitt taperen.

2. Befolkning og næringsliv

2.1 Befolkningen vokser

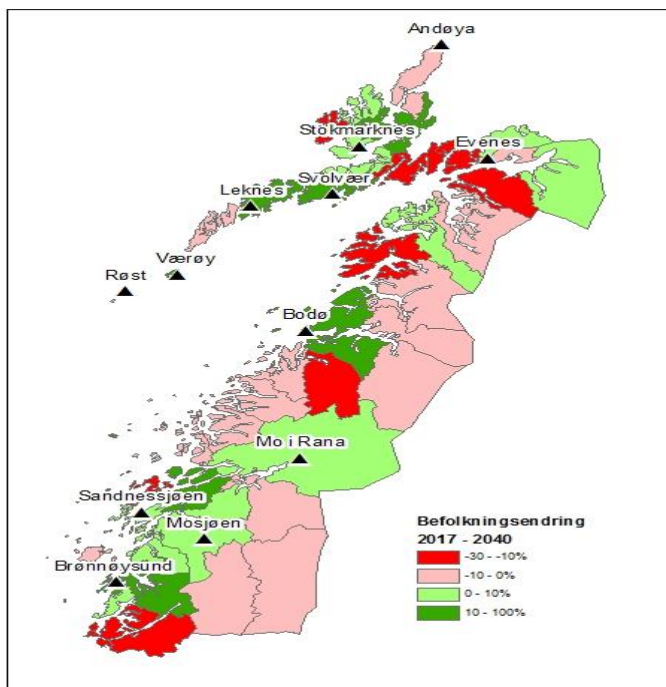
I perioden 1987 – 2017 har befolkningen i Nord-Norge vokst med 4,9 prosent. Størst vekst har det vært i Troms med 13 prosent, i Nordland var veksten 0,8 prosent og i Finnmark 2,0 prosent. Mens folketallet i perioden 1987 – 2007 stod stille, har det siden 2007 vært 4,8 prosent vekst.

I SSBs prognoser fram til 2040 er befolkningen i Nord-Norge forventet å vokse 7,8 prosent til 522.000. Til sammenligning forventes befolkningen i Norge å vokse med 20,1 prosent i samme periode. Nord-Norges andel av befolkningen reduseres da fra 9,2 prosent til 8,2 prosent



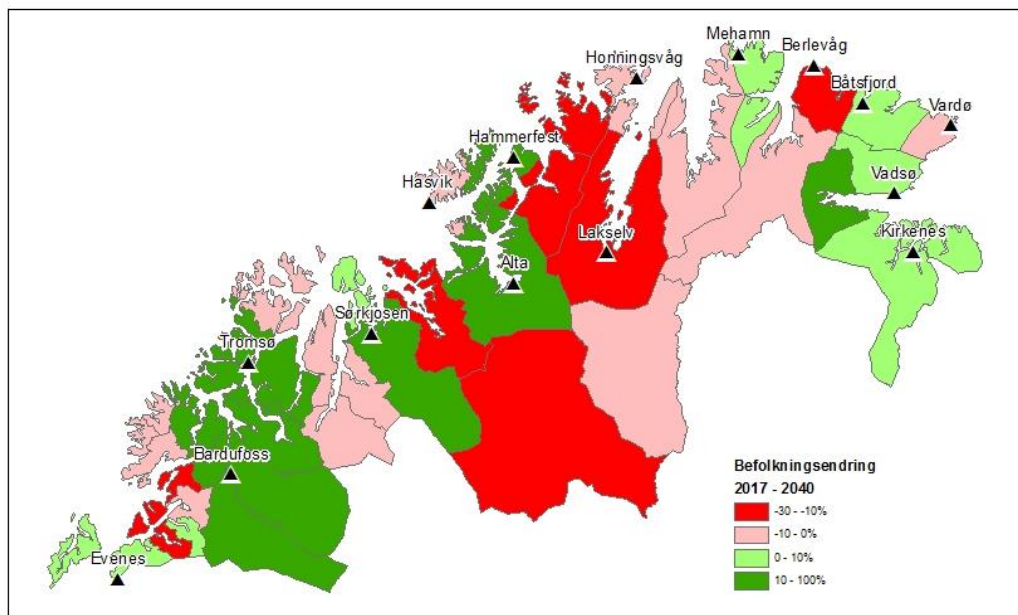
Figur 3; Befolkningsutvikling 2017 - 2040

Det er forventet noe høyere vekst i Troms (9,9 prosent) enn i de andre fylkene (6,8-6,4 prosent) og befolkningen øker totalt med ca. 39.000 innbyggere i perioden.



Figur 4; Befolkningsutvikling pr kommune i Nordland

Veksten er ikke jevnt fordelt. Som man har sett over en viss tid er det størst vekst i de sentrale strøkene. I figur 4 og 5 vises forventet utvikling pr. kommune. Av de 26 flyplasskommunene er det befolkningsvekst i 20 av dem.



Figur 5; Befolkningsutvikling pr kommune Troms og Finnmark

2.2 Næringsutvikling

2.2.1 Sjømatnæringen

Norge eksporterte i 2017 2,6 millioner tonn sjømat til en verdi av 94,5 milliarder kroner. Av dette utgjorde oppdrettsnæringen 72 prosent av verdien og 38 prosent av volumet.

I Nord-Norge ble det i 2017 produsert ca. 500.000 tonn oppdrettslaks. Landsdelen har gode forutsetninger for å møte den forventede veksten i etterspørselen grunnet rent hav, store arealer og begrensede problemer med sykdom og lakselus.

Dagens oppdrett foregår i stor grad i fjorder og nært land. Det er lite tilgang til nye arealer og det gis få nye konsesjoner. Det er derfor begrensede vekstmulighet innenfor dette konseptet. Næringen arbeider nå med ny teknologi for å skape en bærekraftig fremtidig næring. Havfarmer skal bidra til å flytte virksomhet ut i havet. Det vil blant annet ha fordeler i forhold til sykdom og lus. Havfarmer kan være stasjonære eller dynamiske og flyttes med årstid, vær og vind. Et annet utviklingstrekk er «superkjøl» - slakteskip som er fleksible i forhold til leveringssted og plassering av slakterier.

Det arbeides også med oppdrett i lukkede anlegg. Foreløpig har ikke utviklingen kommet langt nok og det er utfordringer i forhold til sykdom, energibruk og kostnader. Lukkede anlegg kan i teorien plasseres hvor som helst også nær de store markedene for fisk.

Ca. 65 prosent av den eksporterte laksen går til EU. Markedene med størst fremtidig potensial er imidlertid i Asia. Her er laks fortsatt et lite produkt i forhold til det totale matforbruket. Det er imidlertid fortsatt utfordringer i forhold til innpass i Kina og India, og Russland er stengt.

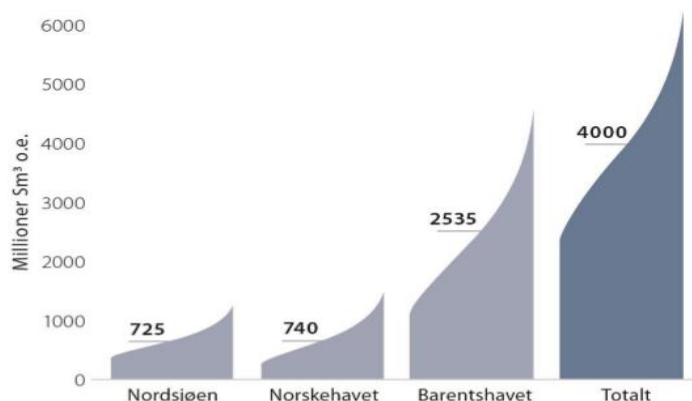
For ferskvarer, som laks, er det svært viktig å ha kortest mulig transporttid slik at varen har lengst mulig levetid etter at den kommer i disk. Nord-Norge ligger langt unna markedene og produsentene i nord har derfor ekstra utfordringer innen logistikk.

Transporten av fisk skjer overveiende med vogntog fra slakteriene. Laks fra Nord-Norge til Europa går enten direkte med bil eller med tog via Oslo og deretter med vogntog til bestemmelsesstedet. For markedene utenfor Europa er man avhengig av flytransport. Mye sjømat fra Norge går med rute- eller fraktfly fra OSL. Noe av transporten går med vogntog via Helsinki hvor Finnair har et stort nettverk av flygninger til Asia. Fra Skjervøy til Helsinki er det 1.370 km og 17 timers kjøring, mens tilsvarende for Gardermoen er 1.722 km og 22 timer. Med den forventede veksten i produksjon vil transport også i fremtiden være en utfordring.

2.2.2 Petroleumsnæringen

I april 2017 doblet Oljedirektoratet sine anslag for uoppdagede ressurser i Barentshavet og i dag er ca. 65 prosent av de uoppdagede ressursene på norsk sokkel i Barentshavet. Figur 6 er hentet fra Oljedirektoratets «Ressursrapport 2018» og viser fordelingen av ressurser som ikke er oppdaget.

Det er mye igjen å finne



Figur 6; Oppdagede ressurser (Kilde: OD Ressursrapport 2018)

I dag er det tre felt som er i drift i Nord-Norge. Snøhvit og Goliat drives fra basen i Hammerfest og Skarv utenfor Helgeland fra helikopterbasen i Brønnøysund/forsyningsbasen i Sandnessjøen. I 2018 starter produksjon på Aasta Hansteen utenfor Helgeland og i 2022 er det forventet at Johan Castberg utenfor Hammerfest kommer i drift. Da vil det være fem felt i drift. I tillegg er det gjort elleve funn i Barentshavet hvorav seks er antatt å komme i produksjon (kilde OD).

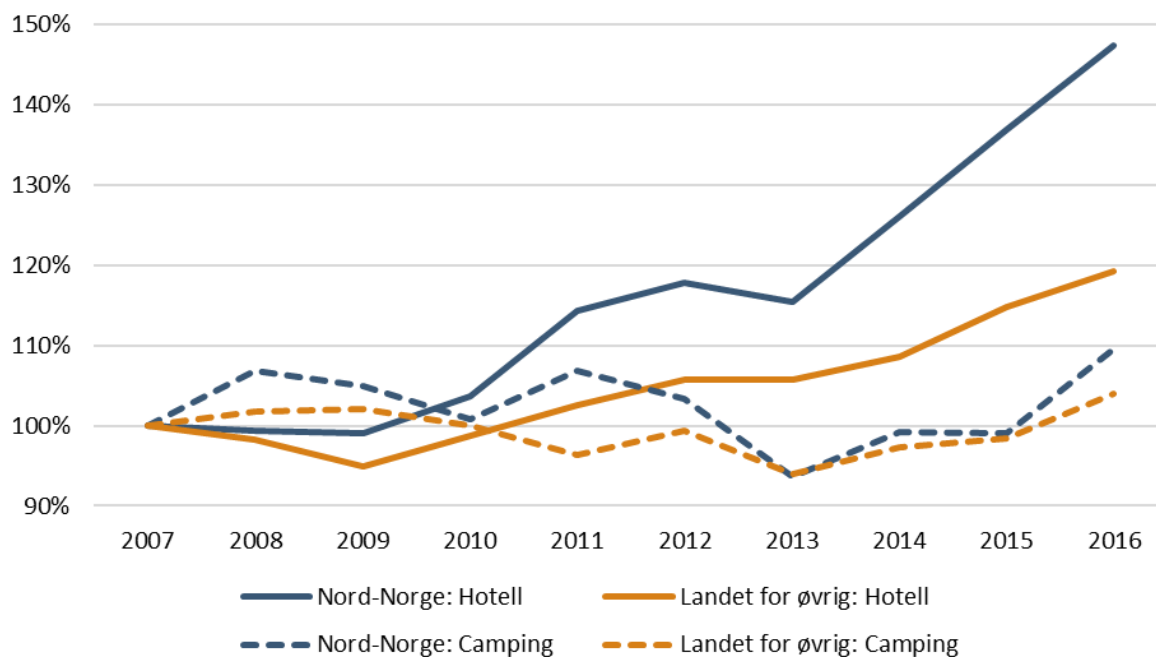
Det er antatt at norsk oljeproduksjon basert på de ressursene som er oppdaget vil gå ned fra 2030 tallet. Skal produksjonen og inntektene fra petroleumsaktiviteten opprettholdes etter 2030 må det gjøres nye funn. Derfor har det vært stor leteaktivitet i 2017 og dette er forventet å fortsette. I 2018 vil det bli boret 14 – 15 brønner i Barentshavet, blant disse er Korp fjell og Stangnestind nær den russiske grensen.

Når aktiviteten beveger seg nord- og østover vil avstanden til basen i Hammerfest øke og behovet for en ny helikopterbase som skal betjene disse havområdene har lenge vært diskutert. I dag, hvor man er i en letefase, er Kirkenes base for helikopter som mellomlander i Vardø for tanking av drivstoff. Kirkenes har direkteruter fra Oslo og det gir god logistikk for personelltransport mellom sør og nord. Avstanden fra Kirkenes til installasjonene er imidlertid lang. I en letefase velger næringen å operere helikopter fra Kirkenes med mellomlanding, men dersom det blir gjort drivbare funn og produksjon kommer i gang, vil det måtte gjøres en vurdering av om det skal etableres en helikopterbase i Øst-Finnmark som gir kortere flygninger med helikopter.

I forbindelse med produksjon på Johan Castberg har det vært utredet å etablere en landterminal for olje på Veidnes ved Honningsvåg. Dersom dette skjer vil det kunne bli spesielle utfordringer med persontransporten i en anleggsfase. Honningsvåg er en del av FOT nettet og betjenes med små fly i kombinasjon med flere andre lufthavner og med tilknytning til stamrutenettet i Tromsø. En mulig løsning er kommersielle direkteflygninger til Tromsø. Lakselv, som har lang rullebane og kan ta store fly, er også et alternativ, med buss eller hurtigbåt videre til Honningsvåg. På lengre sikt, og i en driftsfase, vil det, dersom trafikken øker, kunne være grunnlag for permanente direkteruter fra Honningsvåg til Tromsø.

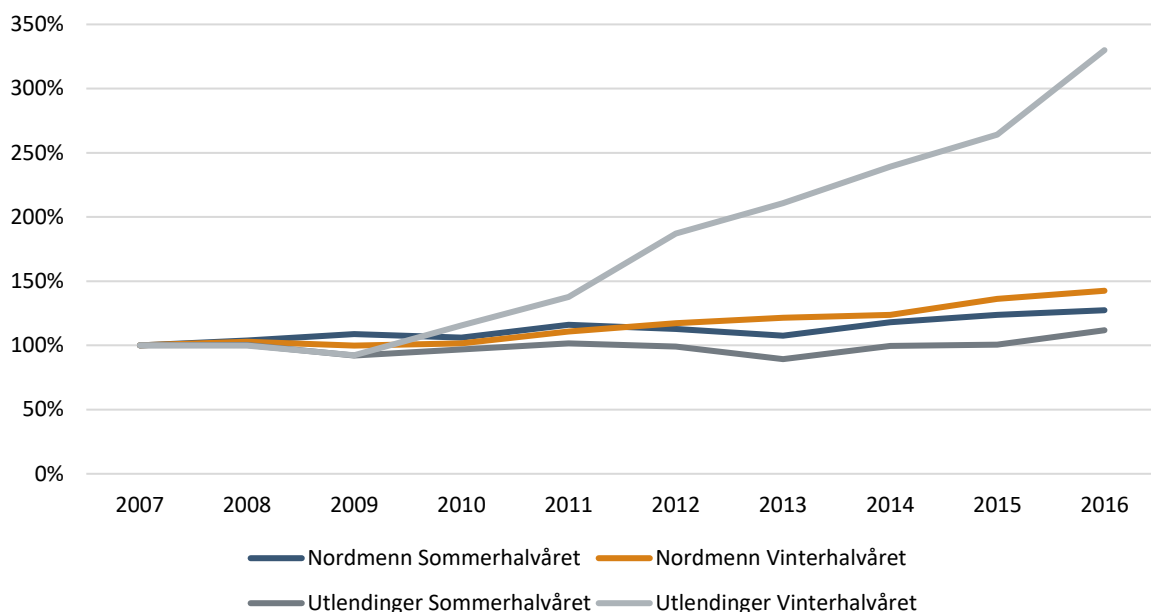
2.2.3 Reiseliv

Nord-Norge, med sin flotte natur, er et godt utgangspunkt for å videreutvikle reiseliv og turisme. I perioden 2013 – 2016 økte antall hotellgjestedøgn i Nord-Norge med 28 prosent, fra 2,0 til 2,6 millioner gjestedøgn. Noe av veksten skyldes en svak krone som har gjort norske reiselivsprodukter rimeligere og ferier i utlandet dyrere for nordmenn. Veksten i Nord-Norge har vært sterkere enn i andre deler av landet og noe av grunnen til dette er satsingen på gode opplevelses- og aktivitetstilbud i landsdelen.



Figur 7; Utvikling i antall gjestedøgn Nord-Norge og landet for øvrig 2007 - 2016

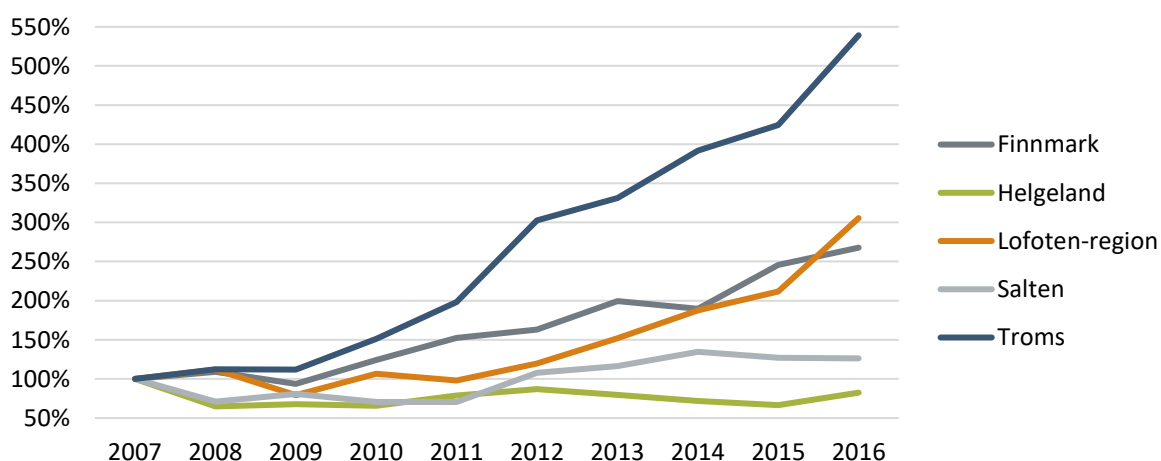
Tradisjonelt har turisme i nord vært sommerturisme. De siste årene har imidlertid vinterturismen vokst mest og det er spesielt Nordlyset som skaper oppmerksomhet og økt trafikk.



Figur 8; Utvikling i antall hotellgjestedøgn pr sesong fordelt på nordmenn/utlendinger

Figur 8 viser utviklingen i antall overnattinger vinter/sommer for hhv nordmenn og utlendinger. Det er spesielt utlendinger om vinteren som har økt. Fra 2009 til 2016 tredoblet antallet utlendinger seg i vintersesongen. Utviklingen skyldes blant annet den eksplorative veksten innen nordlysturisme som fulgte i kjølvannet av BBC-dokumentaren «Joanna Lumley in the land of the northern lights» som ble vist for et internasjonalt publikum i 2008.

Veksten i antall gjestedøgn i vintersesongen har ikke vært like sterk i alle deler av Nord-Norge. Figur 9 viser utviklingen fordelt på regioner. Størst har veksten vært i Troms med 450 prosent vekst i perioden 2009 – 2016. I sørdelen av landsdelen har det vært stagnasjon/tilbakegang.



Figur 9; Antall gjestedøgn fordelt på region

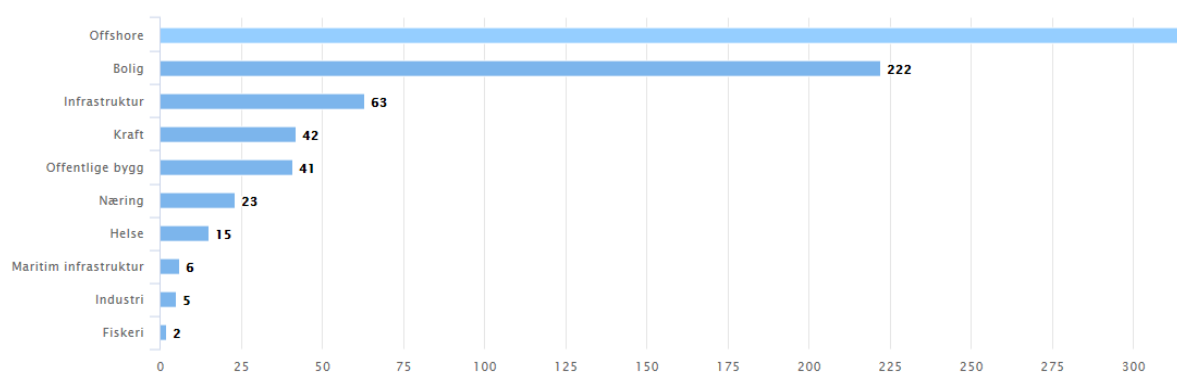
Mange gjester med Hurtigruten i Nord-Norge kombinerer sjøreisen med bruk av fly en veg. De viktigste flyplassene for denne type trafikk er Tromsø, Kirkenes og Svalbard. Tromsø er utgangspunkt for mye av Hurtigrutens landbaserte aktiviteter. Kirkenes er endepunkt, og her skifter mange kunder mellom skip og fly. Kirkenes er også utgangspunkt for cruise til Russland. Svalbard er utgangspunkt for ekspedisjonscruise i Isfjorden og passasjerene flys

ofte inn til Longyearbyen, både for Hurtigruten og for cruisenæringen ellers. I sommersesongen er det også omkring 30 oversjøiske cruisebesøk på Svalbard. For cruiseindustrien er Nordkapp, Tromsø, Lofoten og Svalbard de viktigste reisemålene.

Svalbard er den destinasjonen som har flest snuanløp. Her bytter alle passasjerene mellom skip og fly. Dette er båter med opptil 1.500 passasjerer. I Lakselv er det anskaffet en «Seawalk» med henblikk på nettopp snuoperasjoner for cruise.

2.2.4 Andre næringer

Konjunkturbarometer for Nord – Norge har identifisert investeringer for 735 milliarder i Nord-Norge fram til 2025. Figur 10 viser fordelingen pr bransje. Offshore utgjør 316 milliarder og bolig 222 milliarder. Infrastruktur kommer som nummer 3 med 63 milliarder. Anslagene er høyere enn for et år siden. Kraftinvesteringer har vokst mest med 25 prosent til 42 milliarder



Figur 10; Investeringer i perioden 2017 – 2025 (Kilde: Nordnorsk konjunkturbarometer)

Konjunkturbarometeret tror på fortsatt vekst i nordnorsk økonomi, men med noe lavere veksttakt enn tidligere, nå på linje med resten av landet.

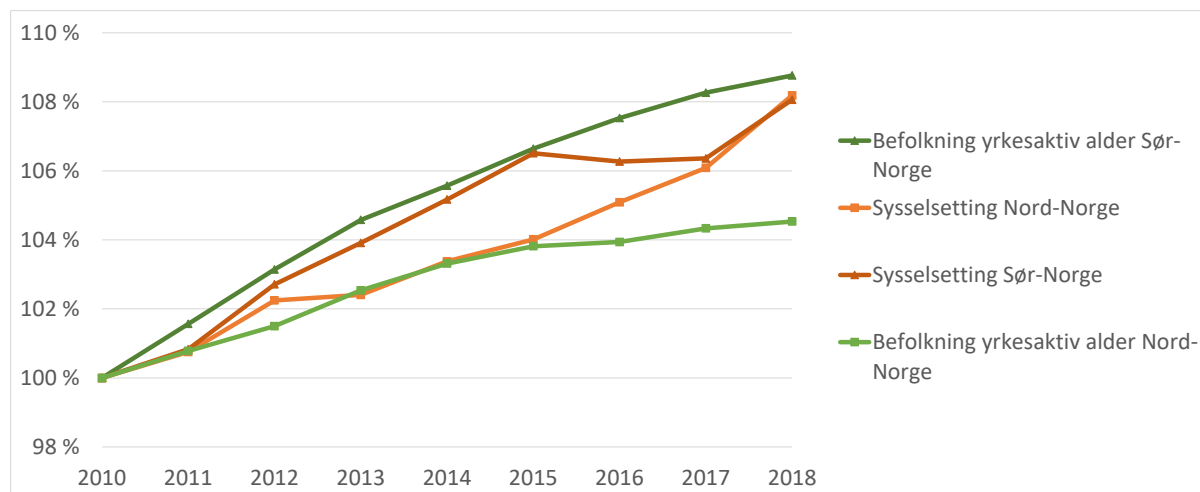
Nord-Norge eksporterte metaller, kjemiprodukter og bearbeidede varer for nærmere 12 milliarder kroner i 2016. Dette er en nedgang fra året før, noe som skyldes et prisfall på 8 prosent på disse typene produkter. At kinesiske leverandører har kommet på banen, er med på å presse lønnsomheten ned.

I 2016 fikk Elkem godkjenning for utvinning av kvarts i Nasafjell i Rana kommune. Nasafjell regnes for å være et av Nord-Europas største og viktigste gangkvartsfelter, estimert til å være 10 ganger større enn andre kjente forekomster i Norge. Elkem vurderer å bruke en del av denne kvartsen til produksjon av silisiumprodukter ved Elkem Salten i Sørfold. Selskapet jobber nå med knytte nødvendig infrastruktur til feltet og anslår en oppstart av produksjonen tidligst i 2020.

Ett år etter konkursen i Sydvaranger Gruve åpnes gruvegangene igjen. Etter flere måneder med vedlikehold av utstyret i gruen, annonserer eier Felix Tschudi at selskapet nå starter opp igjen med begrenset drift.

2.3 Om sysselsetting

Fra 2010 til 2018 har sysselsettingen vokst mer i Nord- enn i Sør-Norge og veksten har vært sterkest i privat sektor. Sysselsettingen i nord har også vokst mer enn befolkningen, se figur 11. I SSBs prognoser for befolkningsutvikling forventes befolkning i Nord-Norge å vokse med 7,8 prosent. Dersom sysselsettingen fortsetter i samme takt som siste år vil det være nødvendig med økt innvandring/innpendingling for å opprettholde den høye aktiviteten. En god lufthavnstruktur og et effektivt rutenett med effektive reiser vil bli en enda viktigere forutsetning for utviklingen av regionen.



Figur 11; Utvikling i befolkning/sysselsetting i Nord-/Sør-Norge 2010 -2018

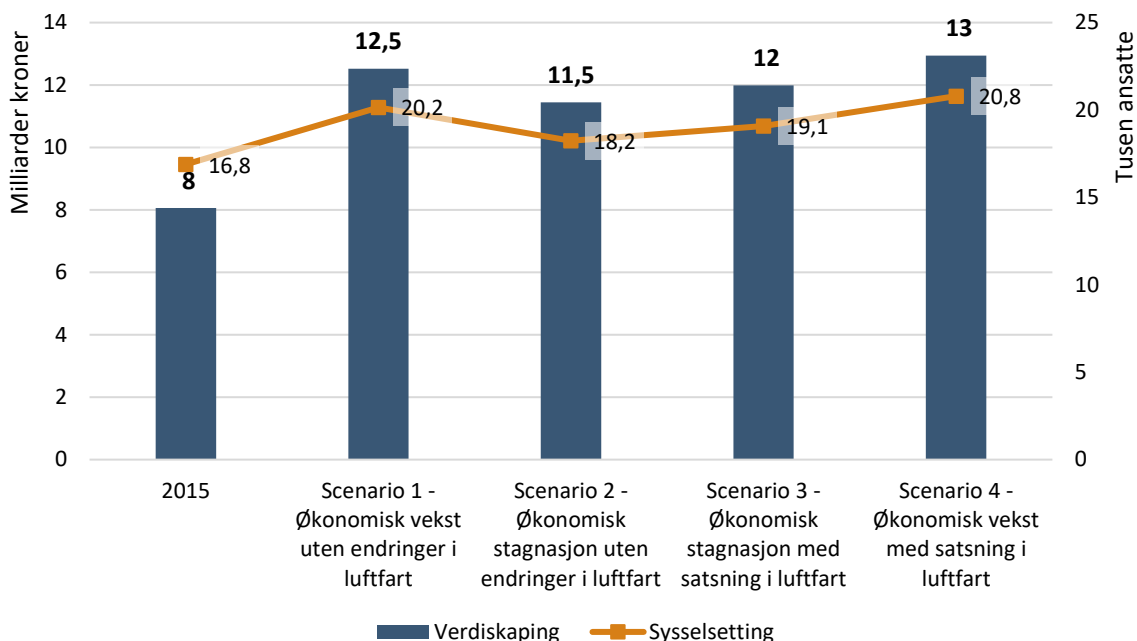
2.4 Luftfartens betydning for næringsutviklingen i Nord-Norge

I kapittel 2.2 er de tre næringsområdene petroleum, sjømat og reiseliv beskrevet. Det er næringer med høy verdiskapning som er viktig for Nord-Norge og Norge.

Det er økende velstand globalt og reiseliv vokser mer enn andre næringer og utgjør i dag mer enn 10 prosent av den globale BNP og global sysselsetting. Reiselivet i Nord-Norge er med sin avstand fra markedene spesielt avhengig av et velfungerende luftfartssystem, spesielt om vinteren. Menon peker i en analyse av driverne for vekst i reiselivet på tilgjengelighet og økonomisk utvikling som de viktigste. Den store økningen i vinterturismen er basert på at kundene flyr inn. Gode produkter og attraktive opplevelser har liten verdi dersom de ikke er tilgjengelige i de store markedene utenfor regionen. God luftfartstilgjengelighet innebærer effektive reiser med få flybytter, god frekvens og attraktive priser for kundene. I figur 9 ovenfor i kapittel 2.2.3 er vist veksten i vinterturisme fordelt på region. Tromsø har den klart høyeste veksten. Tromsø har et svært godt rutetilbud. I februar 2018 var det opptil 15 daglige avganger med Norwegian/SAS til Oslo i februar og internasjonale ruter til Stockholm, København, Frankfurt, Gdansk, London, Oulu og Zurich. Totalt var det denne måneden 22 ukentlige internasjonale avganger. Det gode tilbudet og de mange mulige reisemåtene til Tromsø resulterer i attraktive priser og mange valg av reisetidspunkt. I tillegg ligger flyplassen svært nær byen. Til sammenligning har Alta og Kirkenes to daglige direkteavganger til Oslo og ingen internasjonale ruter. Det gir en langt dårligere tilgjengelighet til reiselivsproduktene enn i Tromsø.

Menon har vurdert effekten av tilgjengelighet til reiselivsproduktene på verdiskapning og sysselsetting. I figur 12 har scenario 1 og scenario 4 samme økonomiske vekst, men ulik tilgjengelighet og det gir en forskjell i verdiskapning i 2030 på 500 millioner kroner og forskjellen i sysselsettingen er 600 arbeidsplasser. Tilsvarende er scenario 2 og scenario 3

sammenlignbare og forskjellen i verdiskapning 500 millioner, men forskjellen i antall arbeidsplasser er 900.



Figur 12; Verdiskapning/sysselsetting 2030 ved ulike tilgjengeligheter til flyreiser

Helgeland, som har den svakeste utviklingen i gjestedøgn om vinteren, hadde i februar 2018 10 ukentlige direkteavganger til Oslo med små fly fordelt på tre flyplasser. Lofoten hadde to ukentlige direkteavganger fra Leknes og to fra Svolvær. Her er det kun små lufthavner med korte rullebaner som umuliggjør bruk av store fly med lavere setekostnader.

Petroleumsvirksomheten i Nord-Norge benytter personalressurser som i stor grad bor utenfor landsdelen. Selskapene dekker reisekostnader mellom hjemsted og arbeidssted. Effektive reiser og gunstige priser er viktig for kostnadsnivået i næringen.

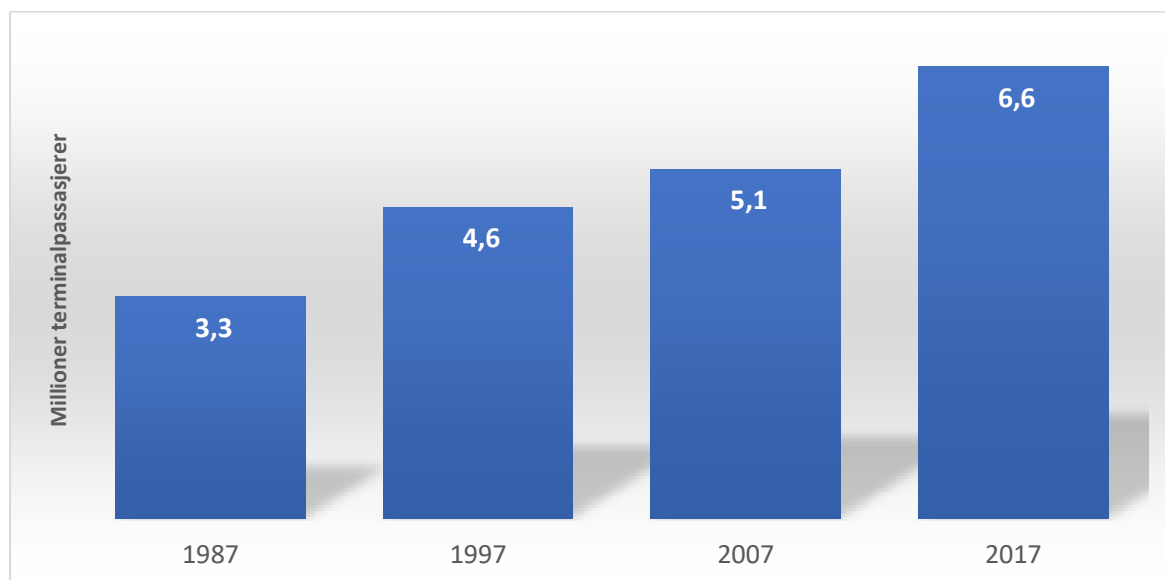
Stabil og sikker drift er også viktig for at petroleumsnæringen skal kunne drive effektivt. Driftsstans grunnet manglende deler eller forsinket personell har store kostnadskonsekvenser. For begge typer transporter er lufttransport den eneste løsningen. God regularitet på lufthavnene er derfor viktig.

Regulariteten påvirkes mye av været. Vinteren 2017/2018 var utfordrende værmessig. I mars var det store problemer og mange stengte veier i Finnmark. Spesielt krevende var det for Honningsvåg, med stenging av E69 ved mange anledninger. Honningsvåg lufthavn hadde i mars en regularitet på 95,8 prosent og var ikke stengt grunnet været. Dette viser hvor viktig et velfungerende nett av lufthavner er for bosetting og sikkerheten til innbyggerne rundt om i landet, spesielt i nord.

3. Flytrafikken

3.1 Passasjerutvikling.

Passasjertallet på nordnorske flyplasser har mer enn doblet seg fra 1987 til 2017. Se figur 13. Størst var veksten i perioden 1987 – 1997 da trafikken vokste med 3,4 prosent pr. år. Laveste vekst var det fra 1997 – 2007 med 1,2 prosent i gjennomsnitt pr år. Siden 2007 var trafikken årlig vokst med 2,6 prosent. For hele perioden har den gjennomsnittlige veksten vært 2,4 prosent pr år.



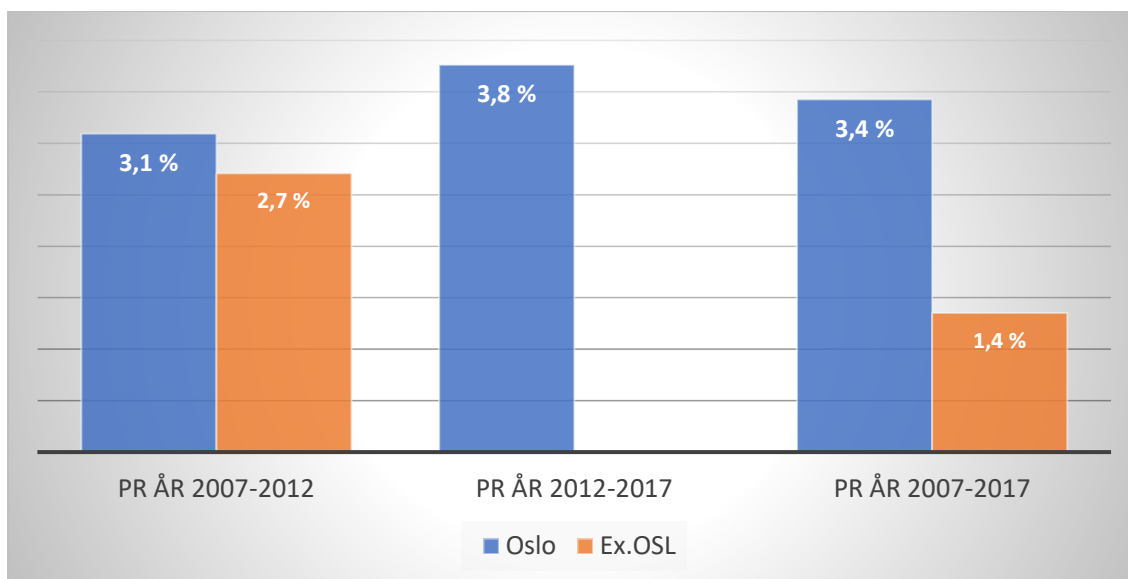
Figur 13; Passasjerutvikling Nord – Norge 1987 - 2017

Det er flyplassene i Troms som samlet sett har hatt størst vekst, 3,1 prosent pr år i perioden 1987 – 2027. Tilsvarende tall for Nordland er 2,2 prosent og for Finnmark 1,6 prosent.

Det er de store flyplassene med lange rullebaner som har vokst mest. Passasjertallet er mer enn doblet (+115 prosent) siden 1987 og det tilsvarer en årlig vekst på 2,6 prosent. De lokale flyplassene har vokst 57 prosent eller 1,5 prosent årlig. Av totaltrafikken i Nord-Norge går 84 prosent over de store flyplassene i 2017, og andelen har økt fra 80 prosent i 1987.

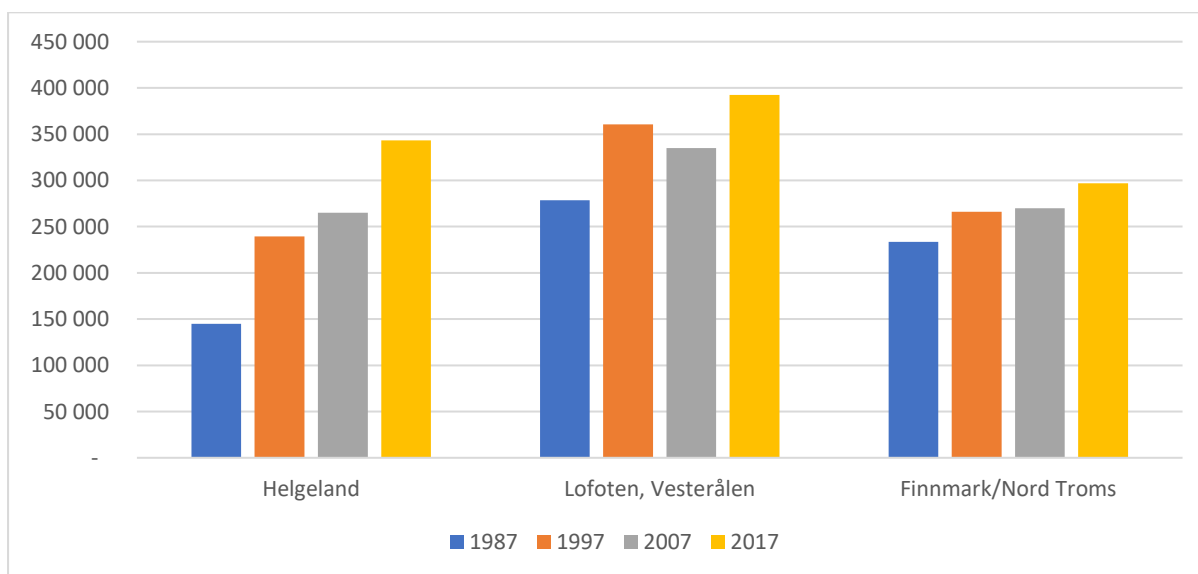
Figur 14 viser antall avreiste passasjerer fra flyplasser i Nord-Norge fordelt på «reisemål Oslo» og «andre reisemål» i perioden 2007 – 2017. Fram til 2012 var det relativt jevn vekst mellom reisemålene. Fra 2012 har Oslo-trafikken vokst 3,8 prosent pr år ellet totalt 20 prosent mens den øvrige trafikken ikke har vokst. Over hele perioden er veksten 3,4 prosent pr år til Oslo, men bare 1,4 prosent for øvrige destinasjoner.

Rutene mellom Oslo og Nord-Norge har alle konkurranse (med unntak av Bardufoss) og det benyttes store fly med lavere setekostnader. Det legger grunnlaget for lavere priser og høyere vekst i antall passasjerer.



Figur 14; Årlig passasjerutvikling ruter til Oslo/andre ruter

Av de lokale flyplassregionene er det Helgeland som har vokst mest, 137 prosent fra 1987 til 2017 som tilsvarer 2,9 prosent i gjennomsnittlig årlig vekst. I Finnmark er tilsvarende tall 27 prosent og 0,8 prosent. Lofoten og Vesterålen har vokst 41 prosent eller 1,1 prosent pr år.



Figur 15; Passasjerutvikling 1987 – 2017 for kortbaneruter

Transportøkonomisk institutt har laget nye prognoser fram til 2040 på oppdrag av Avinor.

Tabell 1 viser passasjertallene i millioner totalt for alle flyplassene i Nord-Norge.

Tabell 1: Passasjertall(mill.)2000 – 2040 for alle flyplasser i Nord-Norge

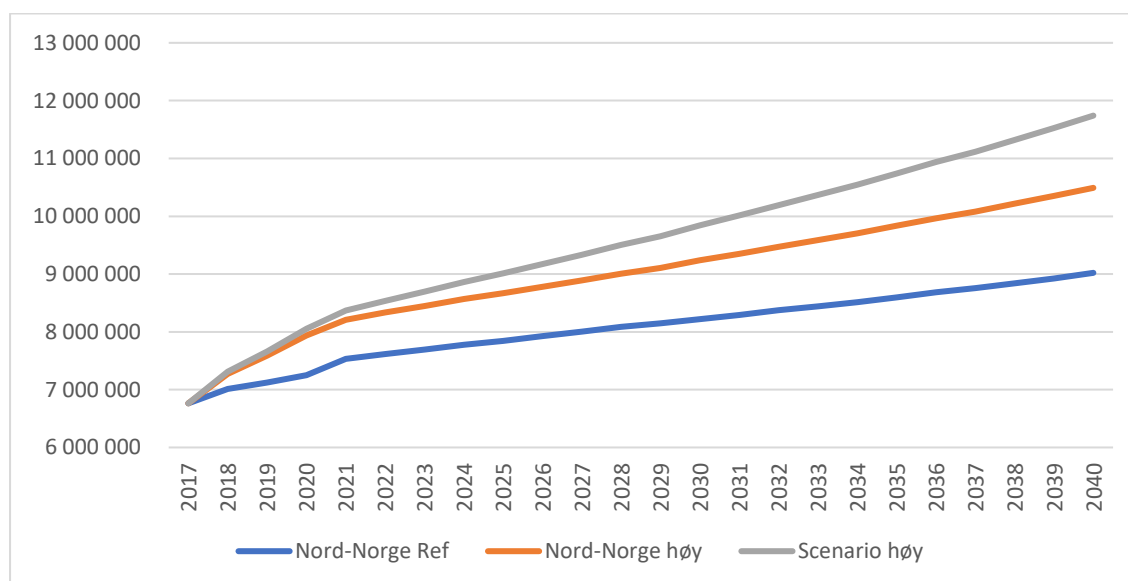
	2000	2010	2020	2030	2040
Innland	4,7	5,3	6,9	7,7	8,3
Utland	0,05	0,14	0,33	0,51	0,71
Totalt	4,8	5,5	7,3	8,2	9,0

Fra 2000 til 2040 er det forventet at passasjertallet skal øke med 89 prosent og utlandstrafikken er forventet å øke langt sterkere enn innlandstrafikken.

Tabell 2; Vekst i antall passasjerer 2000 - 2040

	2000-2010	2010-2020	2020-2030	2030-2040	2000-2040
Innland	13 prosent 185	30 prosent 130	11 prosent	8 prosent	76 prosent 1306
Utland	prosent	prosent	55 prosent	38 prosent	prosent
Totalt	15 prosent	33 prosent	13 prosent	10 prosent	89 prosent

Fra 2017 til 2040 er det i referansealternativet 33 prosent vekst som tilsvarer en gjennomsnittlig årlig vekst på 1,3 prosent. For det høye alternativet er tilsvarende tall 55 prosent og 1,8 prosent. Dette er lave anslag i forhold til den veksten som har vært siden 2000 og i forhold til ambisjonene om vekst i reiselivet. I figur 16 er også vist et mulig høyt scenario med 0,5 prosent økt årlig vekst utover det høye alternativet på alle flyplassene. Passasjertallet i 2040 øker da til 11,7 millioner passasjerer i 2040. De store lufthavnene vil da få 10,2 millioner passasjerer mot 5,7 millioner i 2017. Det tilsvarer en vekst på 78 prosent og en årlig vekst på 2,5 prosent.



Figur 16; Passasjerprognoser 2017 - 2040

3.2. Forhold som kan påvirke framtidig trafikkutvikling

Dersom den pågående utviklingen med økende temperatur i Arktis fortsetter vil det kunne gi en isfri Nordlig Sjørute til Asia. Det åpner for raskere transport av gods mellom Asia og Europa. Norden importerte i 2017 varer fra Kina til en verdi av 50 milliarder Euro som utgjør 10 prosent av Kinas eksport til Europa. Dersom en nordlig sjørute kan benyttes, vil det redusere seilingstiden med 30- 40 prosent som tilsvarer en reduksjon fra 35 til 20 dager. Skjer det vil Kirkenes kunne bli et knutepunkt for gods.

Finland utreder mulighetene for å anlegge jernbane i nord (Arctic Rail). Denne kan forlenges til Kirkenes. Samtidig finnes det tanker rundt en jernbane over Finskebukta til Estland som kan skape en effektiv transportrute til Europa. For Nord-Norge kan dette bli en mulig ny transportrute for sjømat.

Gjeldende passasjerprognoser er basert på dagens lufthavnstruktur. Den vedtatte byggingen av Polarsirkelen lufthavn i Mo i Rana og eventuelle endringer i lufthavnstruktur i Lofoten/Vesterålen kan endre prognosene. Nye store flyplasser gir forutsetninger for bruk av større fly med lavere setekostnader som gir et potensial for lavere priser og vekst i antall passasjerer.

3.3 Ambulanseflyvninger

Staten ved de regionale helseforetakene har i samsvar med lov om spesialisthelsetjenester ansvaret for at befolkningen gis nødvendig spesialisthelsetjeneste. I ansvaret inngår tilbud om nødvendig luftambulansetjeneste for å ivareta utrykning til, behandling av og transport av pasienter med behov for nødvendig helsehjelp samt overføring av pasienter mellom sykehus. Det vises også til lov om helsemessig og sosial beredskap.

En av Avinors samfunnsplågte oppgaver er å holde lufthavnene åpne for ambulansefly og helikopter både innenfor og utenfor lufthavnenes ordinære åpningstid. I 2017 var det over 33.000 bevegelser med ambulansefly ved lufthavnene – og over 22.000 av disse var i Nord-Norge. Dette tilsvarer 60 bevegelser daglig. I sør er det mer vanlig å benytte helikopter ved slik transport.

Følgende lufthavner hadde over 1000 bevegelser siste år:

- Tromsø (5 924)
- Bodø (2 923)
- Alta (2 223)
- Hammerfest (1 496)
- Kirkenes (1 528)
- Brønnøysund (1 630 – som er base for fixwing ambulansefly på Helgeland)

I tillegg til ambulanseflyvningene er det mange reiser til/fra medisinsk behandling som skjer med rute-fly. Se kapittel 6.2

Akutt sykdom er den dominerende årsak til flyvningene, og alternativ transport er tidkrevende. Ambulanseflyvingen ved Avinors lufthavner ivaretar dermed et av samfunnets basisbehov.

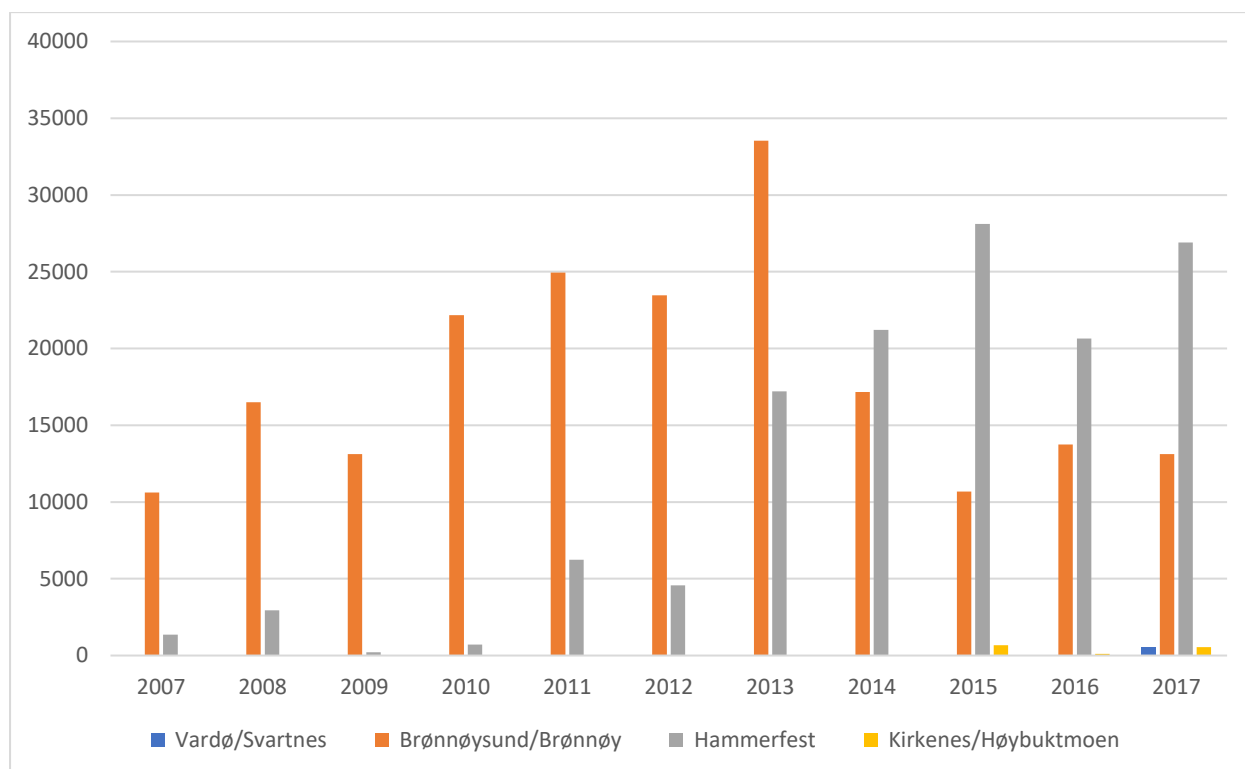
Alle lufthavner har beredskapsplaner for aktivering i helt ekstraordinære tilfeller.

Som en konsekvens av endret bestilling fra Helseforetakene ble den «døgnbaserte» ambulanseredskapsplanen ved Sandane, Førde, Sogndal, Svolvær og Rørvik lufthavner avviklet høsten 2016. Samtidig ble det etablert selvbetjente drivstoffpumper ved disse lufthavnene slik at lufthavnene fortsatt skulle være tilgjengelig for ambulansetransport utenom lufthavnenes åpningstider.

3.4 Helikoptertrafikken

Det er to baser som utgangspunkt for offshore helikoptertrafikk i Nord-Norge, Brønnøysund og Hammerfest. Figur 17 viser utviklingen i antall passasjerer offshore for begge basene.

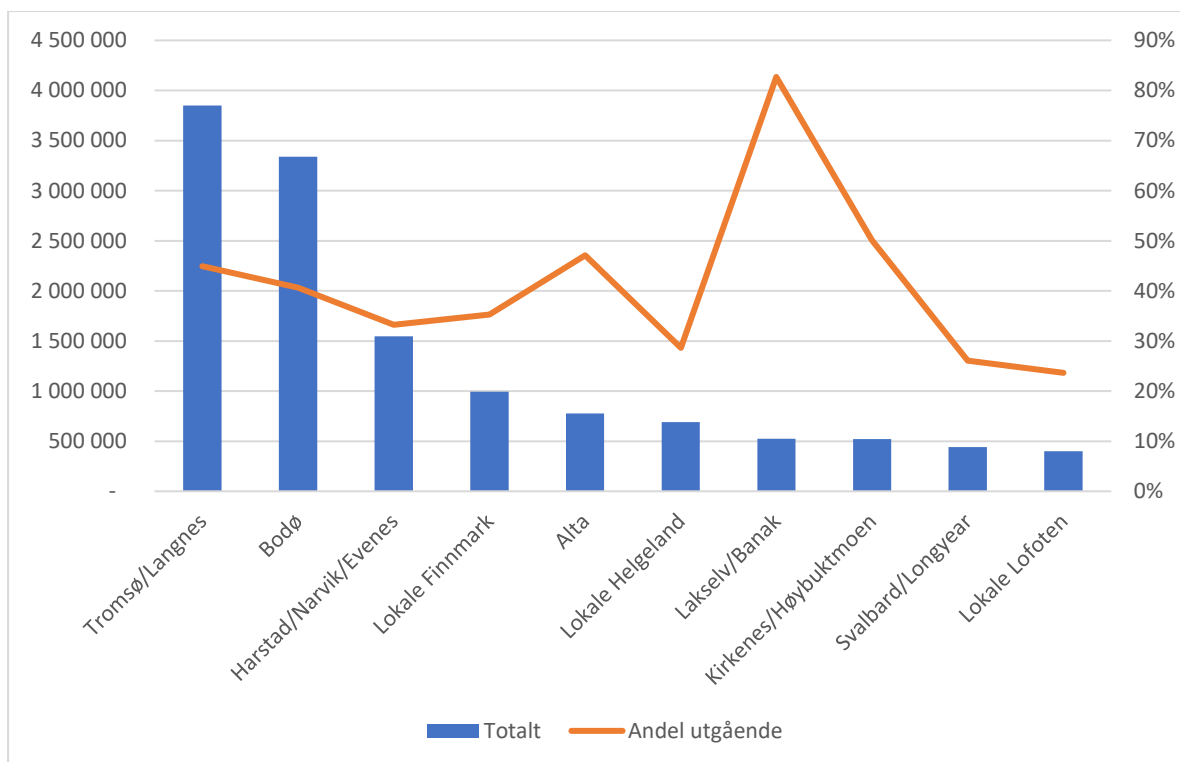
Brønnøysund hadde sitt toppår i 2013 med ca. 34.000 passasjerer. Med oljeprisfallet sank aktiviteten i 2014 og 2015, for så å ta seg svakt opp. Hammerfest hadde 28.000 helikopterpassasjerer i 2015. I 2017 var passasjertallet ca. 27.000. Som figuren viser svinger passasjertallene mye i takt med prosjekter, funn etc. Ved igangsettingen av Goliat i Hammerfest i 2015 var aktiviteten svært høy. I 2017 har aktiviteten også vært høy. I første tertial 2018 er antallet helikopterpassasjerer over Hammerfest gått ned 55 prosent i forhold til 2017. Denne typen svingninger i passasjerer og flybevegelser gjør det vanskelig effektivt å tilpasse infrastrukturen. Avinor arbeider aktivt med næringen for på en best mulig måte å kunne fange opp endringer og tilpasse tilbudet for å støtte opp under aktiviteten.



Figur 17; Helikopterpassasjerer 2017

3.5 Flyfrakt

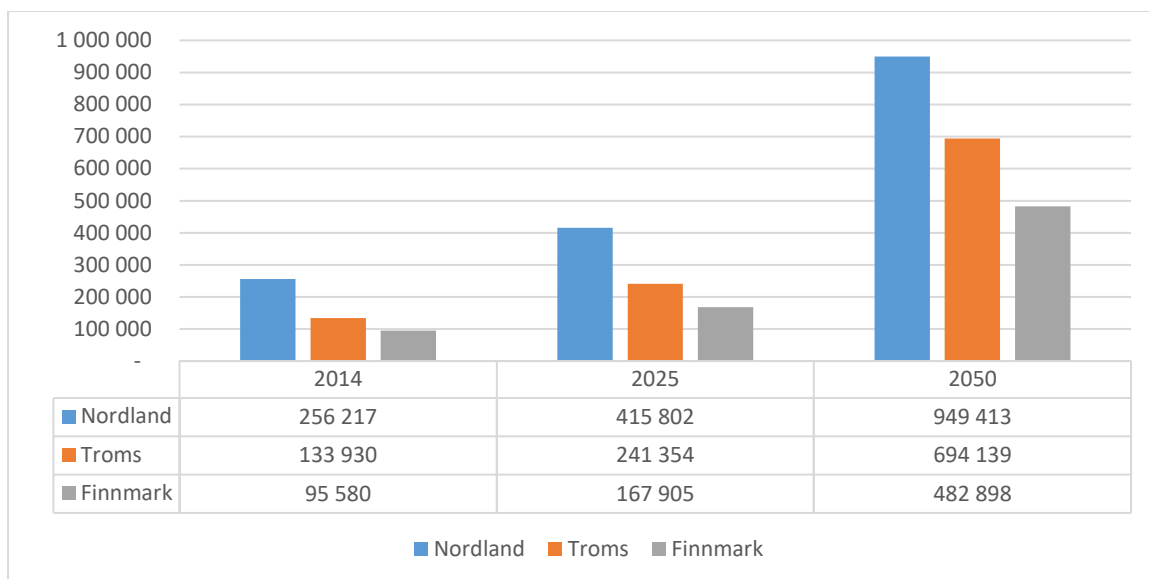
Totalt ble det i 2017 håndtert 13.200 tonn frakt og post på de nordnorske flyplassene. Av dette var 5.300 tonn frakt med rutefly, 4.200 tonn post med egne fraktfly og 2.900 tonn post med rutefly. Det er mest tonnasje til/fra de tre store flyplassene Tromsø, Bodø og Harstad/Narvik. Figur 18 viser fordelingen.



Figur 18; Frakt på nordnorske flyplasser i 2017

Fersk oppdrettslaks fraktes på veg og noe på bane, enten til markeder i Europa eller til flyplasser for videretransport med fly til andre kontinenter. I Øst-Finnmark har fangst av krabbearter som er nye på norsk territorium økt mye de siste årene. Dette gjelder Kongekrabbe og Snøkrabbe. Levende krabbe er svært etterspurt i Asia, spesielt i Korea. Frakt av levende krabbe forutsetter kort transporttid om krabben skal overleve. Da må hele transportkjeden fra krabben tas opp av vannet til den er i butikk være så effektiv som mulig. Det ble igangsatt direkte fraktflygninger fra Lakselv til Seoul med russiske selskaper, men disse ble avsluttet. I dag flys det eget charterfly til Oslo hvor krabben lastes om på større fraktfly til Seoul. I 2017 var det 22 slike avganger med 400 tonn krabbe om bord. Avinor planlegger sammen med sjømatnæringen en egen sjømatterminal på OSL.

Fram mot 2050 er lakseproduksjonen forventet å øke når nye produksjonsformer settes inn. Næringen selv tror på en dobling fram mot 2030. Sintef har i rapporten «Verdiskaping basert på produktive hav i 2050» vurdert at potensialet kan være 550 milliarder kroner. Dersom dette skjer, kan det medføre en årlig produksjon på opp mot 2,1 millioner tonn oppdrettslaks pr år i 2050, se figur 19.



Figur 19; Sintef, scenarier for produksjon av oppdrettslaks

Det meste av laksen som produseres selges i utlandet. Det er sterk konkurranse i laksemarkedet og høy kvalitet på fisken er helt avgjørende for å lykkes. Høy kvalitet forutsetter at det er lengst mulig holdbarhet på laksen fra den kommer i butikken og dette er igjen avhengig av rask fremføring fra fisken slaktes til den er i butikken.

I dag går det meste til Europa, men det er størst potensiale for vekst i Asia. Dette krever flytransport av fisken. Nord-Norge ligger langt fra markedene og produsentene her har derfor større logistikutfordringer enn i Sør-Norge. I dag transporteres noe av fisken med trailer til Helsinki og flys derfra til Asia med Finnairs omfattende nettverk av ruter.

Dersom scenariet slår til vil det bety 100.000 vogntog med 20 tonn fisk på veien eller mange tusen fraktfly. Det vil kreve god planlegging av logistikk og transportkapasitet. Det vil kreve investeringer i infrastruktur og det er helt nødvendig at alle transportformer planlegges sammen. Avinor vil i løpet av 2018 ta initiativ overfor sjømatnæringen til å gjennomføre en analyse av forutsetningene for direkteflygninger fra Nord-Norge med sjømat.

3.6 Rutetilbud

I 2017 var det 225.000 sivile flybevegelser på flyplassene i Nord-Norge. Av disse var 173.000 bevegelser i forbindelse med kommersielle innlandflygninger, 2.450 utenlandsflygninger og 3.500 offshore helikopterbevegelser. Andre typer flygninger utgjorde 47.000 bevegelser. Tromsø og Bodø hadde begge 37.000 kommersielle flybevegelser og er desidert størst i antall bevegelser. Dette har sammenheng med at begge flyplassene er lokale knutepunkter for trafikk i sine respektive regioner. Evenes, som ikke har denne funksjonen, hadde 13.000 sivile kommersielle flybevegelser.

Det er rutetilbudet til Oslo som er best utviklet. I 2017 var det 27.000 rutenflybevegelser til/fra Oslo fra 16 flyplasser i Nord-Norge. Dette er 16 prosent flere avganger enn i 2007 hvor 8 byer hadde direkteavganger. I 2017 var det nesten 1.600 flybevegelser mellom sju lokale lufthavner i Nord-Norge og Oslo. I 2007 var det ikke slikt tilbud, utviklingen startet i 2010 hvor Brønnøysund – Oslo ruten ble åpnet. Med et slikt utvidet nettverk av direkteruter til Oslo har langt flere passasjerer fått et forbedret tilbud med enklere reiser og trolig lavere kostnader. Spesielt for tidssensitive arbeidsreiser er dette viktig. Bedriftene sparer penger på

mer effektive direkteiser og risikoen for mistede videre forbindelser, spesielt om vinteren, tas bort nå man reiser direkte.

Det ble i 2017 tilbudt 4,5 millioner seter som er 39 prosent flere enn i 2007. Antall passasjerer har i samme periode økt med 41 prosent og beleggsprosenten har økt med et prosentpoeng. De seks store flyplassene på fastlandet har hatt direkte ruter til Oslo i hele perioden. Antallet passasjerer har økt 35 prosent og antallet seter 34 prosent, mens antallet flybevegelser kun har økt 7 prosent som utgjør 0,4 prosent årlig i gjennomsnitt. Flyene har blitt større og antall passasjerer pr avgang har økt fra 100 til 126.

Det tradisjonelle rutemønsteret i Nord-Norge har vært at passasjerer fra de minst flyplassene har reist via de lokale knutepunkter når de skal til Oslo. De mest vanlige flyplassene for bytte er Bodø og Tromsø, men også i Kirkenes er det reisende mellom Øst-Finnmark og Oslo som bytter fly. Rutene som betjener de mindre flyplassene er overveiende FOT- ruter som i stor grad finansieres av statlige kjøp. En del av passasjerene på disse rutene reiste videre til Oslo, men utgjorde likevel en del av inntektsgrunnlaget for rutene. Disse passasjerene påvirket således behovet for statlige innkjøp og kostnader for å opprettholde et godt tilbud for de som kun reiser internt i regionene.

Når det startes nye direkte ruter til Oslo også fra de lokale flyplassene, vil en del av inntektsgrunnlaget på FOT- rutene forsvinne. Dette kan føre til at kostnadene til statens innkjøp øker for at ruten skal opprettholdes med samme kvalitet, eller til at tilbudet svekkes for å holde innkjøpene på samme nivå. Tabell 3 viser hvordan antall avganger på Helgeland endret seg etter april 2017 da siste anbud trådte i kraft. Antall avganger til Trondheim og Bodø er sterkt redusert. Dette har sammenheng med at det kan benyttes større fly i Brønnøysund og Sandnessjøen som har 1199 meters rullebaner og at det nye anbudet er mindre restriktivt i kravet om antall frekvensermer. Det flys derfor i større grad enn tidligere direkte mellom de enkelte flyplassene på Helgeland og Bodø/Trondheim. Reduksjoner i frekvens har større betydning når det er lavfrekvente ruter som berøres.

Tabell 3; Utvikling i antall avganger pr uke (september, ex Oslo) på Helgeland 2016 - 2017

	2016	2017	Endring	% vis endring
BNN	56	36	-20	-35 %
MJF	54	32	-22	-40 %
MQN	62	44	-18	-29 %
SSJ	60	31	-29	-48 %
Helgeland	232	143	-89	-38 %

3.7 Mulige ruteprogrammer

Med en økende global velstand vil verdens se økende reisevirksomhet, spesielt i Asia. Antallet turister fra Asia vil vokse og antallet flygninger mellom Asia og Europa vil øke. Den tradisjonelle måten å reise på var mellom store knutepunkter i de største byene i begge verdensdelene. Med økende trafikk har det blitt direkte ruter også fra mindre byer i Europa. Således flys det direkte fra Oslo, Stockholm og København til byer i Asia.

Ytterligere trafikkvekst vil også kunne bli grunnlag for direkte ruter fra andre byer i Norge. Fram til i dag har langdistanseflygninger kun vært mulig med store fly som krever mange passasjerer og derfor store markeder. Nå har både Boeing og Airbus produsert mellomstore fly med ca. 200 seter med lang rekkevidde som kan operere f.eks. fra Nord-Norge til deler av Nord-Amerika og Asia. Dette har vært mulig grunnet ny motorteknologi som gir mindre drivstofforbruk. Figur 20 viser rekkevidden fra Nord-Norge med denne typen maskiner. Fra

det meste av Kina og store deler av USA og Canada kan man eksempelvis fly direkte til Nord-Norge med denne typen fly. Dette åpner nye muligheter for vekst innkommende turisme.



Figur 20; Rekkevidde fra Nord-Norge for Airbus 321NEO, LR

Mindre fly koster mindre enn store og har et bredere bruksområde ved at de kan benyttes til både korte og lange ruter. Det er derfor rimelig å anta at flere selskaper kan utvide sin virksomhet til å omfatte lange ruter. Med flere aktører er det grunnlag for økt konkurranse om denne trafikken og lavere priser for kundene.

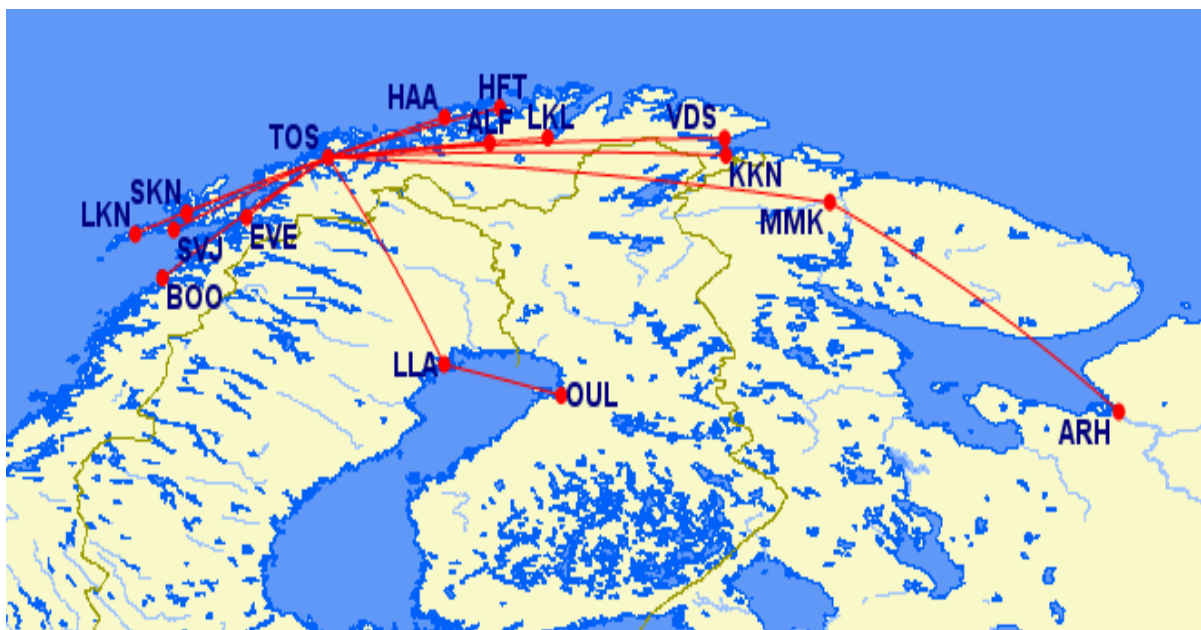
Nord-Norge ligger geografisk gunstig til for reiser til/fra Kina. Avstanden fra Evenes til Beijing er 694 km korter enn fra Oslo og 1500 km kortere enn fra Amsterdam og Frankfurt. Dette tilsvarer to timer kortere flygning hver veg.

3.8 Øst – vest trafikken

Mye av fokuset innen transport gjelder nord-syd mobilitet. Dette gjelder også luftfarten hvor ruter til/fra Oslo har langt de fleste passasjerene og har hatt den sterkeste veksten. Intertransporten i Nord-Norge har vokst langt mindre og det er mange tynne ruter.

Om man ser hele Barentsregionen under ett, er det «umulig» å bevege seg på tvers av landegrensene med fly. I dag må slike reiser skje via Oslo og respektive hovedsteder i våre naboland. Det er dyrt og tar lang tid. Det har tidligere vært kommersielle flyruter mellom Tromsø og Murmansk samt Kirkenes og Murmansk. Nylig har det vært en rute mellom Tromsø og Luleå/Oulu som ble drevet med tilskudd.

Tromsø er i dag et sterkt knutepunkt for interne flyruter i Nord-Norge med forbindelser til Finnmark, Lofoten, Ofoten og Vesterålen. Reisende fra Luleå og Oulu kunne lett få tilgang til alle disse rutene i Tromsø. På samme måte kunne en rute til Murmansk med videre forbindelser i Russland bidra til å skape et «Arktisk nettverk». For å få startet slike ruter vil det være behov for å dele risiko med flyselskapene, ikke minst i en oppstartsfase. Figur 21 viser et mulig fremtidig rutekart over Nordområdene



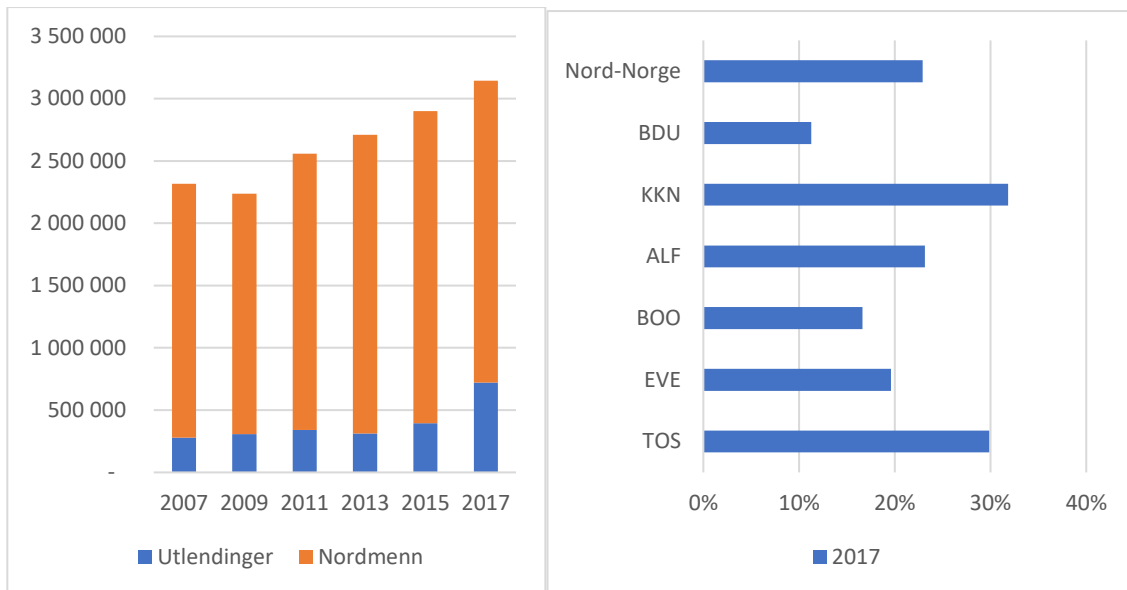
Figur 21; Mulig Arktisk nettverk av flyruter

3.9 Interkontinentale ruter på OSL skaper vekst i Nord

Nord-Norge er tynt befolket og det er mange flyplasser. Om man fordeler befolkningen i 2040 på de 25 flyplassene gir det et gjennomsnittlig befolkningsunderlag pr flyplass på 20.000. For Finnmark er tilsvarende tall 7.300. For Sør-Norge er det til sammenligning 305.000 innbyggere pr Avinorflyplass.

Kombinert med lange avstander gir et lavt befolkningstall et vanskeligere utgangspunkt for internasjonale direkteruter til/fra Nord-Norge, selv om man tar høyde for innkommende turisme. Derfor er OSL som knutepunkt den viktigste forutsetningen for gode reisemuligheter til/fra Nord-Norge. Med den gode frekvensen til OSL kan mange internasjonale destinasjoner nås med et flybytte. Det legger samtidig godt til rette for effektive reiser for innkommende turister. Avinors reisevaneundersøkelser viser at antallet utenlandske passasjerer på Oslo-rutene har økt mye siden 2007. Figur 22a viser utviklingen i antall utlendinger på flyene mellom OSL og nordnorske flyplasser. Figuren viser at det har vært sterk vekst de siste årene og i 2017 var det 720.000 utenlandske passasjerer på flyene, som tilsier 360.000 utenlandske gjester i Nord-Norge. Til sammenligning var det 110.000 passasjerer på internasjonale ruteflygninger til/fra Nord-Norge og mange av dem var nordmenn på ferie i utlandet. Andelen utlendinger på flyene mellom Oslo og Nord-Norge har doblet seg fra 12 prosent i 2007 til 23 prosent i 2017. Høyest andel har Tromsø og Kirkenes med 30 prosent og 32 prosent i 2017.

Fra ulike gjeste/turistundersøkelser antar man at flyturister har en forbruk på ca. 2000 kroner pr dag. Dersom de 360.000 utenlandske gjestene har fire dagers opphold skaper de en årlig omsetning i nord tilvarende 2,9 milliarder kroner.



Figur 22a.

Figur 22b

Figur 22a; Utlendinger/nordmenn på fly mellom OSL og Nord-Norge 2007 - 2017

Figur 22b; Andel utlendinger på OSL flyene i 2017

3.10 Tredje rullebane på OSL er viktig for Nord-Norge

I juni 2008 var det 360 interkontinentale direkteavganger fra Oslo og 210 av disse gikk til New York. De fleste andre gikk til Nord-Afrika og Midtøsten. I juni 2017 var det 2500 avganger til 21 destinasjoner, hvorav 1160 gikk til Nord-Amerika og 470 til Asia. I samme periode har antall avganger til Europa i juni vokst fra 31.000 til 56.000. Innenlands tilbudet har økt fra 30.000 juni-avganger i 2008 til 55.000 i 2017. I 2008 var det i juni 7100 avganger til 8 destinasjoner i Nord-Norge. I 2017 var det 13700 direkteavganger til 16 destinasjoner. OSL har utviklet seg fra å være en flyplass for Østlandet med et begrenset europeisk/innenlandsk rutetilbud til å bli et internasjonalt knutepunkt for hele Norge.

Det er forventet fortsatt sterk vekst i internasjonal luftfart og press på luftroms- og flyplasskapasitet mange steder i Europa. Dersom Norge skal kunne håndtere den forventede veksten, vil det bli behov for å bygge en tredje rullebane etter at kapasiteten er utnyttet maksimalt og effektiviseringstiltak er gjennomført.

Nord-Norge har mange flyplasser med små markeder som normalt vil betjenes med mindre fly for å skape god frekvens om mange reisemuligheter. Antallet flyplasser i nord som har direkteruter til OSL har økt fra 8 til 16 fra 2007. Det øker også antallet flybevegelser på OSL, spesielt i de attraktive tidene om morgenen og ettermiddagen hvor mange arbeidsreiser skjer. Dersom det ikke er tilgang til flere flygninger i topptimene, vil ikke tilbudet til de tidssensitive reisende kunne opprettholdes når trafikken vokser.

Avinor har beregnet at det vil være nødvendig med en ny rullebane ca. 2030 for å kunne møte den samfunnsmessige etterspørselen. Dette vil være viktig både for effektiviteten i det samlede reisetilbudet i landet og for å styrke Oslo Lufthavns evne til å bidra i finansieringen av det samlede lufthavnsnett i framtida.

4.0 Flyplassene

Det er i dag 27 lufthavner i Nord Norge inkludert Værøy helikopterplass. Narvik lufthavn Framnes ble lagt ned 1.april 2017, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet,

Alle lufthavner vil bli videreutviklet gjennom driftskonsepter, vedlikehold og nødvendige investeringstiltak.

4.1 Nasjonale lufthavner – Tromsø, Evenes og Bodø

Tromsø lufthavn har i dag ca. 2 millioner passasjerer. Det har i lang tid vært en normal trafikkutvikling på Tromsø lufthavn, med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på ca. 1,5 prosent fra 2000 til 2010. Fra 2010 satte imidlertid Nordlystrafikken fart og i løpet av de siste årene har trafikkøkningen ført til en gjennomsnittlig vekst på 3,9 prosent pr år. Denne utviklingen er forsterket ytterligere i 2017. De planene Avinor har hatt for å utvikle lufthavnen har på kort tid blitt foreldet.

Gjennom 2017 er det jobbet med et skisseprosjekt hvor alternative utvidelser av terminalen er utredet. Konsept for videre utbygging er valgt, og prosjektet går nå inn i en forprosjektfase. Målet er at ny terminal skal stå ferdig i 2021. Inne på dagens flyplass utredes også løsninger for ny(e) avisningsplattformer, samt flere flyoppstillingsplasser.

I forbindelse med at Statens Vegvesen planlegger ny riksveg fra Breivika til Langnes, er det inngått en intensjonsavtale med Avinor for å ivareta felles interesser. Avinor vil samtidig se på muligheten for å forlenge dagens rullebane mot sør.

Stortinget har besluttet å etableres en fremskutt base for Forsvarets nye jagerfly F-35 (QRA) på Evenes lufthavn samt at basen for overvåkingsfly (MPA) skal flyttes fra Andenes til Evenes. QRA skal være operativ på Evenes innen høsten 2021, mens nye overvåkingsfly skal være operative innen våren 2022. Dette innebærer at Forsvaret må foreta en rekke investeringer på lufthavnen. Forsvarets fremtidige investerings- og driftsbehov vil medføre store konsekvenser for den sivile delen av lufthavnen. For Avinor er det viktig at forsvarets aktivitet ikke er til hinder for videre drift og utvikling av den sivile delen og Avinor samarbeider tett med Forsvaret rundt dette.

Evenes lufthavns eneste utviklingsområde ligger i den nord-østlige delen av flyplassen. Dette området er i dag forurenset med PFAS og videre planlegging for området er avhengig av at de forurensete massene fjernes og leveres til godkjent deponi.

Dagens terminal har et tak på 1 million passasjerer. Ved utgangen av 2017 reiste 760.000 passasjerer over lufthavnen. Avinor vurderer å utvide terminalbygget i siste del av planperioden.

Ansvar for flyplassdriften på Bodø lufthavn ble overført fra Forsvaret til Avinor 1. august 2016. Bodø kommune har behov for sentrumsnære arealer til nødvendig byutvikling og når Forsvaret trapper ned aktiviteten, frigjøres arealer sør for dagens flyplass og det er besluttet å etablere en ny flyplass ca. 1 km mot sør. Dagens lufthavn i Bodø trenger oppgradering, blant annet en ny rullebane. Med en flytting av lufthavnen i løpet av de nærmeste årene, unngår man investeringer som senere vil være unødvendige.

Totalt anslås flyttingen av Bodø lufthavn å koste over 5 milliarder kroner. Staten vil bidra med 2,4 milliarder, resten av finansieringen er det Avinor og inntekter fra dagens lufthavnarealer som skal stå for. Målet er at den nye flyplassen skal åpne mellom 2024 og

2026 og vil da ha en kapasitet på 2,5 millioner passasjerer. Forprosjektet starter i 2019 og bygging og etablering skal foregå samtidig med drift av dagens lufthavn.

4.2 Regionale lufthavner - Kirkenes, Lakselv, Alta og Svalbard

Det er generelt god kapasitet på de regionale lufthavnene i Nord Norge og det er forventet at de er godt i stand til å ta den forventede trafikkveksten frem mot 2040.

Gjennom en årrekke har Finnmark Fylkeskommune, Sør-Varanger kommune og det lokale næringsliv etterlyst en rullebaneforlengelse på Kirkenes lufthavn, da dagens rullebane gir betydelige vektbegrensninger ved avgang med Boeing 737-800, spesielt på vinterstid. I NTP 2014-2023 ble spørsmålet om en rullebane-forlengelse tatt opp til ny diskusjon og det ble anbefalt å gjennomføre forlengelsen i siste del av NTPs planperiode, 2022-2023. I NTP 2018-2029 (St. meld. 33) er prosjektet foreslått fremskyndet. Avinor er nå i gang med å prosjektere en forlengelse med planlagt ferdigstilling i 2020/21. Videre er det i planperioden foreslått endringer/utvidelse av terminal, etablering av avisningsplattform og flere flyoppstillingsplasser avhengig av hvordan trafikken utvikler seg.

Kirkenes lufthavn benyttes både i 2017 og 2018 ifbm letevirksomhet i Barentshavet øst, hovedsakelig til personelltrafikk, men også noe Search and Rescue (SAR). Lufthavnens infrastruktur og overnattingskapasiteten i Kirkenes er god. Avhengig av fremtidig offshore-aktivitet vil Avinor på sikt vurdere mulig etablering av helikopter-terminal.

I dialog med flyselskapene er det enighet om at det ikke er behov for å gjennomføre forlengelse av rullebanen på Alta lufthavn, og heller ikke tiltak i banesystemet på Lakselv lufthavn ut over vedlikehold og tiltak i forhold til de regulatoriske krav som ble gjennomført i 2017 (reasfaltering og rilling av rullebanen, utbedring av sikkerhetsområder samt oppgradering og nyetablering av lysanlegg.).

DHL etablerte våren 2017 en egen fraktrute med kongekrabbe fra Lakselv til OSL, normalt en gang per uke og i høysesong to ganger per uke. Sammen med selskapet Miniekspress sin frakterminal som stod ferdig høsten 2016 er dette et initiativ som fungerer godt.

Lakselv lufthavn har vært benyttet ifbm snuhavnoperasjoner for cruisetrafikk. Porsanger kommune anskaffet i 2017 en Seawalk som muliggjør effektive cruise-anløp. Regjeringen har besluttet å styrke Forsvaret i Finnmark ved å etablere en ny bataljon i Porsanger, men det er for tidlig å si hva det vil bety for lufthavnen.

Svalbard lufthavn ble 01.06.2016 skilt ut som eget datterselskap, med eget styre, under Avinor AS. Rettigheter og plikter knyttet til leveranse av lufthavntjenester mv fra Svalbard til Avinor er regulert i egne avtaler for å sikre at Avinor kan oppfylle sitt samfunnsoppdrag. Lufthavnen har meget god kapasitet og kan ta betydelig trafikkvekst uten behov for større infrastrukturinvesteringer. Enkelte samtidighetsutfordringer bør vurderes løst ved slot-regulering. Nedleggelse av gruvedriften i Svea har medført betydelig mindre intern trafikk. Det er uvisst hvilken betydning dette, sammen med at lufthavnen høsten 2017 mistet sin internasjonale status, vil ha for den totale trafikkutviklingen på sikt.

Bardufoss og Andøya eies og drives av Forsvaret. Det er vedtatt at Andøya flystasjon skal legges ned. Dette skjer medio 2022 i henhold til Forsvarets planer. Driften av flyplassen skal fortsettes slik at det skal legges til rette for den videre utviklingen til Andøya Space Center og Andøya Test Center. I tillegg har Forsvaret signalisert behov for Andøya som beredskapsbase. Det er også forslag om Andøya som forsterkningsbase. Ovennevnte medfører et større dimensjonerende behov for flyplassen enn hva sivil luftfart har behov for,

isolert til de markedsmessige behov innen rute, charter og frakt. Utviklingen på Andøya kan, imidlertid, medføre endringer i de sivile behovene, her spesielt gjennom etablering av dronesenter, satellittoppskytningsanlegg, utbygging av Andenes fiskerihavn og en eventuell sivil flyskole.

Det er ikke bestemt hvem som skal overta ansvaret for Andøya etter at Forsvarets aktivitet er «lagt ned». Dersom driftsansvaret overføres til Avinor vil dette øke selskapets kostnader anslagsvis på 20-40 millioner kroner pr år.

Bardufoss har direkteruter til Oslo og disse opereres av Norwegian. Det meste av den sivile passasjertrafikken har sammenheng med Forsvarets reisebehov. Forsvaret har inngått transportavtale med Norwegian og det anses ikke å være grunnlag for andre operatører når Forsvarets reiser er bundet til en aktør.

4.3 Lokale lufthavner Troms og Finnmark

Avinor har på bakgrunn av Meld. St. 26 2012 – 2013 (NTP 2014 – 2023) og Meld. St. 33 2016 – 2017 (NTP 2018-2029) gjennomført studier av de værmessige og operative forutsetningene for å anlegge ny lufthavn i Hammerfest. Arbeidet ble ferdigstilt pr. desember 2017 og konkluderte med at Grøtnes var egnet som lokalisering for en eventuell ny flyplass for Hammerfest. Samferdselsdepartementet har i brev av 25.juni 2018 gitt Avinor i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning av lufthavnløsninger for Hammerfestregionen slik at prosjektet kan vurderes som en del av grunnlagsdokumentet til neste nasjonale transportplan som har frist desember 2019.

Det er forventet en økning i offshorevirksomheten ut fra Hammerfest de neste årene. I påvente av en evt ny lufthavn vil det være nødvendig å gjøre enkelte tilpasninger ved dagens lufthavn. Arbeidet med et skisseprosjekt for utvidelse av kapasitet for helikopteroperasjoner, herunder tilpasninger i terminalene, er igangsatt.

Vardø har vært og vil også i 2018 bli benyttet ifbm leteoperasjoner i Barentshavet Sør-Øst. Hvorvidt det er aktuelt med en heliport i tradisjonell forstand er usikkert. Kirkenes benyttes i hovedsak for personelltransport, men helikoptrene er nedom Vardø for å tanke opp, i tillegg er Search and Rescue (SAR) stasjonert der. Kirkenes er benyttet pga bedre infrastruktur både på lufthavn, og om det skulle bli nødvendig med overnatting eller andre tjenester for personellet. Ikke minst er rutetilbudet bedre.

4.4 Lokale lufthavner Nordland

Arbeid med evt ny felles lufthavn i Lofoten pågår. Eventuell kapasitetsutnyttning i Vesterålen må sees i sammenheng med arbeidet som pågår i Lofoten. En eventuell forlengelse av rullebanen på Stokmarknes vil bli vurdert i sammenheng med strukturanalysen som gjelder både Lofoten og Vesterålen.

I forslaget til Nasjonal transportplan (2018-2029) går regjeringen inn for å bygge ny flyplass på Helgeland ved Mo i Rana i siste del av planperioden. Det legges til grunn at en finansieringsmodell hvor inntil 600 millioner kroner av midler fra kommune og privat næringsliv sammen med en mulig mellomfinansiering av statlig andel kan gi en raskere oppstart.

Lufthavnene Mo i Rana og Mosjøen er gjenstand for oppgraderinger i størrelsesorden 70 millioner for å sikre stabil og sikker drift i påvente av ny flyplass.

Den dominerende flytypen på kortbaneflyplassene er Widerøes Dash 8 – 100 med 39 seter. Unntaket er Brønnøysund og Sandnessjøen lufthavn. Begge har rullebaner på 1199 meter og betjener derfor også Dash 8/300 med 50 seter. Rullebanen på både Sandnessjøen og Brønnøysund reasfalteres sommeren 2018. Helikopterambulansbasen på Brønnøysund er under utvidelse.

4.5 Langsiktig investeringsplan

For å imøtekomme krav til sikkerhet og kvalitet på alle flyplasser vil det være et løpende behov for utbedringer på samtlige plasser. Totalt er dette anslått til å utgjøre mellom 12 og 26 milliarder kroner. Av dette vil planlagte større oppgraderings- og moderniseringstiltak frem mot 2040 være på mellom 5 og 6 milliarder kroner. Det er lufthavnene Tromsø, Evenes og Kirkenes som her vil ha de største enkelt-investeringsbehovene. I tillegg er NTP-prosjektene på Bodø, Mo i Rana, Hammerfest og i Lofoten/Vesterålen beregnet til mellom 5 og 20 milliarder.

Tiltak	2014-2017	2018-2040
Større prosjekter	0,6	
• Asfaltering, banearbeid, lyssetting		
• Miljøprosjekt		
• Overtagelse sivil drift Bodø		
Planlagte større oppgraderings Og moderniserings tiltak		5,0 – 6,0
• Tromsø		1,7
• Evenes og Kirkenes		0,4
• Asfaltering		1,3
• Diverse oppgradering/modernisering alle lufthavner		2,0
NTP-prosjekter*		7,0 – 20,0
• Bodø		5,0+
• Mo i Rana		2,1
• Hammerfest		3,0
• Lofoten og Vesterålen		3,5
Totale investeringer		12,0 - 26,0

* flere av disse prosjektene har bare tentative kostnadsanslag

Tabell 4; Flyplassinvesteringer 2014 – 2040

4.6 Kostnadseffektivisering av kortbanenettet

Avinor har i sin vurdering av lufthavnstrukturen uttalt at det er et mål å opprettholde disse tjenestene også i fremtiden, og at selskapet gjennom effektivisering og bruk av ny teknologi vil nå et kostnadsnivå som legger grunnlag for å videreføre dagens lufthavnstruktur (NTP). Dette for å støtte nærings- og befolkningsutvikling i landsdelen.

Avinor har i sin Eiermelding (paragraf 10 plan) foreslått å kutte 100 - 150 mill. i kostnadsbasen for å kunne opprettholde kortbanenettet. Dette innebærer at man må prioritere investeringsmidler på alle lufthavner og gjennomføre en nøye gjennomgang av

driftskonsept, åpningstider og driftskategorier, slik at man kan gi et tilbud som svarer til behovet på alle lufthavnene. Avinor forventer å nå ovennevnte kostnadsreduksjoner.

4.7 Flyplassøkonomi

Avinor driver 45 flyplasser og 26 av disse er i Nord-Norge. Gardermoen som den største har 27 millioner passasjerer, mens de minste har under 10.000 passasjerer. Alle flyplassene har inntekter i form av avgifter for bruk av infrastrukturen. De betales pr passasjer og pr flybevegelse og varierer derfor med aktiviteten på flyplassen. På de største flyplassene med mange passasjerer og stor aktivitet er det også grunnlag for å drive kommersiell aktivitet som ikke er luftfartsrelatert lønnsomt. Dette kan være salg av tollfrie varer, ulike typer andre butikker på flyplassene, servering og parkering. For Avinor genererte denne type aktivitet i 2017 mer enn 50 prosent av inntektene. På små flyplasser med lave passasjertall er det ikke grunnlag for slik aktivitet og på de fleste av Avinors flyplasser utgjør trafikkinntekter nesten alle inntektene..

En stor andel av flyplassenes kostnader er faste kostnader i form av nødvendig infrastruktur som rullebane og bygninger samt basistjenester som brann og havari, snørydding og sikkerhetskontroll. Dette er kostnader for funksjoner alle flyplassene må ha og kostnadene blir store pr passasjer/flybevegelse når det er liten aktivitet på flyplassen.

De regionale flyplassene (Alta, Bardufoss, Lakselv, Kirkenes og Svalbard) har lange rullebaner, men begrenset trafikk/antall passasjerer. Inntektene for denne gruppen flyplasser utgjorde i 2017 under 40 prosent av kostnadene (driftskostnader og avskrivninger).

Inntektene for de 27 lokale flyplassene i Avinor var i 2017 ca. 220 millioner mens driftskostnader og avskrivninger utgjorde ca. 860 millioner. Inntektene utgjorde således ca. 25 prosent av kostnadene (driftskostnader og avskrivninger). Tallene for Nord-Norge avviker ikke fra dette. For de største lokale flyplassene med flest passasjerer dekker inntektene opp mot to tredjedeler av driftskostnadene, men for de minste under ti prosent.

Kombinasjonen av lite trafikk/lave inntekter og høye enhetskostnader gjør at flyplasser med liten aktivitet drivers med underskudd. I 2017 var det 8 av Avinors 45 flyplasser som gikk med overskudd. Dette var alle flyplasser med over en million passasjerer. I Nord-Norge er det kun Bodø og Tromsø som er i denne gruppen. Avinor driver imidlertid alle sine 45 flyplasser som et samlet økonomisk system og overskuddet fra de store flyplassene subsidierer driften av de små. Dersom man i fremtiden skal kunne opprettholde dagens nett av flyplasser og korte reiseavstander for hele Nord-Norge vil det være nødvendig med stort fokus på effektivisering og bruk av ny teknologi. Imidlertid vil også evnen til fremtidig selvfinansiering være avhengig av fortsatte kommersielle inntekter på dagens nivå.

4.8 Fremtidig lufthavnstruktur

Stortinget besluttet i 2017 bygging av ny stor lufthavn ved Mo i Rana som erstatning for dagens lokale lufthavn på Røssvoll. I NTP 2018 – 2029 er det forutsatt statlig finansiering i siste halvdel av planperioden. Lokalt er det skaffet finansiering for 600 millioner kroner og det arbeides med en finansiell løsning for å starte prosjektet så snart som mulig.

Avinor foreslo i NTP 2014 – 2023 å bygge ny stor lufthavn for Lofoten på Gimsøy som erstatning for dagens lokale lufthavner i Leknes og Svolvær. En ekspertgruppe vurderte at den værmessige tilgjengeligheten ville bli 94 prosent. Statens Vegvesen startet samtidig utredningen av en eventuell ferjefri kryssing av Hadsselfjorden som hvis gjennomført ville ført

til store endringer i kjøretider mellom de ulike flyplassene i regionen og således trafikkgrunnlaget for en ny stor flyplass. Avinor ville derfor vurdere om det var andre lokaliteter som ville gi bedre værmessig tilgjengelighet samt se flyplasstrukturen i sammenheng med utviklingen i vegsystemet. Prosjektet har som mål å komme med en felles anbefaling som en del av forslaget til NTP 2022 – 2033 som presenteres av etatene og Avinor tidlig i 2020.

Avinor fikk i NTP 2018 – 2029 som oppgave å utrede de operative og værmessige forutsetningene for å anlegge ny lufthavn i Hammerfest samt levere forslag til Samferdselsdepartementet om videre prosess, deriblant en samfunnsøkonomisk analyse.

En ekspertgruppe har vurdert to lokaliteter. Fuglenesdalen øst for dagens flyplass ble funnet å få en for lav værmessig tilgjengelighet, mens Grøtnes ble ville få 98 prosent tilgjengelighet. Avinor anbefalte i desember 2017 at det ble gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av å anlegge en ny lufthavn med 1199 meters rullebane på Grøtnes som erstatning for dagens lufthavn.

5 Flysikringstjenester

5.1 Fjernstyrte tårn

Avinor Flysikring har inngått kontrakt med Kongsberg Defence & Aerospace om å utvikle et konsept for fjernstyring av tårn. Kontrakten omfatter innføring av fjernstyring av flytrafikken ved 15 av Avinor AS sine flyplasser, og hvor tjenesten vil bli utført fra et senter som er under etablering i Bodø. Omfanget av kontrakten er den største i verden og vil bringe Avinor Flysikring i verdenstoppen med tanke på innføring av fjernstyrte tårn.

Flere flyplasser i nord vil være blant de 15 hvor man skal ta i bruk den nye teknologien. Man planlegger at den første enheten skal være i operativ drift i 2019 og den siste innen utgangen av 2021. Hensikten med å ta i bruk denne teknologien, er å effektiviser driften av lufthavnene ved reduserte kostnader som igjen vil bidra positivt til å sikre opprettholdelse av lufthavnstrukturen i den nordlige landsdelen.

På lenger sikt har Avinor ambisjon om å utvide konseptet til å gjelde opp til 35 flyplasser. Når konseptet er i drift vil det være grunnlag for å kommersialisere konseptet og selge det til andre lufthavnoperatører. Det vurderes også om konseptet kan tilpasses andre næringer. Et mulig område kan være olje- og gas installasjoner offshore.

5.2 Ny infrastruktur til drift av flysikringstjenester i fremtiden

Avinor Flysikring har startet et arbeid med å skifte ut infrastrukturen som i dag benyttes til utøvelse av lufttrafikkjeneste innenfor Norges sitt ansvarsområde. Dagens infrastruktur ble tatt i bruk i 1996, men det er gjennomført flere oppgraderinger. Når den nye infrastrukturen vil være operativ, vil man ha sikret en fortsatt stabil og sikker drift i mange år fremover. Dette har betydning for den nordligste landsdelen, da man vil sikre at Avinor Flysikring har kapasitet til å kunne håndtere økt flytrafikk i nord i årene fremover på en god måte. Den nye infrastrukturen er planlagt tatt i bruk i 2022 – 2024.

5.3 Overvåking av flytrafikken i nordområdene

Avinor Flysikring har de siste årene satset mye for å bedre evnen til å overvåke flytrafikken i nordområdene ved installasjon av nye radarer. Resultatene av denne satsingen har medført at man nå har god overvåking av flytrafikk over fastlandet, mens det har vært mangler i mulighetene til å overvåke flytrafikken til og fra Svalbard og i områdene nord for Svalbard.

Ved bruk av ny teknologi har Avinor Flysikring nå etablert en overvåkingskorridor fra Tromsø til Svalbard. Denne ble satt i drift i desember 2017, og vil gi økt sikkerhet, økt kapasitet, reduserte kostnader for flyselskapene, samt gi en positiv miljøgevinst ved å kunne tilby kortere og mer effektive flyruter til og fra Svalbard.

Avinor Flysikring vurderer også innføring av siste type teknologi for overvåking. Frem til i dag har man vært avhengig av bakkebasert teknologi, men et privat selskap er i ferd med å implementere teknologi som kun benytter satellitter til overvåking. Dersom man velger å benytte seg av denne typen teknologi kan Avinor Flysikring få 100 prosent dekning i eget ansvarsområde. Teknikken er under utvikling, og antas å være operativt tilgjengelig i løpet av 2019 - 2021.

5.4 Kommunikasjon over satellitt

Kommunikasjon ved bruk av satellitter er ikke tilgjengelig i de nordligste områdene av ansvarsområdet. Dette fordi det ikke finnes satellitter som går i en nordlig bane, og som kan benyttes til kommunikasjon. Det er etablert forskningsprosjekter som vurderer løsninger, og Avinor Flysikring deltar i dette arbeidet. Dette er langsiktige prosjekter, og man antar at tilgang til kommunikasjon via satellitter i de nordligste områdene ikke vil være tilgjengelig før i perioden 2025 – 2030.

6. Samfunnsnytte og klima

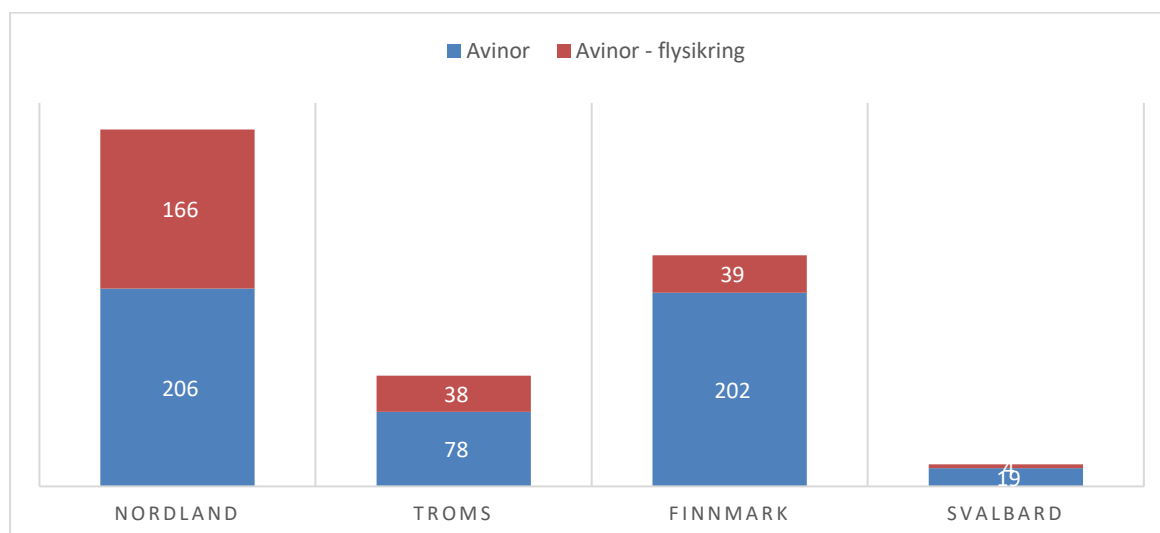
6.1 Sysselsettingsvirkninger

Sysselsettingsvirkninger av en lufthavn kan deles i følgende fire grupper:

1. *Direkte arbeidsplasser* omfatter personer som arbeider på selve lufthavnen, dvs ansatte i Avinor, security, flyselskap, catering, servering, renhold, varehandel, bilutleie, parkering, tilbringertransport, og annen kommersiell virksomhet.
2. *Indirekte arbeidsplasser* skapes innen virksomhet som er underleverandører til virksomheten på lufthavna. Eksempler er leveranser av varer og tjenester.
3. *Induserte arbeidsplasser* skapes ved at aktiviteten på flyplassen og hos underleverandørene bidrar til økt produksjon og sysselsetting. Dette gir økte inntekter i regionen, noe som bidrar til økt privat konsum både av varer og tjenester. Eksempler er alle typer private og offentlige servicetjenester og handel.
4. *Katalytiske effekter* er aktiviteter som ikke er direkte knyttet til luftfart, men som oppstår pga de muligheter flytilbudet skaper. Flyplasser tiltrekker seg næringsaktivitet og luftfarten letter samhandling, produktutvikling og effektiv arbeidsdeling i næringslivet. Eksempel på effekter er:
 - Lokaliseringseffekter: Tilgjengelighet til flyplass er en viktig lokaliseringsfaktor for virksomhet og kan tiltrekke seg investeringer. Eksempler er eksportrettede næringer, og bedrifter med høy reiseaktivitet, som service- og konsulentvirksomhet
 - Etterspørselseffekter: Luftfart binder regioner og nasjoner sammen, og stimulerer til økt handel og turisme, f.eks. vekst i reiselivsnæringen.

Ved utgangen av 2017 var det ca.3.200 årsverk i Avinor konsern, og 750 var knyttet til virksomheten i de tre nordligste fylkene og Svalbard. Figur 23 viser fordelingen av antall Avinor ansatte mellom fylkene.

Figur 23; Avinor ansatte pr fylke



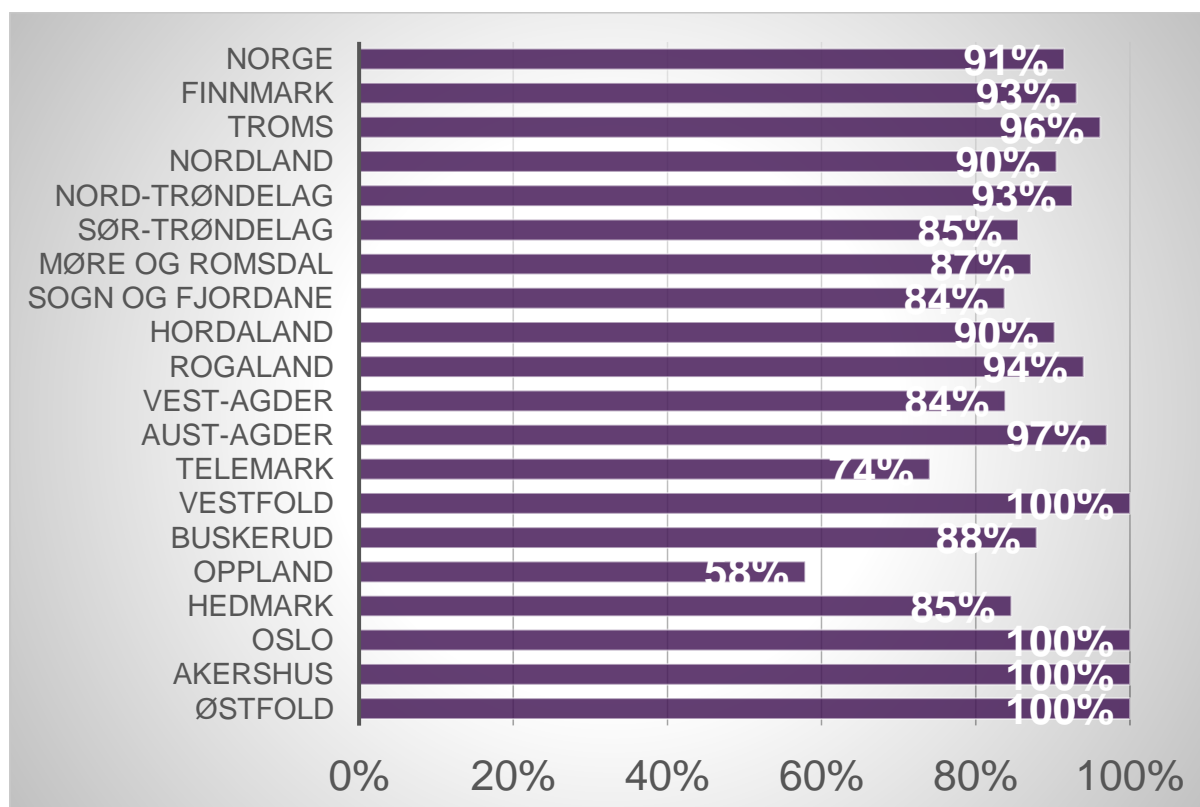
Direkte sysselsetting ved de 27 flyplassene i Nordområdene ble i 2014 beregnet til ca. 3.200 årsverk. Antall direkte sysselsatte på lufthavnene i Nord-Norge er da ca. 530 per million passasjerer. Dette er noe lavere enn det som vanligvis har vært benyttet i internasjonale studier. Det skyldes blant annet et lite utbygd servicetilbud på de mange små flyplassene. Framover vil flyplassrelatert sysselsetting øke med ca. 2- 4.000 årsverk.

Indirekte og induserte sysselsetting er regnet til 90 prosent av den direkte sysselsettingen, mens katalytiske virkninger er regnet til 75 prosent av summen direkte, indirekte og indusert sysselsetting (kilde: TØI-rapp 807/2005). Samlet sysselsetting relatert til luftfart er ca. 11.000 årsverk og kan øke til 15 000 årsverk i 2040.

Pga ledig kapasitet og rasjonalisering forventes en lavere vekst i antall Avinor-ansatte og ansatte innen security. Den forventede trafikkøkningen gir muligheter for utvikling av servicetilbudet og vekst i andre aktiviteter på lufthavnene, så her forventes høyere vekst. Videre forventes økt vekst i katalytisk sysselsetting, både innen olje, men også innen servicenæringene og turisme som følge av økt satsing innen disse sektorene.

6.2 Samfunnsnytte

Med lange avstander og få alternativer er luftfarten viktig for mobiliteten i Nord-Norge, spesielt for næringslivet. Nærhet/reisetid til flyplass er et uttrykk for mobilitet. I figur 24 vises hvor stor andel av befolkningen som har mindre enn 1,5 timers reisetid til nærmeste flyplass.



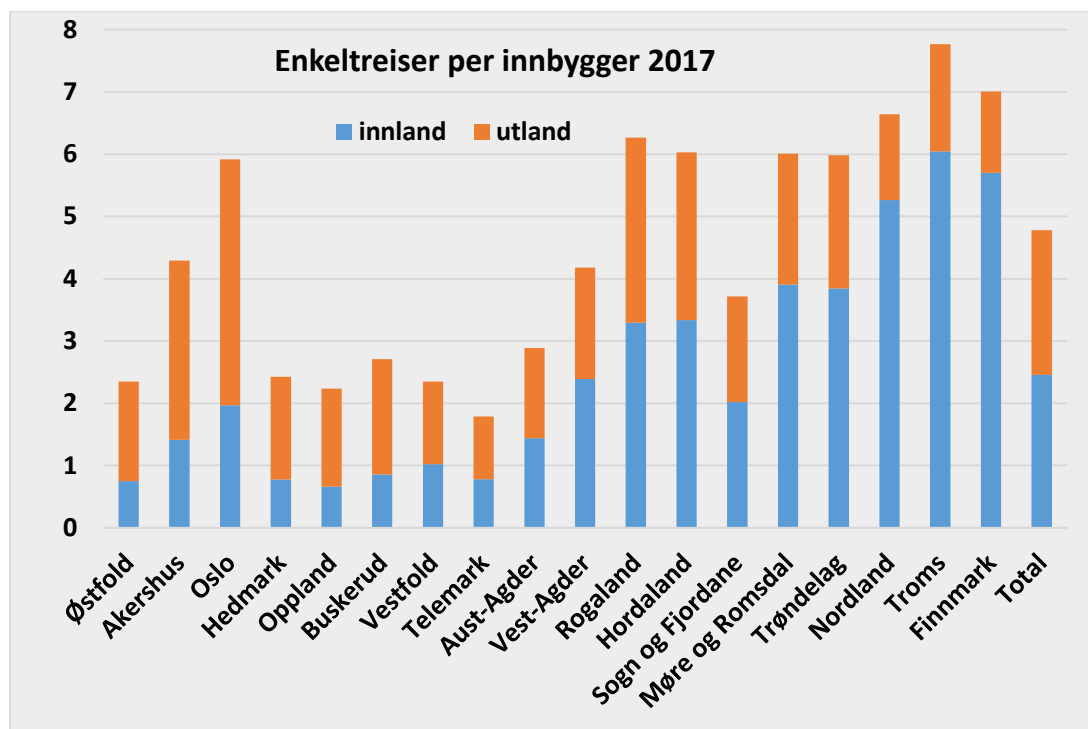
Figur 24; Andel av befolkningen med maksimalt 1,5 timers reisetid til nærmeste flyplass

I Finnmark har 93 prosent 1,5 timer eller kortere reisetid til nærmeste flyplass. For Troms er andelen 96 prosent og for Nordland 90 prosent, mens snittet for Norge er 91 prosent.

Siden de lokale flyplassene ble anlagt på 1960-70 tallet har det skjedd store forbedringer på vegnettet i form av tunneller og bruer og reisetiden mellom flyplassene er i en del tilfeller kort. I NTP 2018 – 2032 viste Avinor at dersom alle passasjerer på de lokale flyplassene i Finnmark måtte reise til nærmeste alternative flyplass ville dette ført til 8.000 timer i økt årlig reisetid.

Selv om vegnettet er blitt bedre er Nord-Norge fortsatt klart den landsdel som er mest avhengig av flytransport. Dette gjenspeiles i svært høye reisefrekvenser med fly per

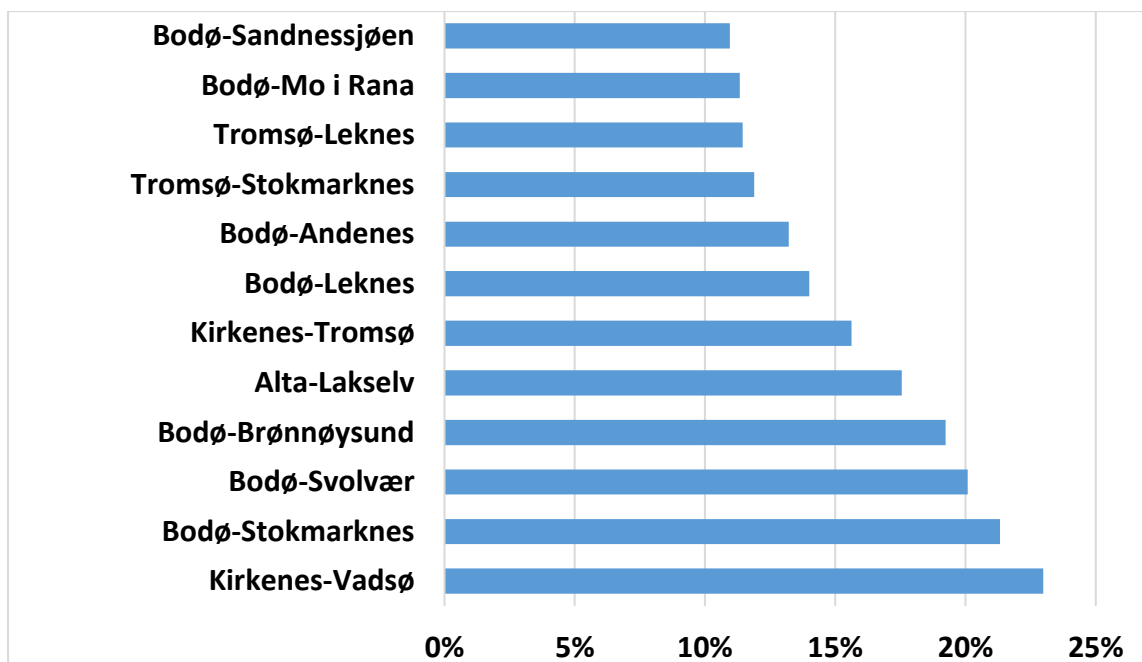
innbygger. Nord-Norge har nær 6 enkeltreiser innenlands med fly per innbygger, mens landsgjennomsnittet er 2,4 reiser.



Figur 23; Antall enkeltreiser med fly per bosatt innbygger 2017.

I tillegg til akutte ambulanseflyginger har lufttransport også en viktig funksjon i å frakte pasienter til/fra medisinsk behandling med ordinære rutefly. I følge Helse Nord var det i 2017 160.000 slike passasjerer ombord på de ordinære flyrutene i Nord-Norge.

Avinors reisevaneundersøkelse fra 2015 gir tall for hvilke strekninger innslaget av slike helsereiser er størst (høyest andel). Figur 24 viser at dette gjelder mange strekninger i Nord-Norge. På ruter inn til Bodø, Tromsø og Krikenes er andel høy.



Figur 24. Andel helsereiser per strekning 2015. Kilde Avinor, Fly-RVU.

6.3 Klima

Det er svært vanskelig å se for seg Norge uten luftfart, og Nord-Norge er mer avhengig av fly enn resten av landet på grunn av store avstander og manglende alternativer. Nord-Norge har en fantastisk natur som er et godt utgangspunkt for å skape gode og attraktive reiselivsprodukter. Reiselivet i nord er også i sterk vekst og er en næring det er store forventninger til i landsdelen.

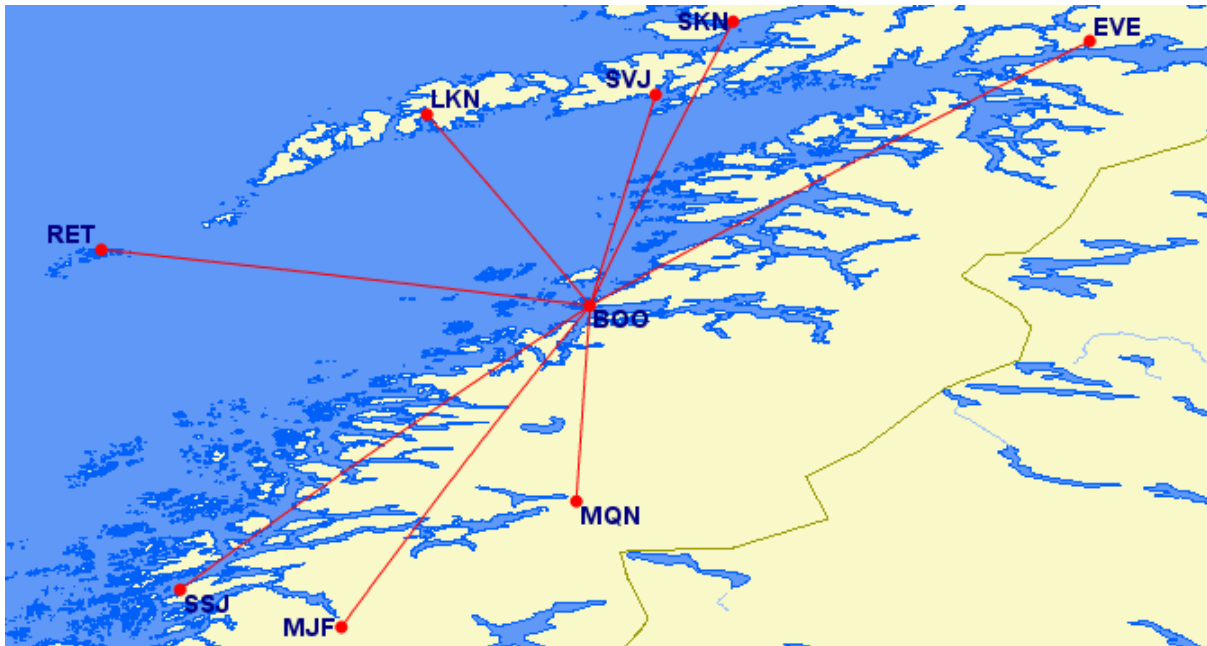
Samtidig må klimagassutslippene fra alle sektorer, inkludert luftfart, reduseres dersom man skal unngå irreversible klimaendringer.

Det har blant annet resultert i begynnende skattlegging av flytrafikken. I Norge er det, som et av svært få land i verden, innført CO₂ avgift på kr 1,28 pr liter flydrivstoff i innlandstrafikken. Siden 2012 har sivil luftfart også vært del av EUs kvotehandelssystem, på linje med energi og industri. Om lag 75 prosent av flygningene i og fra Norge er omfattet av EUs kvotehandelssystem. Fra 2016 ble det innført en klimarelatert flypassasjeravgift som i 2017 var på kr 82. I FNs luftfartsorganisasjon ICAO er det i 2017 og 2018 blitt enighet om innføring av et globalt kvotehandelssystem (CORSIA) som skal omfatte internasjonale flygninger.

Fra luftfartsbransjens side jobbes det for å redusere utslippene fra flytrafikken. Nye, mer energieffektive fly, bærekraftig jet biodrivstoff og elektrifisering av luftfarten skal bidra til at utslippene fra flytrafikken reduseres de nærmeste tiårene. Avinor har tatt en aktiv rolle i dette arbeidet.

Siden 2009 har det vært mulig å blande inn inntil 50 % jet biodrivstoff i det fossile jetdrivstoffet. I januar 2016 ble Oslo lufthavn verdens første internasjonale lufthavn som kunne tilby bærekraftig biodrivstoff til alle flyselskap som tanket der. I 2017 ble ordningen utvidet til også å omfatte Bergen lufthavn, Flesland. Dersom klimagassutslippene fra luftfart skal reduseres må luftfarten få tilgang til bærekraftig biodrivstoff til en konkurransekraftig pris.

Avinor og partnere i luftfartsbransjen jobber for at Norge skal ta en ledende rolle i arbeidet med å elektrifisere luftfarten. Målet er at Norge skal bli det første markedet der elektriske fly tar en betydelig markedsandel, og at den norske innenriksluftfarten skal være elektrifisert innen 2040. Prosjektet støttes av regjeringen, og Widerøe, SAS, Norges Luftsportforbund og klimastiftelsen ZERO er prosjektpartnere. I 2018 fikk Avinor i oppdrag fra regjeringen å utvikle et program for introduksjon av elektriske fly. Her skal det gjøres en vurdering av mulige virkemidler for å lykkes med elektrifisering av passasjertrafikken. Avinor skal også se på andre vesentlige konsekvenser, herunder mulige målkonflikter og konsekvenser for klima og miljø, samt konkurransesituasjonen i norsk luftfart.



Figur 25; Mulige ruter for elfly med base i Bodø

Avinor og prosjektpartnerne nevnt over anskaffet i 2018 Norges første elektriske fly. Flyet har en rekkevidde på 130 km pluss reserve. Utviklingen av batteriteknologi tilsier at det om relativt kort tid er mulig å nyttiggjøre seg batterier som energibærer i fly i rutetrafikk. De store etablerte flyprodusentene som Airbus og Boeing investerer betydelig i utvikling av batteridrevne fly. Flere nye utfordrere etablerer seg også i markedet. I første omgang utvikles det mindre fly for korte distanser. I påvente av utviklingen innenfor batteriteknologi planlegges de fleste konseptene med en rekkeviddeforlenger ombord, slik at batteriene kan lades underveis ved behov.

Nord-Norge er tynt befolket og en stor del av FOT-rutene i Norge er ruter i nord. Mange er ruter med lave passasjertall og korte avstander. Derfor er Nord-Norge spesielt godt egnet som «test-region» og første marked for elektrisk luftfart. I figur 25 vises det som eksempel et kart med rutenettet mellom Bodø og de mindre flyplassene i nærheten. Bodø er også sete for Luftfartstilsynet og Widerøe har sin tekniske base her.

Avinor følger utviklingen av elfly tett. Framover vil man sammen med resten av næringen være en pådriver for at denne teknologien skal kunne gjøre flyet til den mest klimavennlige transportformen i framtida.

6.4 Innovasjon

Bruk av ny teknologi vil bidra til å senke Avinors kostnader og således bidra til å bedre selskapets utførelse av samfunnsoppdraget. Fjernstyrte tårn er det mest synlige beviset på dette. Avinor har satt innovasjon høyt på dagsorden og vil både gjennom egne ressurser og gjennom samarbeid med eksterne innovative miljøer være offensiv på å ta i bruk ny teknologi. Målet er å levere bedre tjenester til flyselskaper og passasjerer til en lavere pris. Et prosjekt med bruk av førerløse brøytebiler er kommet langt og forventes å komme i produksjon i 2020.

Avinors utbyggingsprosjekt for nye Bodø lufthavn vil være et unikt prosjekt på flere måter. Prosjektet skal levere en moderne lufthavn med innovative, «smarte» løsninger. I tillegg til å være noe så sjeldent som en helt ny lufthavn, har lufthavnprosjektet sterke koblinger til by- og regionsutvikling. Avinors visjon for nye Bodø lufthavn støtter Bodø kommunes «Smart Bodø» initiativ, og utløser et stort potensial for samarbeid med offentlighet, forskningsmiljø og næringsliv for å sikre at «Ny flyplass – ny by» blir et helhetlig sluttresultat for innbyggerne.

Nordland fylkeskommune vant i mai 2018 førstepremien på 50 millioner kroner i Regjeringens konkurranse «Smartere transport i Norge». Avinor var sammen med Bodø kommune og Telenor partnere i prosjektet. Partnerne i prosjektet skal samarbeide for å utvikle løsninger som gjør Bodø til en enda bedre transportby. Under vignetten «Ny flyplass – ny by» har Bodø en unik mulighet til å planlegge for fremtiden. Dette innovasjonsprosjektet skal redusere klimautslipp, endre reisevaner og bidra til mer effektiv transport for byens befolkning og tilreisende ved bruk av ny teknologi og involvering av innbyggere på en positiv måte.

6.5 Forsvaret

I 2015 la regjeringen fram sin rapport «*Støtte og samarbeid. En beskrivelse av totalforsvaret i dag*». Her skriver regjeringen i forordet: «*Dagens trussel- og risikobilde gjør det nødvendig å legge økt vekt på forebygging, beredskapsplanlegging, krisehåndtering og konsekvenshåndtering. Økende terrortrussel og hyppige hendelser utløst av ekstremvær har skapt en økt bevissthet i hele befolkningen om betydningen av god beredskap for å ivareta samfunnssikkerheten. Vi må også være forberedt på å forsvare landet mot ytre press og i verste fall væpnet angrep fra andre stater*». Det legges vekt på gjensidig støtte og samarbeid mellom militær og sivil side. Flyplassene blir viktige forutsetninger for at Norge skal klare sine forpliktelser overfor NATO om å sikre effektive kommunikasjons- og transportsystemer.

Avinor legger stor vekt på å utvikle tjenester og flyplasser i samsvar med behovet i Totalforsvarskonseptet.

Forsvaret eier og driver to flyplasser i Nord-Norge. Dette er Bardufoss og Andøya. Avinor driver de øvrige tjuefire. På mange av flyplassene er det en kombinasjon av militær og sivil aktivitet. I tillegg er forsvaret avhengig av effektiv sivil transport for sitt personell siden Forsvarets egen transport av personell med fast innleid sivil flykapasitet ble avsluttet i 1990.

Avinor legger vekt på at utvikling av all flyplassinfrastruktur skal ivareta begge parter behov og at det skal legges en forutsetning om effektiv drift til grunn for begge parter. Investerings- og driftskostnader skal fordeles mellom partene i samsvar med partenes behov. Avinor ønsker en god dialog med Forsvaret, men det er utfordringer i arbeidet med å skape økonomiske incitament i samarbeidsavtalene som reflekterer en samlet kostnadseffektivitet og riktig kostnadsfordeling.

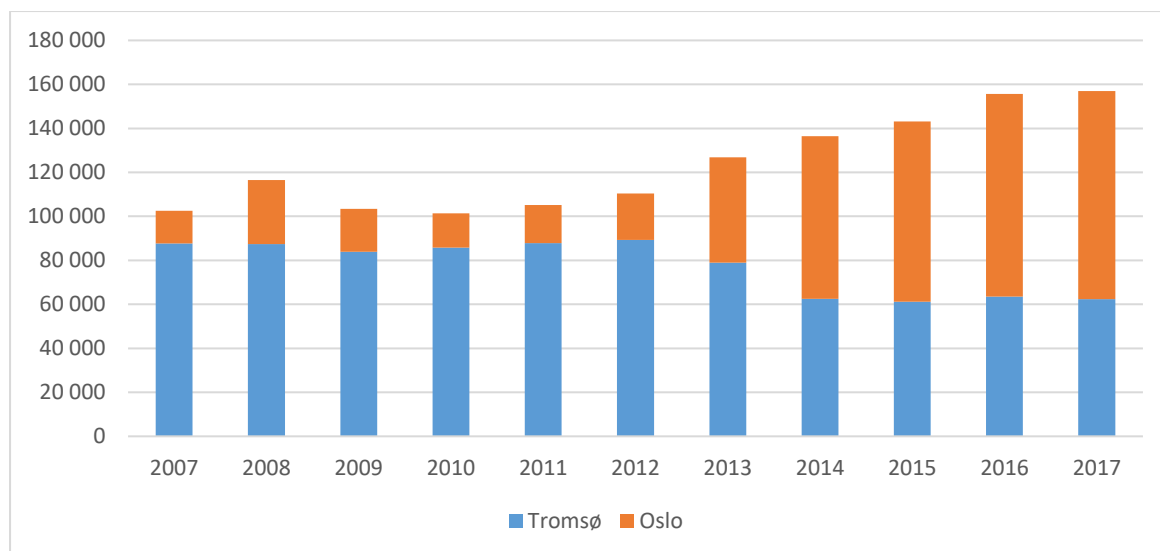
6.6 Svalbard

Regjeringen kommuniserte i oktober 2017 at aktiviteten i Svea-gruvene ville bli permanent stoppet. I løpet av to til tre år vil opprydding være gjennomført og da vil det kun være Gruve 7 som er i drift. Store Norske har allerede redusert bemanningen med 250 personer og det er i dag kun 100 igjen i gruvedriften.

Gruvedriften har siden tidlig på 1900 tallet vært et viktig verktøy for å opprettholde norsk tilstedeværelse på øygruppen og opprettholdelse av et stabilt samfunn.

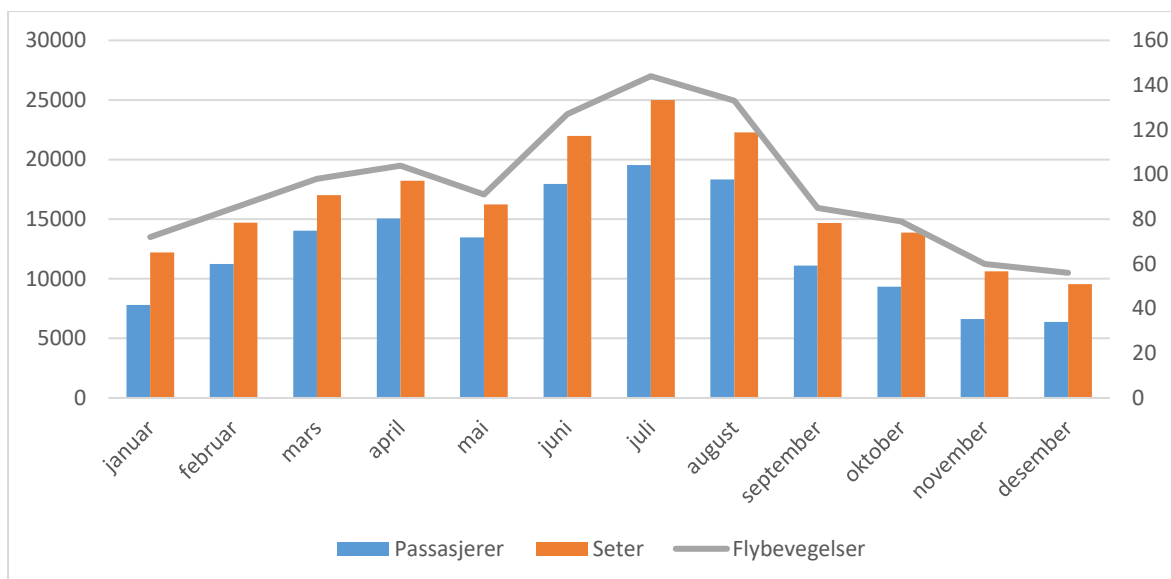
Den norsk Svalbardpolitikken ligger fast og i «Svalbard» (Meld. St. 32 (2015-2016)) peker Regjeringen på at reiseliv og forskning vil være to viktige verktøy for å nå målene.

Med sin plassering vil Svalbard være avhengig av et godt flytilbud for å utvikle reiselivet. I 2017 var det 170.000 passasjerer som benyttet flyplassen, fordelt på hvorav 164.000 var innlandsreisende. I dag har Longyearbyen direkteruter til Oslo og Tromsø og betjenes av SAS og Norwegian. Tradisjonelt har Tromsø vært den dominerende destinasjonen, men i 2001 startet Braathens direkteflygninger fra Oslo. I 2017 reiste 60 prosent av passerene på Oslo flyene.



Figur 26; Fordelingen av passasjerer mellom Oslo og Tromsø 2007 - 2017

Figur 27 viser fordelingen av passasjerer og flytilbudet pr måned i 2017. Det er stor variasjon mellom sesongene og om vinteren er ikke daglige flygninger mellom Longyearbyen og fastlandet. Når turisme blir den kanskje viktigste næringen på Svalbard, vil evnen til å lykkes med å tiltrekke seg gjester være avhengig av tilgjengeligheten. Det vil være en klar ulempe dersom det ikke vil være daglige flygninger.



Figur 27; Svalbard Lufthavn - passasjerer, seter og flybevegelser innland pr måned i 2017

Avinor arbeider aktivt med å utvikle den trafikken på alle flyplassene. I arbeidet med flere interkontinentale ruter på OSL har det vært en stor fordel at man kan kombinere passasjertransport med frakt av sjømat på felles fly. Frakten skaper gode inntekter for flyselskapene og gjør at nye ruter kan startes med lavere passasjerbelegg.

Til Svalbard opererer det egne fly med post og frakt. Dersom man også her kunne kombinere frakt/post og passasjerer på de samme flyene, må det forventes at dette kan skape grunnlag for økt frekvens for ruteflyene, spesielt om vinteren.

7. Handlingsplan

På kort sikt (for perioden frem til 2025) vil Avinor prioritere følgende tiltak:

1. Opprettholde og videreutvikle det samlede lufthavnettet i nordområdene
2. Arbeide aktivt for å markedsføre Nord-Norge som turistdestinasjon overfor flyselskaper
3. Bygge ut terminalen og utrede forlengelse av rullebanen i Tromsø
4. Ferdiggjøre rullebaneforlengelsen i Kirkenes
5. Bidra til at Evenes kan videreutvikle et sivilt tilbud kombinert med å sikre Forsvarets behov
6. Videreføre arbeidet med utviklingen av ny lufthavn i Bodø i samsvar med politiske føringer.
7. Starte/ferdiggjøre utbyggingen av ny lufthavn i Mo i Rana
8. Følge opp politiske vedtak om fremtidsrettet lufthavn i Hammerfest
9. Implementere fjernstyrte tårn i henhold til planen
10. Ferdiggjøre arbeidet med fremtidig lufthavnstruktur i Lofoten/Vesterålen og sikre et godt beslutningsunderlag i NTP 2022 -2033
11. I samarbeid med oljenæringen planlegge en sikker og effektiv transport til installasjoner i Barentshavet
12. Sammen med sjømatnæringen utrede frakt av sjømat direkte fra flyplasser i Nord-Norge
13. Utnytte kortbanenettet i utviklingen av el-fly i Norge
14. Styrke relasjonen til lokale myndigheter og lokalt næringsliv
15. Arbeide for utbygging av tredje rullebane på Gardermoen for å sikre god tilgjengelighet til Nord-Norge

8. Avslutning

Avinor vil framover holde løpende dialog med regionale myndigheter og regelmessig revidere nordområdestrategien. Avinor tror at dette best kan gjøres i samarbeid med fylkeskommunene og de viktigste aktørene i næringslivet. Arbeidet vil ha fokus på langsiktige trender, det vil være forankret i selskapets ledelse og komme i tillegg til løpende og kortsiktige utfordringer og deres løsninger. Avinor ønsker også synspunkter på hvordan samarbeidsformer kan videreutvikles og styrkes.