



Info september 2025

Høsten er her

Ny måned er over og det merkes godt at sommeren er forbi. I september har vi vært på noen medlemsmøter, god stemning der ute og folk jobber på for å være klare for vinteren. Vi har noen uenighetssaker med arbeidsgiver. 4 stk er til juridisk vurdering i forbundet pr nå. 2 personalsaker og 2 saker på avtaleverket. Ang avtaleverket er dette sak om brudd på hviletid, 8 timer og AML kriterier knyttet til kompensasjon på arbeid utover 13 timer.

Ønsker alle en god lesing og at man finner infoskrivet interessant

Mvh Ørjan Kvalvåg, leder NTL Luftfarten

ID-møte

Konsern

Saker på agendaen var:

- Status og informasjon per divisjon
 - Teknologi v/Lars Vågsal
 - Positive saker
 - Drift: Fortsatt god drift hele Q3 - 0 forsinkelses-minutter FNT, 0 kritiske feil Lufthavn hittil i år. Men kritisk feil på wm-ware 9-10. september
 - Økonomi: Vi ser ut til å klare budsjett 2025, både drift og prosjekt. Budsjettprosess 2026 ser ok ut
 - Robust RT Task-force har levert de viktigste utbedringene, går over i normal prosjektform
 - 5 nye ledere onboardet i FNT Utvikling – vesentlig økning lederkraft for ATM Masterplan
 - Fortsatt lavt sykefravær, kraftig nedgang i AML-brudd (14 stk i august 2025 vs 61 i august 2024)
 - Utfordrende områder
 - Byggeprosjektene – stor kompleksitet og avhengigheter mellom prosjekter
 - Robust RT: Overgang til fra war-room til normalt prosjekt. Fortsatt krevende opprydding prosjekt – drift – utvikling - forvaltning
 - Kapasitet vs kost. 15 nye prosjektledere forespurt i Q3 - fortsatt for lite trykk på felles prioritering
 - Fokusområder neste periode
 - Transformasjon ATM: FAS, RT, NeTSO + NLBO
 - Framtidens Drift og Harmoni – ett felles verktøy for drift – ett sett av prosesser for drift

- Forbedringsagenda Prosjekt og Porteføljestyling, vi innfører «Portfolio Review» med dypdykk i alle problemprosjekter
 - Organisering og håndtering av AI og Digitale Tjenester i framtiden
- BKI v/Janniche Syrdalen
- Positive saker
 - Forenklinger og forbedringer i smart, som bestillingsrutiner og godkjenningsflyt
 - Gjennomført reasfaltering i Sogndal med ny patent på nedfelte lys – gjennomfører pilot for brøyting med stålskjær (gå bort fra plast)
 - Vellykket FAT på EDS maskiner i Bergen
 - Godt samarbeid med OSL på vedlikeholdsstyring
 - God konkurransesituasjon i pågående renholdsanskaffelse for B- og DRL-lufthavner
 - Totalporteføljen viser under total P50 styringsramme
 - Vellykket samling for bemyndigede som forberedelse til vinterdrift. Verdifulle bidrag fra flyselskap og LT bidrar til felles forståelse og mål
 - Vitenskapsbaserte klima mål, fører til at Avinor får bedre lånebetingelser.
 - Utfordrende saker
 - Økt fokus på beredskap internt og eksternt. Betydelig ressurspådrag i en avdeling med ressursknapphet. Rekrutteringer i gang.
 - Energioptimaliseringsprosjekt i godt driv, men må videre påvirke lufthavner til å spille inn forslag som vil bidra i reduksjon i energiforbruk
 - Utfordrende grensesnitt mot TEK – mange initiativer med lik antatt effekt. Rydding i porteføljer er nødvendig, og innspill må stoppes/reprioriteres
 - Ressursbehov NLBO og NLMO er krevende, samt store kostnadsdrivere som utfordrer tid.
 - Fokusområder neste periode
 - Revidere Klima- og miljøstrategi
 - Fremtidens Beredskap
 - Gjennomføre Sikkerhetskulturundersøkelse
 - Gjennomføre tilstandsanalyser av Avinors bygningsmasse – pilot i Bergen og Svalbard for å teste metode og sikre riktig kvalitet på data
 - Etablere og gjennomføre tiltak relatert til konsernrevisjon innen reinvesteringer og gjennomføring av mindre prosjekter
 - Nasjonal rammeavtale for ladere – etablering av ladeplaner for hver lufthavn
 - Etablere konsept- og produkttilnærming- ansette og pilotere
 - Bemanningsstrategi Prosjekt og utbygging – vurdere konvertering fra innleid til fast ansatte
 - Bistå NLBO og ENMR – avklare premisshåndtering
- DSL v/Thorgeir Landevaag
- Positive saker
 - DSL - I hovedsak god avvikling av sommertrafikken (noen bagasjeutfordringer ved OSL og BGO)
 - DSL - Bra trafikkvekst i august
 - OSL - BHS T1 – fase 2 følger plan, fase 1B idriftsatt
 - DSL - Utvikling i kostnadsarbeidet DSL

- DSL - Arealplaner ferdigstilt, ombygginger besluttet

- Utfordrende områder
 - DSL - Stagnasjon/forventet avtakende vekst i trafikken fra S2025
 - DSL - Kostnadsreduksjoner fra 2026 (årlig mål 1% realreduksjon)
 - TRD - Driftsstabilitet og kapasitet for bagasje, terminal og flyoppst.
 - DSL - Utvikling inntekter tax-free
 - DSL - Fremtidens security / New Security Baseline fra 2027
 - BGO - Kapasitetsutfordringer utland
 - OSL - Kapasitetsbegrensinger frakt og FOP

- Fokusområder neste periode
 - OSL - BHS T1, ferdigstillelse fase 2
 - TRD - Ferdigstille beslutningsgrunnlag midl BHS
 - DSL - Kostnadsprogram
 - DSL - Fremtidens security / New Security Baseline fra 2027
 - OSL - Grand plan – beslutning kapasitetsutviklingsplan 15 år
 - DSL - Ferdigstille arealplaner
 - DSL - Evaluering av avvikling sommertrafikken
 - DSL - Forberedelse vinterdrift 25/26

- Trafikkutvikling
 - Passasjerer + 2,3% hittil i år
 - Flybevegelser + 0,9% hittil i år
 - Positiv vekst i august med +2,9%. +3% ift budsjett. Positiv utvikling i både innland og utland.
 - Kommersielle inntekter + 3,4%
 - Kostnader ligger 41 MNOK under mål (positivt)

- Sykefraværet er i juli 5,3% og 4,6% i august.

- DRL v/Anders Kirsebom
 - Positive saker
 - God drift gjennom sommeren
 - Kraftig vekst på deler av kortbanenettet og Tromsø, Bodø og Evenes
 - Ansatt lufthavnsjef for ny lufthavn Mo i Rana, ny lufthavn Bodø og Stokmarknes
 - Signert avtale for bygging av Solcellepark på Fagernes rullebane
 - Gjennomført reasfaltering i Tromsø, Sogndal og Haugesund iht plan
 - Positive effekter etter fokus på ressursstyring
 - Første flygning i Testarena gjennomført i Stavanger – stor interesse, både politisk og blant media

 - Utfordrende områder
 - Klimaendringer og vær; Byggene våre håndterer dårlig unormal høy temperatur, stor slitasje på infrastruktur
 - NLBO – klager fra Widerøe er svart ut
 - Utvasking under asfalt i Molde, godt håndtert, behov for å undersøke eventuelle tilsvarende svakheter andre steder
 - Oppfølging av avvik og prosess/avklaring fordeling med Forsvaret på Andøya.
 - Demografi sykefravær
 - Spoofing og jamming Øst-Finnmark

- Fokusområder neste periode
 - Forberedelse vinterdrift
 - Robust drift for RT, interne tiltak og fra KDA, Multippelavklaringer pågår med Wif/LT
 - NLBO, styrefremlegg nytt tårn- og sikringsbygg og mindre utvidelse av areal til non-Schengen. Vedtatt
 - Helhetlig KVV Svalbard Lufthavn
 - Avklare operasjonelle og finansielle rammebetingelser for Andøya med SD og FD
 - Ressursstyring og optimalisering av turnusplanlegging
 - Organisering av DRL
 - Optimalisering mellom DRL og BKI
 - Forberede styresak Mo I Rana, oppdaterte rammer

- Sykefraværet er i juli 7,4% og 6,2% i august. Dette er høyere enn måltallet for konsernet.
- Demografien tilsier stor sannsynlighet for at mellomlag og langtidsfravær kan øke
- Tiltak igangsettes for økt kompetanse og fokus på ledernivå der ansvaret for oppfølging er
- Første tiltak: Etablert kurs i regi av HMS avdelingen for nye ledere foreslås gjennomført for alle ledere med personalansvar. Kurset vil omfatte:
 - Fakta i forhold til fravær og demografi
 - Grunnleggende om sykefraværsoppfølging
 - Forebygging av sykefravær
 - Prosess for oppfølging av ansatte som blir friskmeldt, men ikke klarer fysiske og medisinske krav

- **SAK Informasjon prosjekt Fønix**

Prosjekt Fønix er et HR basert prosjekt, som skal implementere nytt HR- og lønssystem i Avinor. Det er inngått avtale med Sariba som implementeringspartner og SAP SuccessFactors som samlet skybasert SaaS løsning for begge systemene. Den nye løsningen lanseres våren 2026.

I tiden fremover vil prosjektet samarbeide tett med både systemleverandør og organisasjonen for å sikre gode forberedelser og en smidig overgang til de nye systemene.

Det nye systemet vil gi en felles plattform for effektiv personaloppfølging, og vil forenkle og samle HR-prosesser som både ledere og medarbeidere er involvert i.



Reise- og utleggsrefusjon vil bli betydelig forbedret med blant annet:

- Optisk lesning av dokumenter
- Fanger opp og fyller ut data i reiseutlegget basert på bilde som tas av kvitteringen (OCR)
- Ubegrenset antall utleggstyper
- Selvbetjening (ansatte & ledere)
- Automatisk beregning av kilometer på reiseruten

- Google Maps-integrasjon
- Kredittkort-integrasjon
- Valutakurser håndteres
- Validering som sikrer etterlevelse av regler
- Tilgjengelig i egen mobil app i tillegg til webgrensesnitt
- Single Sign On (SSO)

Referansegruppene bidrar løpende med innspill i prosjektet, og det er to grupper som dekker et bredt spekter:

- Ledere (18 stk.) – operative og administrative, spennvidde i divisjoner og ledernivåer
- Medarbeidere (21 stk.) - operative og administrative

Referansegruppene har vært involvert i å gi tilbakemeldinger på følgende:

- Første informasjonspakke til hele organisasjonen
- Oppsett av nye HR- og lønnsprosesser
- Diverse kommunikasjon (innspill til intranettside og artikler)

Viktige involveringer av referansegruppene fremover:

- Brukertest og demo av foreløpig løsning
- Opplæringsplan
- Neste informasjonspakker
- Opplæringsmateriale

• **SAK Terminaldrift, samhandling og fagforsterking**

Bakgrunn: Dagens organisering innen Terminaldrift mellom BKI og OSL medfører noe duplisering av funksjoner, samt uklare roller og ansvar. Eksempelvis har OSL ansvar for egne tjenestekontrakter innen Facility og PRM, mens BKI har ansvaret for øvrige lufthavner. BKI er tynt ressursatt innen de aktuelle fagområdene (3 ÅV som jobber på tvers av alle lufthavner med et bredt spekter av ansvarsoppgaver), mens OSL har et større miljø innen fagområdet terminaldrift (ca 11 ÅV). Arbeidet ble initiert av Konserndirektør DSL og Konserndirektør BKI.

Vurderinger: OSL og BKI har i samarbeid vurdert hvordan konsernets behov innen Terminaldrift best kan ivaretas. Gitt ressursituasjon med et svært lite miljø i BKI har vi troen på å samle BKI-miljøet med ressursene på OSL. Dette betyr at konsernansvaret for Terminaldrift og tilhørende oppgaver leveres fra OSL og ut til alle de øvrige lufthavnene. Dette ligner på dagens modell innen Security som fungerer godt.

Anbefalt løsning: Konsernansvaret for Terminaldrift overføres til OSL. 3 ÅV overføres og samles i ett miljø hos Terminaldrift på OSL.

NTL sitt innspill:

Det bør ikke bli en trend at overordnet fagansvar flyttes ut av BKI.

BKI er ansvarlig for mange sentraliserte oppgaver for B-lufthavner og DRL, som OSL utfører i egen administrasjon (som en konsekvens av fusjonen), og BKI har kultur for å ivareta hele konsernet (som ikke nødvendigvis kan basere seg på beste praksis lik OSL).

Oslo lufthavn vil ha mye å bevise mtp at resten av lufthavnene skal ha sitt arbeid gjennomført. NTL er bekymret for at Oslo lufthavn blir det eneste fokuset.

Med det man beslutter her så mener NTL det slår sprekker i grunnmuren for den matriseorganisasjonen som Avinor skulle være og da med BKI som premissgiver.

- **SAK Livsfase**

Dette er et lite prosjekt der man har invitert 3 ansatte grupper i ulike livsfaser - tidlig, midt og sen arbeidslivsfase.

Det har vært mange gode innspill gjennom workshops fra gruppene, og en kan se sammenfallende ønsker fra både operative og administrative grupper. Noen eksempler kan være:

- Flexibilitet og fri
- Læring i ansattløpet
- Fysisk aktivitet
- Tre til side i økt alder

Flere innspill har vist seg å ikke være gjennomførbare, men alle blir vurdert på en god måte. Her må en se på hva som vil være mulig, både med tanke på ressursbruk og kostnader. En vil også se på om det kan være ulike tiltak for administrasjon og drift. Men det er svært viktig at dette føles rettferdig, og at det er gode tilbud for alle parter. Det er enda tidlig i fasen, og livsfaseprosjektet vil komme tilbake med mer informasjon når gruppene har jobbet videre med dette.

- **SAK Orgjustering Digitale tjenester - drøfting**

Beslutningen om å opprette ADA-programmet i Avinor ble tatt i løpet av første kvartal 2024, med formell etablering som konsernfelles AI-initiativ eid av CTO. ADA Dette for å akselerere bruken av kunstig intelligens og avansert analyse. Programmet hadde som mål å realisere verdifulle, forretningsnære brukstilfeller, styrke kompetanse og adopsjon av AI på tvers av organisasjonen, og støtte utviklingen av superbrukere og fagmiljøer innen data og analyse.

ADA har fra etablering rapportert direkte til konsernledelsen, fordi det ble ansett som strategisk viktig og komplekst, med stor påvirkning på tvers av divisjoner og fagområder. Ved å ligge tett på konsernledelsen og CTO, kunne programmet tilpasses strategiske behov uten å bli bundet av linjestrukturer. Rapporteringen hadde også en viktig signalverdi, ved å vise at AI-satsingen var en konsernprioritet og ikke bare et teknologiprojekt.

ADA foreslås flyttet til Digitale Tjenester for å sikre en mer hensiktsmessig og fremtidsrettet organisering av fagmiljøene for AI og data. Etter hvert som AI blir en integrert del av virksomheten, er det naturlig at ADA får tilhørighet i linjeorganisasjonen sammen med øvrige digitale fagmiljøer.

Dette vil styrke og gi robusthet til kompetansemiljøet, øke leveranseevnen og legge til rette for bedre samhandling og ledelse innen AI og data i Avinor. ADA og Digitale Tjenester har allerede i dag et tett samarbeid på flere områder.

- **SAK DRL organisasjonsstruktur - drøfting**

Divisjon Regionale lufthavner er organisert med en inndeling av 39 lufthavner i tre ulike grupper. Siden etableringen av divisjonen har det vært forskjellige inndelinger av lufthavnene.

Bakgrunnen for dagens gruppering, som ble gjennomført i 2021, var initiert av pensjonsavgang i ledelsen. Dette førte til en inndeling basert på størrelse, grensesnitt mot kunde (flyselskapene), type trafikk og grensesnitt mot andre aktører.

DRL ønsker å vurdere om det er hensiktsmessig å tilpasse organiseringen i henhold til de etablerte lufthavnkonseptene C, D og E, for å styrke et helhetlig arbeid i to spor – infrastruktur og drift.

Hovedhensikten med lufthavnkonseptene er å tydeliggjøre hvilke produkter og tjenester lufthavnene i hvert enkelt konsept skal levere, og på overordnet nivå beskrive krav og forventninger til hvordan tjenestene skal leveres, hvilken standard som tilbys, og hvilke ytelseskrav som gjelder. Inndelingen i konsept skal bidra til standardisering mellom lufthavner innen samme konsept og tilrettelegge for kostnadseffektiv drift.

- **SAK Etsiske retningslinjer - revisjon**

Avinors etiske retningslinjer revideres årlig i forkant av styrets behandling i oktober.

Revisjonen skjer i tråd med etablert praksis, og behandles først i ID-møte for innspill fra partene. Retningslinjene er en del av konsernets styrende dokumenter og skal bidra til å styrke bevisstheten rundt etisk adferd og redusere risiko for misligheter.

Det er ikke foreslått vesentlige endringer i årets revisjon. Gjeldende retningslinjer ble sist oppdatert 28. oktober 2024.

Etsiske retningslinjer vil bli besluttet i KL i desember.

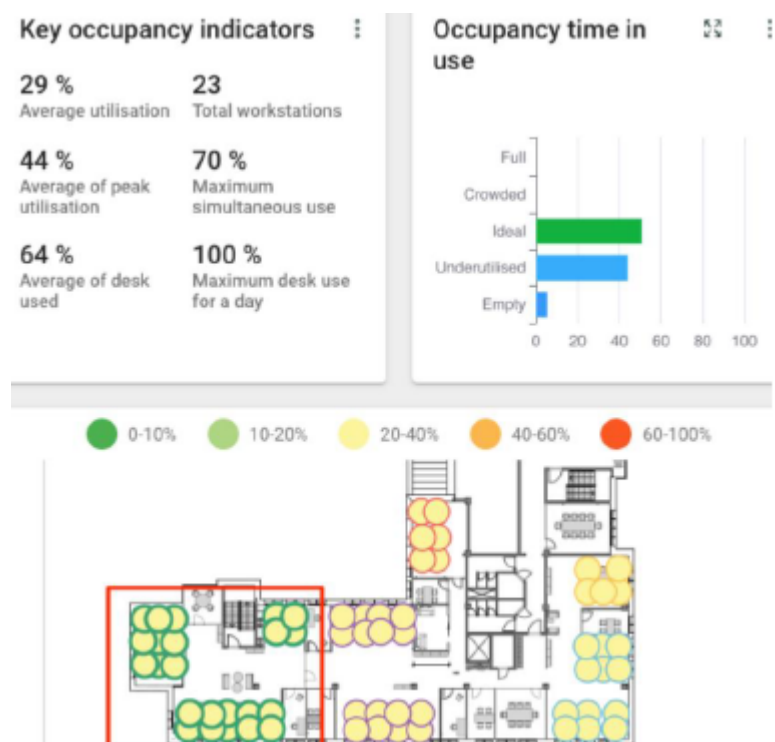
- **SAK Sensormåling**

Formålet er å sikre et godt og kvalitativt faktagrunnlag når endelig arealløsning skal fastsettes, og evaluere og videreutvikle arbeidsplasskonseptet som allerede er innført. Så vil sensormålingene underbygge beslutninger med objektive data fremfor antagelser.

Dette er viktig for å få grunnlag for bærekraftige arealberegninger, og bidra til å utforme arbeidsplasser som støtter samarbeid, konsentrasjon og fleksibilitet.

Det er områdene i T2 riggen 1. og 2. etasje, terminalen nivå H og G og administrasjonsbygget 1. etasje som skal ha sensormåler i perioden 15. oktober til 15. desember. Sensorene lagrer på ingen måte personlige data, og det vil ikke være mulig å spore aktivitet per enkelt sensor. For avdelinger som er færre enn fem, vil man måle per område for å sikre anonymitet. Alle ansatte gis rett til å reservere seg mot sensormåling på sin arbeidsplass.

Bildet viser et eksempel på hvordan Avinor får presentert sensordataene.



Det vil utføres egne drøftinger på Oslo lufthavn.

Daglig drift

Avslutning i Konsernstyret

Heidi Sørum ble takket av for lang og tro tjeneste som ansatte representant i konsernstyret for Avinor AS. Abraham kunne meddele at hun har vært med på ca 150 styremøter, og behandlet ca 1500 saker. Hun er nok den som har vært lengst sittende styremedlem i konsernstyret i Avinor. NTL Luftfarten takker Heidi for et meget godt arbeid på vegne av de ansatte i konsernet.



Medlemsmøter

Det ble gjennomført medlemsmøter i Vardø, Vadsø og Kirkenes i

september. Her var det godt oppmøte blant medlemmene, og vi setter stor pris på å bli invitert. Det er virkelig her vi får høre hvordan dere har det ute i driften, og vi kan sette oss inn i hvilke utfordringer dere står i. Det er viktig å si at vi hører svært mye positivt ute på lufthavnene. Det er stor trivsel, og gode kollegaer en arbeider



med. Dette får driften til å gå godt, selv om det alltid også vil være noen utfordringer.

Det er derfor viktig at vi får med oss hva som er bra, og hva som kan bli bedre. Dette tar vi med oss til ledelsen sentralt.



Diverse aktivitet i september

- Oppfølging av div personalsaker
 - Fast stilling
 - Lønnskrav
- Medlemsmøter

- Vardø
- Vadsø
- Kirkenes
- Møte med AKAN ang sikkerhetsklarering, rus og avhengighetssaker
- LO Skolen Samfunn
- Arbeidsrettsutdanning
- Dialog med TV ang involvering lokalt
- Samarbeidsmøte med Teknologidivisjonen
- Konsernstyremøte i Avinor AS
- Kurs i Copilot
- Møte med NTL ang uenighetssaker
- Forhandlingsutvalg for NTL Landsstyre
- NTL 2033 prosjektgruppemøte
- ID møte Konsern Avinor
- Forbundsstyremøte
- Samarbeidsmøte med vernetjenesten i Avinor
- Div bistand til TV ang lokale saker
- Statusmøte ang ressursstyringsprosjektet i Avinor
- Faglig utvalg PBR
- Samhandlingsmøte med Lufthavngruppesjef Ole Kristian Pettersen

Faglig utvalg PBR

Det er mottatt tilbakemeldinger om endringer ved vaktskifte for lufthavner i gruppe C, D og E. Endringen innebærer at det nå kun er team-/utrykningsleder som har overlapp ved vaktskifte, og denne overlappen varer i 10 minutter. Øvrig personell har ingen overlapp.

Dette temaet har ikke vært oppe til sentral behandling eller diskusjon hos oss tillitsvalgte. I faglig utvalg PBR er det registrert spørsmål rundt disse endringene av flere årsaker.

EASA-forordning EU No 139/2014 spesifiserer ikke direkte hvem eller hvor lenge et vaktskifte skal vare, men inneholder bestemmelser som tilsier behov for prosedyrer for å sikre effektiv og sikker overlevering. AMC1 ADR.OPS.B.003(a) Handover of activities – provision of operational information gir føringer for overlevering av operative aktiviteter og personalorientering. Prosedyren bør minst dekke vaktbytte innen samme funksjon (f.eks. mellom ARFFS-personell), tilfeller der en oppgave overlates til annen person innenfor samme skift, samt overgang av aktivitet mellom ulike funksjoner (f.eks. fra vedlikehold til drift). Den skal også ta høyde for tilfeller der planlagte aktiviteter (f.eks. lett vedlikehold) ikke er fullført ved vaktskifte, eller ved andre ikke-regelmessige aktiviteter.

Orienteringen bør legge til rette for effektiv toveiskommunikasjon mellom avgående og påtroppende personell, og nødvendig oppgaverelevant informasjon bør gis både muntlig og skriftlig til innkommende personell. For stillinger uten kontinuerlig bemanning, eller flyplasser med avbrutt arbeidstid, kan orienteringen gis skriftlig, samtidig som det må være mulig å gi ytterligere informasjon etter behov.

Det kan oppstå utfordringer dersom det blir perioder uten kategori ved vaktskifte. Hvis ett lag går av klokken 15:00 og neste går på klokken 15:00, kan det ta tid før beredskapen er etablert.

Ved vinterdrift kan det være utfordrende å unngå bruk av overtid. Når brøytekjøretøy parkeres og brannbiler tømmes for utstyr, vil det oppstå perioder uten aktiv drift.

Flere typer fagpersonell utfører arbeid på flyplassen, og disse kan ha behov for orientering ved overlevering til nytt lag, eksempelvis elektrikere, snekkere og mekanikere.

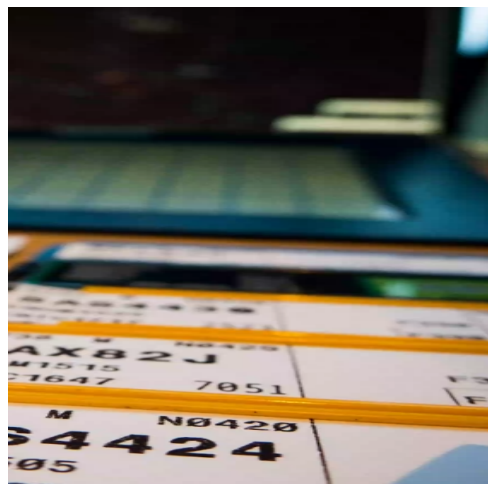
En grundig overlevering ved vaktskifte bidrar til fortsatt beredskap og effektiv arbeidsflyt. Vaktskifter foregår i hovedsak på dagtid, uten ekstra økonomiske kostnader.

Endringene kan medføre økt risiko for misforståelser og forlengelse av enkelte arbeidsoppgaver. Det kan også føre til økt bruk av overtid ved behov for informasjonsutveksling knyttet til visse oppgaver.

NTL Luftfarten Flysikring

Møte aktivitet September

16/17.09.2025 Samling Polaris Ledelse , TV og VO
18.09.2025 Felles AUMøte FO AFIS Felles 0900-1100
18.09.2025 AUMøte 3 Område Remote
18.09.2025 AU møte Nord 12-14
23.09.2025: Styremøte NTL Flysikring på teams
24.09.2025 ID Møte Konsern 0900 -1300
24.09.2025 ID møte Avinor Flysikring
25.09.2025 Styremøte NTL Flysikring
24.09.2025 Dialogmøte 1400 - 1500



Status – Store prosjekter i Flysikring

FAS (Future ATM System)

- ITEC-systemet er ferdig testet hos leverandør. FAT og Technical FAT er godkjent av Avinor.
- Første korreksjonsjobb er installert i akseptansemiljøet i Røyken og skal brukes til system akseptansetest (SAT) i september.
- Avinor jobber med flere store og kritiske leveranser:
 - ITEC-NATCON Gateway
 - Implementering av maskinvareplattformer for akseptanse-, trenings- og operasjonelle miljøer
 - Infrastruktur i Røyken og Stavanger
- Neste fase: Integrasjon, verifikasjon og validering av hele FAS-løsningen (ITEC + omliggende systemer)
- Det er høy risiko knyttet til Avinors leveransekraft i dette komplekse programmet.

NeTSO (New Tower System Oslo)

- Iterasjon 1 av 4 i spesifikasjonsarbeidet pågår. Validering planlegges ferdigstilt i desember 2025.
- Testsystem er etablert i midlertidige lokaler i Sikringsbygget på Oslo lufthavn.
- Transisjon er utsatt fra 2027 til 2028. Tidspunkt (Q2 eller Q3) vurderes.

NETSO står for **New Tower System Oslo**, og er et prosjekt i regi av Avinor for å modernisere tårnsystemene ved Oslo lufthavn – med mulighet for utvidelse til flere større flyplasser i Norge.

Enkelt forklart:

NETSO er et nytt, moderne system som skal hjelpe flygeledere med å:

- **Overvåke og styre fly og kjøretøy** på bakken og i lufta
- **Forbedre sikkerhet og effektivitet** i tårntjenesten
- **Håndtere mer trafikk** i fremtiden på en bærekraftig måte

Systemet samler informasjon fra ulike kilder (som radar, flydata og vær) og gir flygelederne et bedre og mer brukervennlig verktøy for å ta beslutninger.

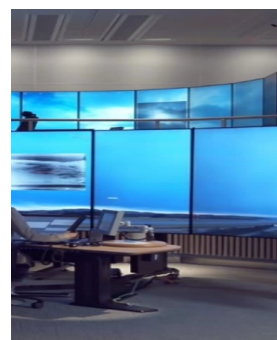
Hva inngår i NETSO?

- Integrert visning av fly- og bakketrafikk
- Automatisk ruting og avgangsplanlegging (DMAN)
- Sikkerhetsverktøy og støtte for fjernstyrte tårn
- Erstattes gamle systemer som A-SMGCS og EFS

NETSO er en del av Avinors arbeid med å møte fremtidens krav til lufttrafikktenester, både teknologisk og regulatorisk.

RT (Remote Towers)

- 14 lufttårn er nå en del av RTC – Fase 1 er ferdigstilt.
- Drift av Molde, Leknes og Sandnessjøen AFIS fungerer som planlagt etter overføring til RTC i april.
- Tekniske utfordringer med RTS SR 4.0 håndteres godt.
- Robust RT har igangsatt tiltak for sertifisering, feilhåndtering og videreutvikling.
- **Multi-RT:** Søknad om godkjenning fra Luftfartstilsynet er til behandling. Widerøe har uttrykt motstand mot frekvensdeling, som nødvendig ved økt trafikk.



er

Flysikringsbygg Bodø

- Investeringsbeslutning om nytt sikringsbygg i Bodø ble behandlet i konsernstyret 17, og det ble besluttet at det skal bygges nytt bygg.

Polaris VCS – Status

- **FAT (Factory Acceptance Test)** er betydelig forsinket. Det er ennå ikke besluttet om FAT er godkjent, da retesting pågår og er planlagt ferdigstilt i **uke 36, 2025**.
- Beslutning om godkjenning av FAT tas etter fullført retesting – **uke 37**.
- Forsinkelsen i FAT medfører økt risiko for at prosjektet **ikke kan gjennomføre transisjon som planlagt 29. november 2025**.
- Det pågår arbeid med å identifisere tiltak og oppdatere plan.
- **Styringsgruppen har besluttet å avbestille/utsette bestilling av operative ressurser til opplæring i november 2025.**

Status – Andre prosjekter

Established on RNP

- Oppdatering av ConOPS pågår
- TCAS-simulering bestilt fra Boeing
- Ressursbestilling oppdateres innen 01.09.2025
- Avventer endringer i NATCON og ICW til NATCON 20-release
- Tentativ innføringsdato: **Q4 2026 – Q1 2027**

Ambient Recording (regulatorisk krav – frist 31.12.2025)

- Implementert på alle lufthavner unntatt:
 - Sandane, Florø, Tromsø, Evenes, Flesland, Bodø TWR, APP og ACC
- Disse gjenstående stedene skal få implementert løsningen innen utgangen av desember, forutsatt nødvendig prioritet.
- **Stavanger og Røyken** har risiko for forsinkelser:
 - Løsningen er del av Polaris VCS-prosjektet

- Ved forsinkelse i Polaris må alternativ løsning (Plan B) vurderes
- Plan B har en merkostnad på ca. **kr 750 000**
- Beslutning om Plan B tas **25. august**, etter FAT for Polaris

Sogn TMA

- Konseptvurdering pågår
- Workshops er gjennomført og flere planlagt i august
- Sentrale problemstillinger er identifisert og aksjoner er i gang
- Analysearbeid tar lengre tid enn planlagt grunnet begrenset tilgang på ekspertressurser

EAD → eEAD

- Avinor deltar i transisjonen, men denne er satt på pause pga. organisatoriske endringer i eEAD-programmet
- Ny plan legges frem i løpet av september
- Videre arbeid fokuserer på:
 - Intern arkitektur
 - Forslag til migrering av konsument-systemer i 2026
 - Innspill til budsjettprosess

Digitalt Strip-board (DOTS)

- DOTS settes i produksjon sammen med **Natcon R19** den **21. september**
- **Evenes** blir pilotlokasjon to uker etter produksjonssetting
- Det er anskaffet **26 lisenser**

FS Mottak Bodø og Mo i Rana

- Konseptfasen er godkjent i porteføljestyret, og arbeidet er startet.
- Det er etablert én SPOC (Single Point of Contact) for alle grensesnitt mot FS.

UTM (Unmanned Traffic Management)

- Prosjektet følger planen.
- Transisjon fra **UTM 1.0 til UTM 2.0** er planlagt til **8. desember**.
- Prosjektstatus er **gul** grunnet ressursutfordringer i TEK og en stram tidsplan.
- Opplæring av operative ressurser gjennomføres i perioden **15. september – 31. november**.
- Viktigste leveranse fra leverandør kommer **2. september**, da UTM-systemet settes i produksjon med all kjernefunksjonalitet.

Nytt UTM-system skal gi tryggere og mer effektiv dronehåndtering

Avinor mot 2030 er vår felles plan for årene som kommer. 🌟 Den kommer til å påvirke hvordan vi alle jobber fremover. Mens noe forblir slik det er i dag, kommer andre områder i Avinor endre seg i takt med utviklingsmulighetene vi har.

I forbindelse med temauke 3: [Teknologidrevet for en fremtidsrettet luftfart](#), får dere nå en nyhet som viser et eksempel på hvordan vi skal møte fremtiden med ny teknologi.

Om ikke lenge lanseres Avidrone – en ny digital løsning for håndtering av droner i norsk luftrom. Systemet skal gi bedre oversikt, mer automatisering og økt sikkerhet for både droneoperatører og lufttrafikktenesten. Avinor har siden 2020 benyttet Ninox Drone som verktøy for UTM (Unmanned Traffic Management), men med økende droneaktivitet og nye regulatoriske krav har behovet for et mer moderne system blitt tydelig.

Nå erstattes Ninox med Avidrone – en ny digital plattform utviklet i samarbeid med det franske teknologiselskapet Thales. Lanseringen skjer 8. desember 2025, og markerer et viktig steg mot trygg og effektiv integrering av droner i luftrommet.

– Det nye systemet skal være et verktøy som forhåpentligvis vil brukes av mange ulike brukergrupper, fra både nye og erfarne droneoperatører, til lufttrafikkjentesten, til luftromskoordinatorer, til andre interessenter. Det vil kunne tilby sanntidsoversikt over luftrommet, automatiserte flyvetillatelser og integrasjon med flere datakilder. På sikt skal dette systemet øke sikkerheten for både bemannet og ubemannet luftfart i hele Norge, forklarer Nikola Tufekcic, leder UTM & C-UAS i Droneprogrammet.

Tilgjengelig for flere

Overgangen til nytt system innebærer at flere skal få tilgang til UTM, for eksempel AFIS-fullmektige som nå også får dette verktøyet til å lettere kunne håndtere droneaktivitet rundt sine lufthavner. Det ligger en god del funksjonalitet i det nye systemet som på sikt vil kunne bidra til å effektivisere håndteringen av ubemannet luftfart både i områdene rundt våre lufthavner, men også ellers i landet. Systemet legger for eksempel til rette for automatisert behandling av forespørsler, noe som frigjør tid og reduserer manuell arbeidsbelastning.

Cronos

- **Idriftsetting:**
 - 38 lokasjoner (TWR, AFIS og ACC) ble satt i drift fra mai til juni.
 - De siste 44 lokasjonene planlegges idriftsatt fra **august til oktober**.
- **Systemstatus:**
 - Noe treghet opplevd i juli – det er jobbet tett med leverandør for å rette feilene.
- **Release og testing:**
 - Ny CRONOS-release levert i juli, nødvendig for videre idriftsetting og utfasing av NAIS.
 - Testing pågår, og installasjon er planlagt i **uke 35**.

NTL-kurs

Husk å se på [NTLs kurskalender](#). Her finner man mange nyttige kurs for tillitsvalgte og medlemmer. Reiser man på kurs så får man dekket reise, kost og losji samt at man ikke blir trukket i lønn. Utvid din kunnskap og bli kjent med nye folk.

Sosiale medier og NTL-nettside

Husk å "lik" vår side på [Facebook](#). Vi har også en [hjemmeside](#). Hjelp gjerne din kollega til å finne frem til dette.

Vi er også på [INSTAGRAM](#), så følg oss gjerne der også! Du finner oss ved å søke opp ntl_luftfarten.

Kom gjerne med innspill til oss

Vi oppfordrer alle til å komme med innspill til innlegget vårt. Er det noe man trenger mer info om eller annen type info, hører vi gjerne fra dere. Vil man ha inn info om egen aktivitet er dette også fullt mulig. Bilder er også bra.

Med vennlig hilsen


Ørjan Kvalvåg


Mike Antonsen