
SAKSFRAMLEGG

Til:	Møtedato:	Sak:
Fakultetsstyret for Fakultet for naturvitenskap og teknologi	16.06.2023	

Fremtidig drift av den operative delen av luftfartsutdanningen (UTSA)

Innstilling til vedtak:

1. Fakultetsstyret ber om at NT-fakultetet etablerer en driftsmodell for utdanningsprogrammet *bachelor i luftfartsfag*, der flyskolen på Bardufoss (UTSA) drives innenfor tildelt ramme fra Kunnskapsdepartementet.
2. Dersom tilstrekkelig midler ikke blir stilt til disposisjon for fakultetet, ber fakultetsstyret om at det arbeides for at den operative flyvetreningen, helt eller delvis, kjøpes fra andre flyskoler (modell 2 eller 3).

Bakgrunn

I fakultetsstyremøte den 10. mai 2023 ble statusrapportering for flyskolen på Bardufoss (UTSA) framlagt som en orienteringssak OS 3/23 *Statusrapportering for UTSA*. Årsak for oppfølging overfor fakultetsstyret i mai var at UTSA ble særskilt omtalt i styremøte den 08.februar 2023 i sak FS 3/23 *Endelig budsjettfordeling 2023 for Fakultet for naturvitenskap og teknologi*, under vedtakspunkt 2 og 3.

Det ble her bedt om å arbeide med utvikling en fremtidig bærekraftig driftsmodell innenfor de økonomiske rammene, samt en oppfølgingssak i påfølgende møte i mai.

Fakultetsstyret fikk gjennom sakspapirene til OS 3/23 *Statusrapportering for UTSA* og muntlig redegjørelse framlagt historikken bak etablering av flyskolen, økonomi, samt vurdering av driftsmodell og organisering og vurderinger for videre muligheter.

Fakultetsstyret mottok også i denne orienteringssaken en nylig utarbeidet rapport (datert 28.04.23) fra arbeidsgruppe nedsatt ved Institutt for teknologi og sikkerhet (ITS), etter bestilling fra dekan.

Arbeidsgruppen hadde som mandat å utrede mulige måter å organisere programmet på og å se på ulike driftsmodeller for den operative delen av utdanningen, med særskilt fokus på økonomi, gjennomstrømming og integrering. Rapporten presenterer tre ulike alternativ for den sertifikatgivende delen av utdanningen.

Dette er en kompleks sak som gir økonomiske konsekvenser for ulike valg av driftsmodeller. Det er behov for en driftsmodell som gir en bærekraftig drift av flyskolen. Fakultetsstyret har derfor bedt om at det framlegges en ny sak i **junimøtet** som omhandler UTSA, og at denne saken er en **vedtakssak**.

I tillegg til rapportering til fakultetsstyret, har fakultetsledelsen videre rapportert overfor universitetsledelsen om UTSA, samt oversendt rapporten om ulike driftsmodeller. Tilbakemeldingen var på grunnlag av at fakultetet, i forbindelse med godkjenning av bevilgningsbudsjettet, ble bedt av rektor om å komme tilbake til endelige planer for hvordan flyskolen skal drives innenfor tildelt ramme, innen **15. mai 2023** (ephorte 2023/2058).

Siden frist for rapportering var fastsatt til 15.mai, rett etter fakultetsstyremøtet 10.mai, er internt notat til universitetsledelsen i tråd med nylig framlagt orienteringssak OS 3/23 og rapport fra arbeidsgruppen.

Kostnader i drift av ATO

Historikken viser at det gjennom årene har fordret større bidrag utover egen ramme. Det er således ingen ny situasjon at driften av den operative delen av luftfartsutdanningen (UTSA) ikke har latt seg drive innen tilskuddsrammen gitt av Kunnskapsdepartementet (KD). Den har helt fra starten av vært underfinansiert i forhold til særtildelingen på 34 MNOK pr. år fra KD. Der tildelingen skal i tillegg til daglig drift med personell, vedlikehold og drivstoff til flyparken, også dekke eksempelvis nyinvesteringer i flypark og simulatorer.

Det har gjennom årene vært dialog og drøfting med universitetsledelsen vedrørende den økonomiske situasjonen, utfordringer å få budsjettet i balanse, samt behov for interne lån til investeringer for den operative delen av utdanningen.

Innvesteringer

Innvesteringer i kjøp av nye fly, sist i 2019/2020, har opp gjennom årene blitt håndtert ved at fakultets- (nivå 2) og sentralledet (nivå 1) har bevilget de nødvendige midlene, med en tilbakebetalingsplan gjennom et årlig avtak fra KD-bevilgningen til utdanningen. Det har imidlertid ikke vært mulig å hente tilstrekkelig midler fra bevilgningen for å dekke innkjøpene, og dette gapet har blitt stadig større ettersom myndighetskrav til flypark har økt.

De siste nyinvesteringer begrunnes i pedagogisk tilrettelegging og gjennomføring av flytid i utdanningen, sikkerhet og forsvarlig flyving i kaldt klima. I tillegg skjer det endringer i europeisk regelverk fra høsten 2019 og utdanningen oppfyller ikke de nye kravene med eksisterende fly- og simulatorpark. Disse endringene medfører nødvendig oppgradering av flypark og simulatorer. I tillegg til å oppfylle nye lovpålagte krav, øke sikkerhet for flyving i kaldt klima, har isingsproblematikken medført et betydelig antall kanselleringer av planlagte flytimer på grunn av værforhold. Dette har videre medført forsinkelser i utdanningen for studentene, til tross for en stor aktivitet i sommerhalvåret for å ta igjen tapte timer. For å kunne redusere antall kanselleringer noe, ble noen av de nye flyene kjøpt med avisningssystemer.

UiT leier lokaler for studenter og ansatte ved Bardufoss flystasjon i Målselv kommune, som inkluderer kontorer og lokaler for teoriundervisning og simulatortrening. I tillegg leies hangarer for flyparken. Rutinemessig kontroll og vedlikehold (vedlikeholdsprogram) av flyparken er satt ut til en ekstern aktør.

Andre forhold

Den operative flyvertreningen er naturlig nok en-til-en trening, som i seg selv krever store personellressurser. UiT sin operasjon på Bardufoss har også den utfordringen at svært få av våre flyinstruktører ser seg i stand til å bosette seg på Bardufoss. Dette gjør at instruktørene må pendle og har en turnusordning som setter noen begrensninger i forhold til optimal utnyttelse av personalet.

Den største kostnadsdriveren er imidlertid de klimatiske forholdene i nord. Spesielt for de første fasene i treningen av studentene (visuell flyving) må det være gode værforhold. Flyskolen har i gjennomsnitt ca. 50% kansellering pga værforhold, som gir en kostnad pr. gjennomført flytime betydelig høyere enn tilfellet vil være for trening på mer sørlige breddegrader.

Vurdering av driftsmodeller og organisering

Som bakgrunnsmateriale for dette avsnittet henvises til:

- rapport fra arbeidsgruppen.
- avsnitt 3. *Vurdering av driftsmodeller og organisering* i fakultetsstyresak OS 3/23.

Her gjennomgås 3 alternativer for driftsmodeller utdypende.

Arbeidsgruppen har vurdert 3 alternativer relatert til oppdraget i mandatet; 1) regularitet i treningen, 2) integrering av fag- og studiemiljø og 3) økonomi.

En kort oppsummering av de 3 skisserte alternativene følger her:

Alternativ 1 beskriver en modell, i hovedsak som utdanningen driftes i dag, men med noen justeringer. Hovedforskjellen er at det foreslås ett opptak pr. år (opptak januar), som medfører bedre utnyttelse av perioden med de beste værforhold for visuell flyving. En frigjør flyinstruktører til operativ flyging ved å gå fra å gjennomføre flyteoriundervisningen to ganger hvert år til en gjennomføring.

Alternativ 1 har sett på konsekvensen av ulike sammensetninger av flypark. Innsparingen er hovedsakelig knyttet til drivstofforbruk og drivstoffpris. Ved å redusere antall flyinstruktører noe og hente inn flyinstruktører etter behov vil en kunne redusere kostnadene noe.

Alternativ 1 vil gi innsparinger knyttet til undervisning i flyteori. Videre betyr det at UiT kan avhende deler av flyflåten. Den økonomisk mest fordelaktige opsjonen innenfor dette alternativet medfører salg og dermed frigjøring av kapital estimert i tabellen under.

Alternativ 2 beskriver en modell hvor de første delene - basisflyvingen (flyving under visuelle flyveregler) utføres ved en annen organisasjon (outsourcing til en annen flyskole). Teoriundervisningen vil fortsatt være ved UiT. Hovedgrunnen til å sette bort deler av flyprogrammet er at en kan gjennomføre dette i et geografisk område der en er mindre utsatt for kanselleringer grunnet vær. Det resterende flyprogrammet som vil være igjen på Bardufoss er mindre påvirket av vær.

I alternativ 2 vil en beholde færre enmotors fly og forslaget benytter hovedsakelig en flytype som har lavere drivstofforbruk og billigere drivstoff. Flyparken vil kunne bestå av at ett enmotors fly samt tre tomotors fly. Det ligger en økonomisk besparelse i dette alternativet, men fordi en har faste kostnader knyttet til drift på Bardufoss vil kostnadsreduksjonen ikke være proporsjonal med reduksjon i flyproduksjon på Bardufoss.

Alternativ 3 beskriver en vidtrekkende modell hvor hele driftsorganisasjonen (ATO'en – Approved Training Organisation) legges til en annen organisasjon. Dette vil si at ansvaret for hele den praktiske og teoretiske delen av utdanningen opp mot Luftfartstilsynet legges til en ekstern flyskole. Det vil være mulig å gjennomføre flyteorien ved UiT. I denne modellen er det en forutsetning at siste del av det flyoperative programmet (som for alternativ 2) gjennomføres på Bardufoss.

Økonomiske besparelsene knytter seg i hovedsak til stordriftsfordeler samt at de første delene av flyprogrammet er mindre utsatt for forsinkelser som følge av værforhold.

Dette alternativet betyr at UiT avhender hele flyflåten, og dermed frigjør kapital. Alternativet krever ikke at UiT er i besittelse av fly eller godkjent simulator, men en har beholdt Alsim ALX-250 simulator som forskningsinfrastruktur.

Dekanens vurderinger

Gjennomgangen av kostnadsbildet for driften av ATO'en viser med tydelighet at det ikke er mulig å drifte organisasjonen som i dag, innenfor de midlene som er satt av.

Kostnadene, spesielt gjennom fornying av infrastruktur (flypark og simulatorer), er i stor grad blitt finansiert gjennom de ordinære bevilgningene til UiT, med betydelige bidrag fra alle tre nivå i organisasjonen. Med dagens driftsmodell vil det være nødvendig å fortsatt tilføre betydelige årlige tillegg til tilskuddet fra KD. Det årlige driftstilskuddet som nå er på 34 MNOK pr. år har aldri vært tilstrekkelig for å dekke kostnadene ved den operative delen av utdanningen.

Rapporten fra arbeidsgruppen viser også med tydelighet at det må tas store grep (**alternativ 3**) om den operative delen av utdanningen skal kunne finansieres innenfor rammen av driftstilskuddet fra Kunnskapsdepartementet (KD). De øvrige alternativene som skisseres gir en besparelse i forhold til dagens drift, men krever fortsatt betydelige tilskudd fra basisbevilgningen til UiT.

Luftfartsutdanningen er etter fakultetets mening viktig for UiT, Nord-Norge og Norge og bør opprettholdes, men det vil ikke være mulig for fakultetet å drive denne utdanningen som i dag uten at det tilføres mer midler. Alternativet vil være at UiT avvikler sin egen ATO og kjøper denne tjenesten av andre (**alternativ 3**). Nedleggelse av ATO i UiT-regi har imidlertid også en kostnad. UTSA er en del av et større luftfartsmiljø ved Bardufoss flystasjon (inkludert forsvaret), som gjensidig drar nytte av hverandres aktivitet. Det totale miljøet vil bli betydelig redusert, og vil få følger for annen aktivitet ved flystasjonen. Bardufoss med forholdsvis lav ruteflyaktivitet er også ideell for skoleflyving, noe som ikke ville være mulig å gjennomføre f.eks. fra Langnes flyplass.

Forskningsaktiviteten knyttet til luftfart som er etablert ved UiT vil også bli mer utfordrende å bygge videre opp uten egen ATO. UiT sin ambisjon om å være en betydelig bidragsyter innen Norge sin satsing på grønn luftfart, vil være mer utfordrende å nå uten en egen organisasjon som f.eks. kan teste ut nye drivstofftyper til bruk i kortbanenettet i nord. Mastergradsutdanningen i luftfartsvitenskap ved UiT har tiltrukket seg godt med studenter siden oppstarten, og utdanning av mastergradskandidater og etter hvert på phd-nivå er etter vårt syn et viktig bidrag til utviklingen av luftfart i det grønne skiftet.

En drift som baserer seg på kjøp av grunntrening (visuell flyving) fra en annen flyskole (**alternativ 2**) vil redusere kostnadene en del, og samtidig redusere antall værrelaterte kanselleringer og dermed risiko for forsinkelser. En slik løsning vil kunne være et alternativ for å beholde en egen ATO. Dette vil redusere aktiviteten på Bardufoss, men vil gi de tilnærmet samme mulighetene for å utøve forskning nært opp mot operativ flyving i arktiske strøk. **Alternativ 2** bør derfor vurderes som en mulig løsning.

Arne O. Smalås
dekan

—

Valentina Burkow Vollan
fakultetsdirektør

—

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever ikke signatur