



INFORMASJON FRA ATM NORGE

Nyhetsbrev – april/mai 2021

I vårt forrige nyhetsbrev kommenterte vi sider ved Regjeringens nasjonale plan for transportsektoren i Norge for de neste 10 årene. ATM Norge har lenge dokumentert og argumentert for behovet for et eget FoU-program for norsk luftfartsindustri og for en ny, norsk luftfartsstrategi. Den gamle ble til i 2008, og mye har skjedd siden den gang. Vi sa også at til tross for et jevnlig påtrykk, er det dessverre lite som har skjedd i denne retningen fra myndighetenes side.

Stor var derfor gleden da vi for noen dager siden mottok et brev fra Samferdselsdepartementet hvor de skriver bl.a. at «Samferdselsdepartementet har igangsatt arbeidet med en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi. Det tas sikte på at meldingen skal fremlegges for Stortinget våren 2022. Som grunnlag for dette arbeidet ønsker vi å kartlegge utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet».

Det er en kjensgjerning at koronapandemien har rammet luftfarten særdeles kraftig. Stortinget og regjeringen har innført en rekke tiltak for å hjelpe norske flyselskaper og Avinor gjennom krisen og for å opprettholde et minimumsnivå av flytilbud. Imidlertid består luftfartsbransjen av en rekke andre ledd som er truet av situasjonen. Mange industribedrifter og tjenesteleverandører som leverer systemer og tjenester til Avinors flyplasser og flysikringstjenester og som utgjør norsk ATM industri – har i stor grad har falt utenfor de tiltakene som er truffet.

ATM Norge og våre medlemsbedrifter stiller seg gjerne til disposisjon i arbeidet med en ny, norsk luftfartsstrategi og for å sikre at norsk ATM-industri er med inn i fremtiden.

Nytt fra Avinor

Ny lufthavn i Rana skal stå klar i 2025

Avinor ønsker ny kontrakt for å sikre forutsigbarhet og god fremdrift. Konkurransen påvirker ikke byggestart og ferdigstillelse vesentlig.

-Det er lagt et godt og omfattende grunnlag lokalt gjennom arbeidet til PLU og Rana kommune, noe som gir oss et godt utgangspunkt for det videre arbeidet, sier konsernsjef i Avinor, Abraham Foss.

For Avinor, som offentlig utbygger, utgjør en inntreden i Peab-kontrakten en høy risiko for å bryte med det offentlige anskaffelsesregelverket, grunnet behov for kontraktsendringer. På

bakgrunn av dette og på grunn av miljø- og kostnadsrisikoene ved å tre inn i Peab-kontrakten har Avinor besluttet å utlyse ny konkurranse. Dette vil ikke påvirke tidspunkt for ferdigstillelse i vesentlig grad.

- Vi ønsker å sikre en forutsigbar fremdrift og forsvarlig risikohåndtering for å sikre en realisering av prosjektet. Dette er et stort og komplisert prosjekt. Vi ser det derfor som nødvendig å inngå en ny entreprisekontrakt med mål om ferdigstillelse i 2025. Finansieringen er nærmere en endelig avklaring etter revidert nasjonalbudsjett, dette påvirker også fremdriften i positiv retning, sier Foss.

Når det gjelder rullebanelengden vil dette bli tatt opp til vurdering i den videre konkurransen. Det er primært flyoperative hensyn som avgjør om rullebanen blir 2.200 eller 2.400 meter.

-Vi ser frem til å gjennomføre prosjektet med å bygge ny lufthavn i Rana, og vil umiddelbart starte arbeidet med en ny konkurranse, samt få på plass en byggherreorganisasjon. Forberedende arbeider vil bli satt i i gang, og fremdrift vil avhenge av nødvendige tillatelser og avklaringer. Dette er et meget spennende oppdrag, og vi gleder oss til å levere et godt samferdselstilbud til storsamfunnet på Helgeland, avslutter Foss.

Endelig vedtak om fremtidig lokalisering av Stavanger kontrollsentral

Styret i Avinor Flysikring AS vedtok torsdag 6. mai 2021 at Stavanger kontrollsentral blir værende i Stavanger!



Avinor Flysikring AS har siden høsten 2020 gjennomført en utredning av fremtidig lokalisering av Underveistjenesten i Stavanger. Dette med bakgrunn i krav som er innarbeidet i norsk lovgivning gjennom EUs Single European Sky-regelverk, som forutsetter ny teknisk infrastruktur. I denne forbindelse er det avdekket behov for økt areal for en sømløs overgang fra dagens tekniske infrastruktur til neste generasjon systemer. Med de økonomiske krav som stilles til selskapet, har det vært nødvendig å vurdere flere lokaliseringalternativer.

Alternativene for lokalisering som er utredet, er enten å bli værende ved dagens lokasjon, flytte til en annen lokasjon i Stavanger, eller samlokalisere med kontrollsentralen i Røyken. Tårn- og innflygningstjenestene ved Stavanger lufthavn har ikke vært omfattet av utredningen.

Utredningen har avdekket at det er størst økonomisk gevinst i alternativet med flytting til Røyken, på om lag 100 millioner kroner over en periode på 10 år. Rapporten adresserer at fysikkerhet og Avinor Flysikrings bidrag til det nasjonale beredskapssystemet skal være godt ivare tatt i alle lokasjonsalternativene, både ved lokalisering i Stavanger og Røyken. Utredningen avdekket risiko for at flytting til Røyken kan medføre bemanningsutfordringer. Usikkerhet i trafikkbildet knyttet til Covid-19 pandemien forsterker denne risikoen ytterligere. En annen kritisk faktor er tidslinjen for innføring av ny teknisk infrastruktur for Underveistjenesten. Det er strategisk viktig for selskapet å få etablert en ny plattform innenfor gitte tidsfrister, både med tanke på myndighetskrav og selskapets evne til å utvikle og effektivisere tjenesten videre.

-Denne utredningen har vært viktig for Avinor Flysikring AS, da den har belyst mange aktuelle områder. Styrets beslutning er fattet på en helhetsvurdering. Jeg er glad for at styret nå har fattet en beslutning i saken. Nå er det viktig å se fremover. Sammen med de ansatte skal vi jobbe videre med å utvikle og effektivisere oss, sier Anders Kirsebom, administrerende direktør i Avinor Flysikring AS.

Nytt fra Edda Systems

Edda Systems, Norway, delivering ATC simulator to HIAL, Scotland



On October 19, 2020, Highlands and Islands Airports Limited (HIAL) and Edda Systems signed a contract for delivery of the eCoach 3D TWR simulator system to Inverness, Scotland. Some of HIAL's objectives for the simulator were to:

- deliver approach radar training.
- carry out research and development to support the introduction of remote aerodrome control at five HIAL airports.
- contribute to HIAL's environmental objectives, including HIAL's objective to work in partnership with Scottish Government to create the world's first zero emission aviation region.

Special features were introduced in the eCoach simulator to enable HIAL's Remote Tower research activities. The system was set up in Norway utilizing the eCoach Cloud Server Solution which will enable integrated training of personnel located on remote locations with personnel located in central training facilities.

After FAT and shipping, HIAL installed the system in Inverness and performed SAT. The system was SAT Approved by January 2021. The delivery project was successfully conducted without any travel or physical meetings - due to the Covid-19 restrictions in force.

News from Momberger Airport Information - www.mombergerairport.info

Bodø is to get a new airport and a whole new city district as part of a major new urban redevelopment project in Northern Norway. Government funding of USD 363.8 million has been announced in the National Transport Plan. The money will support the relocation of Bodø airport, as part of one of the biggest ever urban redevelopments in Norway. The airport will be relocated to make room for the city's expansion.

USD 294 million goes to the new airport with USD 41 million earmarked for the relocation of the rescue helicopter base. Finally, USD 3,7 million will be spent on the access road to the airport. The plans are impressive, but do they make economic sense? Not everyone thinks so. While much of Northern Norway is struggling with population decline, Bodø is gearing up for quite the opposite. Bodø is a critical transport hub for the north and city bosses expect significant population growth in the years to come.

With the city set to become a European Capital of Culture in 2024, city bosses want to make the most of their time in the spotlight by pushing through a radical redevelopment plan. A brand-new runway and terminal are to be built less than a kilometre from the existing airport. The USD 672 million airport relocation project will free up about as much space as the current city centre of Bodø, making room for a substantial expansion of the city and the creation of an entirely new district.

The plans came after the government announced the relocation of the Norwegian Air Force from Bodø to Evenes and Ørland. "There was a vacuum then. Over a thousand government jobs would be lost and we had to find new solutions. The idea of moving the runway had been there several years earlier. We spend a lot of energy on maintaining the old concrete runway, and even if the fighter base had remained in Bodø, we would probably have had to build a new runway," said project manager Håvard Breivik. back in 2018. Anyone landing at Bodø airport will have seen the land between the present airport and the ocean devoted to the air base. The move will leave a lot of this valuable space unused. But because the runway essentially cuts off this land from the rest of the city, the only realistic option for development is to move the airport.

Local developers have outlined plans for housing, business and industry on the site of the present airport. "Here we have the chance to build a smart and compact city, with short distances, self-propelled transport and good living environments, plus exciting business areas," said Venstre's Ida Gudding Johnsen to VG. The municipality's ambition is for the first neighbourhood in the new district to become a zero-emission area. However, a recent consulting report states that none of the options for relocating the airport would come close to being socio-economically profitable. The same report called the base forecast for population growth unrealistic. #1141.3

At the second ACI Europe Aviation Sustainability Summit on 20 May 2021, the airport trade body made a series of announcements reaffirming the commitment of Europe's airports to climate action. ACI Europe also reaffirmed its ambition to achieve Net Zero CO2 emissions under its control by 2050 at the latest. That commitment was initially launched in

June 2019. Based on Europe's airports 2019 traffic volumes and estimated carbon footprint, this Net Zero commitment will eliminate a total of 3.14 million t of annual CO2 emissions as of 2050. Some 235 airports run by 63 operators across 29 countries have now backed this industry commitment - thus individually committing to the same objective. In addition to all 211 airports that had done so before the Covid-19 crisis and that continue to stand by their pledge, a further 24 airports have joined the European airport industry commitment to Net Zero today. These 235 airports accounted for 68% of European passenger traffic in 2019. Reflecting stepped up ambitions, 91 airports run by 16 operators are set to deliver on their Net Zero commitment already by 2030. This includes 10 airports operated by Swedavia (including Stockholm-Arlanda), which have recently become the first ones globally to become Net Zero. Athens International Airport should follow as of 2025, with Aéroports de la Côte d'Azur (3 airports including Nice), Aeroporti di Roma, Amsterdam Schiphol, **AVINOR (44 airports including Oslo)**, Copenhagen, Eindhoven, EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Finavia (21 airports including Helsinki), Luxembourg, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, SEA Milan airports and Tallinn all targeting 2030. #1145.CON8

ATM Norge
Sekretariatet
Toralf Grevle
www.atm-norway.no

tgrevle@gmail.no

Mob: (+47) 40 43 68 67