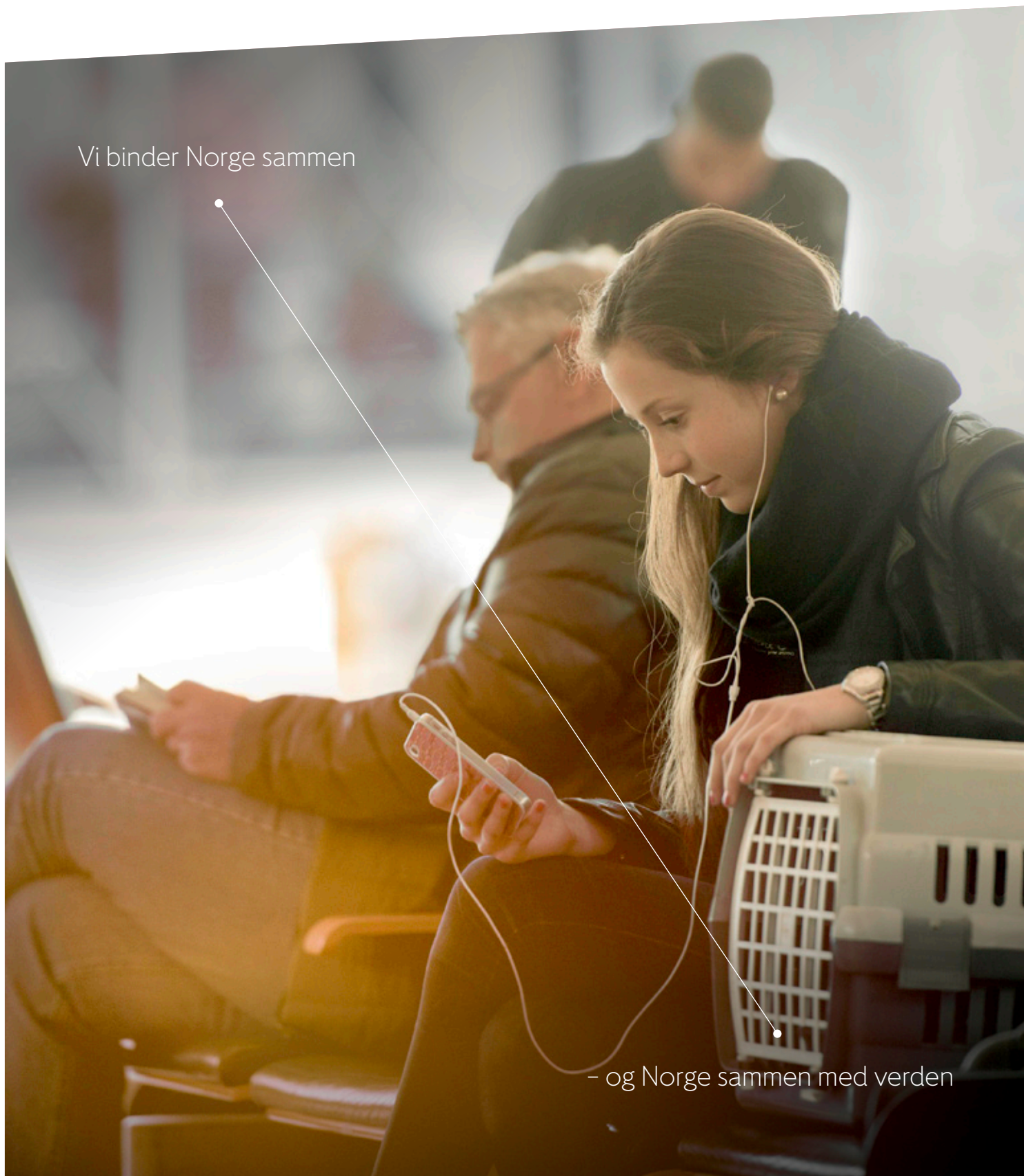


Vi binder Norge sammen

– og Norge sammen med verden





ÅRET 2017

52 885 200

PASSASJERER

696 700

AVGANGER OG LANDINGER

3 098

FAST ANSATTE

98 PROSENT

REGULARITET

85 PROSENT

PUNKTLIGHET

Avinors mål er 88 prosent punktlighet. Lavere punktlighet i 2017 skyldes først og fremst krevende værforhold i januar og desember



Om Avinor

Avinor er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet og har ansvar for de 45 statlig eide lufthavnene og flysikringstjenesten for sivil og militær luftfart i Norge.

AVINORS LUFTHAVNER

Avinors lufthavner er svært ulike i størrelse og trafikkvolum. Oslo lufthavn er navet i luftfarts-Norge og knutepunkt for trafikken mellom Norge og utlandet. Denne lufthavnen står for mer enn halvparten av flytrafikken i Norge og drøyt 70 prosent av all utlandstrafikk. Stavanger, Bergen og Trondheim har også betydelig direkte utlandstrafikk. Det er også utlandstrafikk på noen andre lufthavner: Tromsø, Bodø, Harstad/Narvik, Molde, Ålesund, Haugesund, Kristiansand og Kristiansund. I tillegg er det noe utlands chartertrafikk på enkelte lufthavner.

27 av Avinors 45 lufthavner er kortbanelufthavner, med rullebaner mellom 800 og 1 200 meter. Disse trafikkeres av mindre fly av typen Bombardier Dash 8, ambulansfly og privatfly. Disse små lufthavnene har stor betydning for opprettholdelsen av bosetting og næringsliv i distriktene.

Åpningene av nye Oslo lufthavn i april og den nye terminalen på Bergen lufthavn, Flesland i august 2017 var to store milepæler i arbeidet med å modernisere og effektivisere norsk luftfart og legge til rette for framtiden. Begge prosjektene ble levert i rett tid og med lavere kostnader enn budsjettet og tilbakemeldingene fra de reisende ved disse lufthavnene er svært gode.

Regjeringens eiermelding om Avinor og Nasjonal transportplan 2018 - 2029 ble vedtatt i Stortinget i juni 2017. Eiermeldingen avklarte at Avinor skal videreføre planleggingen av en tredje rullebane øst for Oslo lufthavn, i Ullensaker kommune. Stortinget ga også tilslutning til å bygge ny lufthavn i Bodø og understreket at dette skal skje så raskt som mulig – i første del av NTP-perioden. Stortingets flertall var også positivt til å bygge ny lufthavn ved Mo i Rana. Narvik lufthavn, Framneslia, ble lagt ned i 2017, etter 42 års drift.

FLYSIKRINGSTJENESTEN

Flysikringstjenesten er organisert i et eget selskap, heleid av Avinor – Avinor Flysikring AS. Flysikring inkluderer underveistjenester, innflygningskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester, samt flynavigasjonstjenester og tekniske driftstjenester. Avinor Flysikring AS har ansvaret for flysikring i norsk luftrom og yter tjenester til både sivil og militær luftfart. I 2017 ble det satt i gang en prosess med henblikk på en mulig utskilling av flysikringstjenesten fra Avinor. Dette arbeidet fortsetter i 2018. Det er usikkert om og når en eventuell utskilling vil skje.

AVINOR ER SELVFANSIERT

Avinor er selvfinansiert og lufthavnvirksomheten drives som en enhet hvor lufthavner med overskudd finansierer lufthavner med underskudd. Oslo lufthavn er navet i luftfarts-Norge og knutepunkt for trafikken mellom Norge og utlandet. Overskuddet fra Oslo lufthavn er sentralt for finansieringen av nettverket av lufthavner spredt over hele landet.

Avinors hovedinntektskilder er avgifter fra flyselskapene og passasjerene, samt inntekter fra utleie av areal til butikkdrift, taxfree-salg, servering og andre servicetilbud til passasjerene. Avinor har også inntekter fra utleie av areal til lufthavnhoteller og parkeringsanlegg.

Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet forvalter statens eierstyring, og fastsetter Avinors finansielle rammer. I tillegg regulerer Samferdselsdepartementet luftfartsavgiftene.

VISJON

Vi skaper verdifulle relasjoner!

MISJON

Avinor skal utvikle og drive et sikkert, effektivt og bærekraftig luftfartssystem i hele landet

VERDIER

- Åpen
- Ansvarlig
- Handlekraftig
- Kundeorientert

MILLIONER KRONER	2017	2016	2015	2014	2013
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	10 162,1	9 674,9	9 424,1	9 561,5	9 001,1
Driftsinntekter flysikringstjeneste	2 085,2	1 990,8	2 087,6	2 014,8	1 897,3
Sum driftsinntekter konsern	11 526,0	10 788,1	11 989,4	10 671,0	9 977,6
EBITDA Konsern ¹⁾	3 126,4	3 520,7	4 691,8	3 648,3	2 993,0
Resultat etter skatt	499,3	1 028,6	2 449,0	1 398,7	890,9
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	52 885	50 803	50 025	50 107	48 799
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	697	704	724	738	731

1) Konsernet benytter EBITDA som ett alternativt resultatmål (APM). Beregningen av dette er direkte avstemt i resultatregnskapet. EBITDA benyttes fordi det er en tilnærmet beregning av fri kontantstrøm fra driften.

TRAFIKKEN I 2017

Det samlede antall passasjerer som reiste til eller fra Avinors lufthavner (rute, charter og offshore) var 53 millioner i 2017, en økning på 4,1 prosent fra 2016. Utlandstrafikken økte med 6,3 prosent sammenlignet med året før, mens innlandstrafikken økte med 2,8 prosent. Når vi ser de siste fire årene under ett er det utlendingene som har drevet veksten i luftfarten, med 10 prosent vekst årlig for utlendinger som besøker Norge og 18 prosent vekst for utlendinger som benytter Oslo lufthavn som en hub.

På Oslo lufthavn var antall passasjerer 27,5 millioner i 2017, en økning på 6,6 prosent sammenliknet med 2016.

Det ble gjennomført i alt 697 000 avganger og landinger samlet for Avinors lufthavner i 2017, en nedgang på litt over én prosent fra året før. Økningen i antall passasjerer har med andre ord sammenheng med flere passasjerer per fly, ikke økning i antall avganger og landinger. Den samme tendensen så vi i 2016.

Antall overflygninger i norsk luftrom i 2017 var 82 358, en økning på 2,7 prosent fra 2016.

TILFREDSE KUNDER

Kundetilfredsheten blant passasjerene blir målt jevnlig. Avinor tar del i den verdensomspennende ASQ-undersøkelsen (Airport Service Quality), som eies og gjennomføres av Airport Council International. I følge denne undersøkelsen har tilfredsheten blant våre reisende aldri vært høyere. Det har vært en jevn oppgang de siste 10 kvartalene.

FLYSIKKERHET OG SIKKERHETSKONTROLL

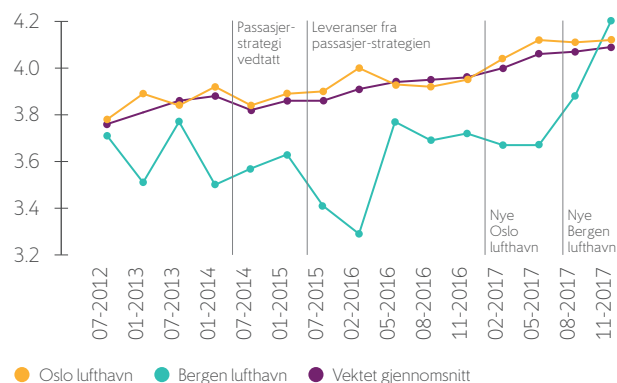
Sikkerhet har høyeste prioritet i Avinor og hovedmålet er å forebygge uønskede hendelser og sikre god beredskap.

Det var i 2017 ingen luftfartsulykker med eller uten personskafer i norsk luftfart der Avinor medvirket til årsaken. Det var tre alvorlige luftfartshendelser der Avinor var en medvirkende part. To av hendelsene gjaldt fly som var for nær hverandre i luftrommet, ved henholdsvis Kjevik og Bodø, den tredje gjaldt bil på rullebanen ved flyavgang i Bodø.

Trusselbildet når det gjelder flypassasjerenes sikkerhet er på samme nivå som tidligere år. Avinor har i 2017 gjennomført analyser for å ytterligere å avdekke sårbarheter ved alle lufthavner og iverksetter tilpassede sikringstiltak.

ASQ OVERALL SATISFACTION – GJENNOMSNITT 8 STØRSTE LUFTHAVNER

Score for kundetilfredshet på en skala 1-5, hvor score 4 har beskrivelsen «Meget bra»







STAR ALLIANCE

EMERGENCY EXIT
DO NOT OPEN AT FLIGHT

Norge er avhengig av luftfart

Norge er et land med store avstander og utfordrende topografi. Norsk næringsliv er internasjonalt orientert og avhengig av luftfarten. Luftfart er avgjørende for bosetting, reiseliv, helsevesenet, utdanning, idrett og kultur - og for forsvaret.

Det er over 200 direkteforbindelser med minst én ukentlig avgang mellom Avinors lufthavner og utlandet. Antallet direkte interkontinentale ruter økte til 22 i 2017 - og forventes å øke framover.

For norsk turisme har luftfarten stor og økende betydning. Antall turister som kommer til Norge med fly har økt fra 2,4 til 4,4 millioner besøkende fra 2011 til 2016. Flyturistenes gjennomsnittstid i Norge er drøyt 7 dager og deres samlede forbruk i Norge i 2016 var anslagsvis 46 milliarder kroner (gitt 1500 kr/døgn). Uten et godt flyrutenett hadde denne utviklingen ikke vært mulig.

På reiser mellom Sør-Norge og Nord-Norge eller på reiser fra Norge til utlandet er fly den helt dominerende reisemåten. Både tog, buss og bil tar for lang tid og er ikke reelle alternativer.

Langs kysten på Vestlandet og i Nord-Norge brukes fly på relativt korte avstander. Her er situasjonen at fjorder og fjell gjør landbaserte transportalternativer svært tungvinte. Staten kjøper derfor flyrutetjenester på reiser over relativt korte avstander fordi betydningen for folk og næringsliv er høy. Selv på kortere reiser i Sør-Norge er andelen som flyr høy. En reise mellom Stavanger og Oslo tar en time å fly og i alt en time for reisene til og fra flyplassen. Alternativene bil og tog tar 7-8 timer og krever drøyt 10 timer ekstra på en tur-retur reise.



Reisetider Stavanger-Oslo med tog, fly og bil.

Hvor mye flyr vi?

I 2017 gjennomførte nordmenn drøyt 11 millioner tur/retur reiser - omtrent én utenlandsreise og én innlandsreise hver. Det har ikke vært noen vesentlig økning i nordmenns flyreiser siden 2011. Økningen i flytrafikken de siste årene skyldes at flere utlendinger reiser via Avinors lufthavner.

Flytrafikken måles på flere forskjellige måter. Her følger en enkel forklaring:

Terminalpassasjerer

Avinor oppgir hvor mange passasjerer som benytter lufthavnene - enten som avreisende, ankommende, eller som transferpassasjer mellom to flygninger (talt som transfer både ved ankomst og ved avgang). Det samlede tallet kalles terminalpassasjerer. Tallet for Norge i 2017 var 55 millioner terminalpassasjerer, derav 2 millioner på private lufthavner og 53 millioner på Avinorlufthavner.

Enkeltreiser

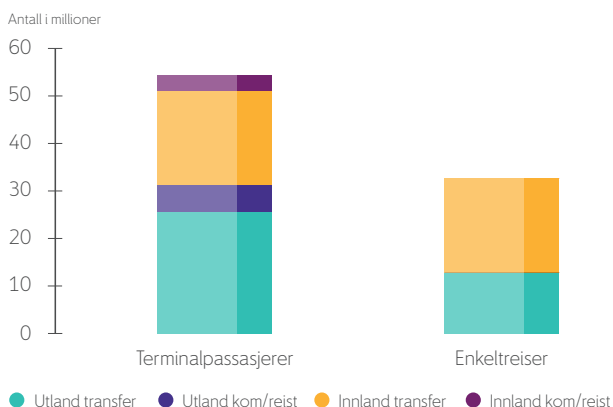
For å komme fram til antall reiser fra start- til endepunkt, må en se bort fra transferpassasjerer og ta utgangspunkt i passasjerer som enten har kommet eller reist. I tillegg må antall innlands-passasjerer deles med to, fordi de telles både på avgangs- og ankomstlufthavn, dvs to ganger per reise. Passasjer til/fra utlandet telles bare i den norske enden av flyreisen.

2017 var det ca 26 millioner passasjerer som kom og reiste innenlands. Dette utgjør 13 millioner enkeltreiser. Det var 20 millioner passasjerer kommet og reist på utlandsflygninger. Dette utgjør 20 millioner enkeltreiser (figur 1). I alt ble det med andre ord foretatt nær 33 millioner enkeltreiser med fly til og fra og innen Norge i 2017.

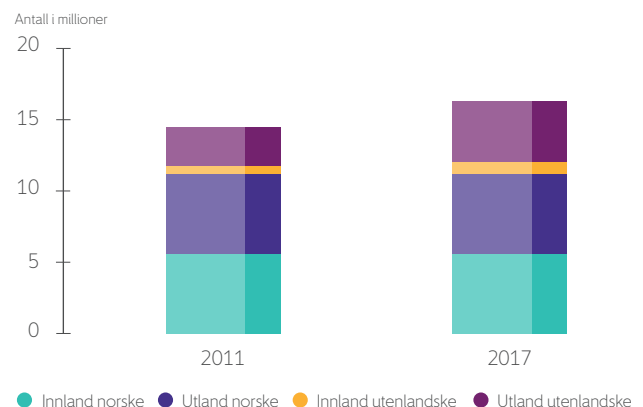
Tur-retur reiser

Når det gjelder flyreiser, tenker man gjerne på tur-retur reiser. Tallet for 2017 blir da drøyt 16 millioner tur-retur reiser (figur 2). Drøyt 11 millioner av disse ble foretatt av nordmenn, mens 5 millioner ble foretatt av utlendinger. I gjennomsnitt tar hver nordmann en flyreise tur-retur innenlands og en utenlands per år.

TERMINALPASSASJERER OG ENKELTREISER 2017



TUR/RETUR REISER INNENLANDS/UTENLANDS FORDELT PÅ NASJONALITET







Trafikkutviklingen framover

Det er en sterk sammenheng mellom økonomi og flyreiser. Utviklingen i flyreiser følger konjunktorene. I gode økonomiske tider vokser flytrafikken, mens den flater ut eller reduseres når økonomien er svak. Økonomisk vekst og globalisering har økt etterspørselen etter flyreiser.

Økt produktivitet har lagt grunnlaget for velstandsvekst, herunder også vekst i turisme. Framover forventes fortsatt økonomisk vekst, som sammen med tilhørende forbedringer i rutetilbudet, vil bidra til høyere etterspørsel etter flyreiser enn i dag.

Befolkningen i Norge ventes å øke fra 5,3 millioner i 2017 til 6,3 millioner innbyggere i 2040 (SSB) og fører i seg selv til økt flytrafikk. I tillegg kommer inntektsveksten. Dette er de to viktigste driverne i prognosene for flytrafikk.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har beregnet at flytrafikken mot 2040 vil vokse til nær 44 millioner passasjerer. Veksten er høyere på utland enn innland. Samlet er den årlige veksten i passasjerer beregnet til 2,1 prosent.

Passasjervekst i ulike markeder 2016-2040

TIDSPERIODE	INNLAND	EUROPA	INTERKONT	TOTALT
2016-2040	33 %	107 %	143 %	66 %
Million avreiste 2016	15,1	10,8	0,6	26,5
Million avreiste 2040	20,0	22,4	1,4	43,8

Luftfarten og klimautfordringen

Det er generelt stor forståelse for betydningen av luftfarten i det norske samfunnet, men også bekymring for miljø- og klimakonsekvensene. Arbeidet med effektive klima- og miljøtiltak må forsterkes og Avinors mål er å være ledende innen luftfarten på klima- og miljøområdet.

KLIMAGASSUTSLIPPENE I INNENRIKS LUFTFART

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2016 (siste offisielle tall) 2,25 prosent av samlede innenriks utslipp (1,2 av totalt 53,3 millioner tonn). Det er disse utslippene som er omfattet av Kyotoprotokollen og som rapporteres i SSBs statistikk om klimagassutslipp fra norsk territorium. Dette prinsippet anvendes i alle land.

KLIMAGASSUTSLIPPENE I UTENRIKS LUFTFART

Klimagassutslipp fra utenrikstrafikken, det vil si fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, utgjorde i 2016 1,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Disse utslippene rapporteres årlig av Miljødirektoratet til FNs Klimakonvensjon (UNFCCC).

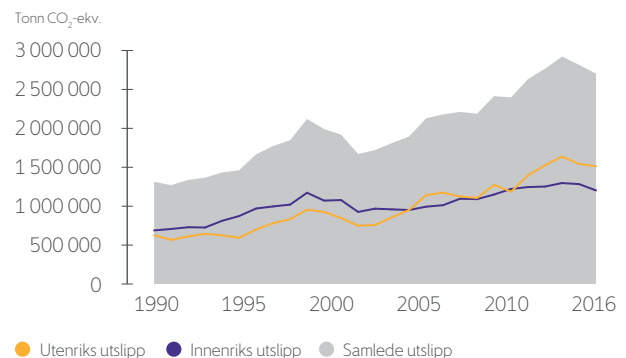
KLIMAGASSUTSLIPPENE FRA SAMLET NORSK LUFTFART

Samlede klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2016 (siste offisielle tall) tilsvarer om lag 5 prosent av Norges samlede utslipp, i størrelsesorden 2,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. For andre år på rad var det en reduksjon i klimagassutslipp fra både utenriks- og innenrikstrafikken. Fra 2015 til 2016 var reduksjonen omkring 4 prosent. Reduksjonen i klimagassutslippene skyldes først og fremst mer energieffektive fly og færre flybevegelser.

KLIMAGASSUTSLIPPENE FRA INTERNASJONAL LUFTFART

Samlede CO₂-utslipp fra global luftfart var ifølge IATA 811 millioner tonn, eller om lag to prosent av de globale CO₂-utslippene (36 milliarder tonn) i 2016. I tillegg kommer effekten av at deler av utslippene skjer i høye luftlag, noe som betyr at klimaeffekten blir noe høyere. CICERO anslår en tilleggsfaktor på mellom 0,8 og 2,5, med et modellgjennomsnitt på 1,8. Innenrikstrafikken i Norge er i begrenset grad i disse høydene.

KLIMAGASSUTSLIPP FRA NORSK LUFTFART 1990-2016





Tiltak for å redusere klimagassutslippene

Over 95 prosent av klimagassutslippene innen luftfarten kommer fra flyene. De viktigste utslippsreducerende tiltakene er knyttet til flåteutskifting, effektivisering av luftrommet, bærekraftig biodrivstoff og introduksjon av elektriske og hybridelektriske fly.

FLÅTEUTSKIFTING

På kort sikt er en mest mulig ny og moderne flyflåte det viktigste bidraget for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten. Flyene blir lettere og motorene mer effektive. Tiltakene er relatert til ny motorteknologi, økt bruk av komposittmaterialer i stedet for aluminium, nye og lettere seter og annet kabininteriør mm. I tillegg forbedres flykroppens aerodynamiske egenskaper og vingeprofiler. Siden 2001 er klimagassutslippene pr setekilometer i Norge mer enn halvert som følge av flåteutskiftingen.

EFFEKTIVISERING AV LUFTROMMET

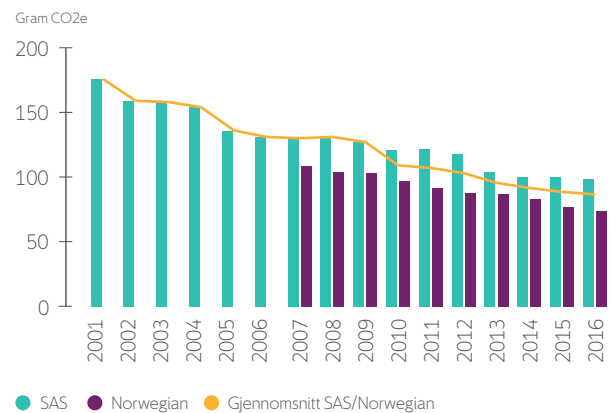
Effektivisering i luftrommet samt optimalisering av landinger og avganger er viktige tiltak hvor Avinor har betydelig påvirkningsmulighet. Free Route Airspace ble implementert i 2016, og forbedret navigasjonsteknologi gir muligheter for mer nøyaktige og fleksible inn- og utflygningsprosedyrer. Siden Avinor startet opp et prosjekt for satellittbaserte innflygninger på Oslo lufthavn, er det gjennomført flere tusen kurvede innflygninger. Fordelen med disse innflygningsprosedyrer er at man kan fly utenom tettbygde strøk i nærheten av lufthavnen, og dermed redusere støybelastningen for lufthavnens naboer. Dessuten kan flyene fly kortere og redusere drivstofforbruket og klimagass-utslippene. I 2017 ble prøveprosjektet avsluttet og prosedyrene godkjent av Luftfartstilsynet slik at de er tilgjengelig for alle som ønsker, og søker om, godkjenning. Prosedyrer for kurvede innflygninger er tatt i bruk på flere Avinorlufthavner, og flere vil ta dette i bruk i årene som kommer.

Avinor Flysikring AS har i 2017 videreført samarbeidet i den funksjonelle luftromsblokken NEFAB (Norge, Estland, Latvia og Finland) gjennom den såkalte Borealis-alliansen (som i tillegg til NEFAB også omfatter den britisk/irske og den dansk/svenske luftromsblokken). Det er blant annet arbeidet for å utvikle Free Route til å gjelde i alle områdene av Borealis-alliansen.

JET BIODRIVSTOFF

Jet biodrivstoff er nå tilgjengelig på lufthavnene i Oslo og Bergen. Flere lufthavner vil følge etter i tiden framover. I 2016 ble det tanket 1,25 millioner bærekraftig jet biodrivstoff i Norge. Dette tilsvarte 0,1 prosent av alt jetdrivstoff solgt i Norge. I 2017 var det svært begrenset tilgang på jet biodrivstoff i markedet, og det ble bare blandet inn 125 000 liter jet biodrivstoff. Biodrivstoffet som selges til flyselskapene i Norge er produsert uten palmeolje eller palmeoljeprodukter. I juni 2017 vedtok Stortinget at fra 2019 skal 1 prosent av flydrivstoff som tankes i Norge være biodrivstoff, og planen er at dette skal trappes opp til 30 prosent i 2030, forutsatt at slikt drivstoff er tilgjengelig.

UTSLIPP PER PASSASJERKILOMETER



Nivåforskjellen skyldes blant annet ulik gjennomsnittlig flystørrelse og flydistanser (Kilde: Selskapenes årsrapporter)



Elektriske eller hybridelektriske fly i passasjertrafikken i 2025?

ELIKTRIFISERING AV LUFTFARTEN

Avinor har et mål om at all norsk innenriks luftfart skal være elektrifisert innen 2040 og har tatt en aktiv rolle arbeidet for å realisere dette. Sammen med Norges Luftsportforbund (NLF) har Avinor etablert et langsiktig prosjekt for innføring av elektriske fly i norsk luftfart. Prosjektet støttes av regjeringen, og prosjektpartnere er Widerøe, SAS og klimastiftelsen ZERO.

Interessen for utvikling av elektriske fly er stor. En rekke aktører, inkludert Boeing, Airbus, Siemens, Rolls Royce og NASA, arbeider med - og ser kommersielle muligheter for - elektriske og hybridelektriske fly.

Med et allerede etablert marked for korte flygninger med små fly, betydelig erfaring og stor interesse for elektrifisering av transport, samt tilnærmet 100 prosent fornybar elektrisitet, er Norge i en unik posisjon til å ta i bruk elektriske fly.

Det er realistisk å anta at de første elektriske eller hybridelektriske flyene kan være i passasjertrafikk i Norge omkring 2025. Avinor har startet arbeidet med å kartlegge dagens og framtidig kapasitet med tanke på lading av elfly på selskapets lufthavner og har fått i oppdrag fra regjeringen å utvikle et program for å legge til rette for introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart.



Samfunnsansvar

Avinors samfunnsansvar har fire fokusområder: å sikre hele Norge gode luftfartstjenester, være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima og miljøutfordringer, være en profesjonell og god arbeidsgiver, samt sikre ansvarlig forretningsførsel.

Mål og resultater samfunnsansvar i 2017

Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

MÅL	RESULTATER
Punktlighet: 88 prosent innenfor 15. min	85 prosent
Regularitet: 98 prosent	98 prosent
Alle lufthavner skal sertifiseres i henhold til ISO 14001:2015-standard	I 2017 ble Avinors miljøstyring og operative drift sertifisert etter ISO 14001:2015-standard. I dette felles Avinor-sertifikatet inngår nå 14 lufthavner. Ytterligere 18 lufthavner gjennomgikk sin første sertifiseringsrevisjon ultimo 2017, og de resterende lufthavnene skal innføres i sertifikatet i 2018
Lufttransport skal være tilgjengelig for alle	Kartleggingsprosess med Luftfartstilsynet som tilsynsmyndighet ferdigstilles sommeren 2018. Alle Avinors lufthavner blir universelt utformet i henhold til teknisk forskrift – under planlegging
Avinor skal effektivisere, modernisere og investere i økt kapasitet	• Moderniseringsprogrammet i rute • Oslo lufthavn og Bergen lufthavn, Flesland åpnet iht plan. • Utvikling av teknologi for fjernstyrte tårn følger plan • Prototyp for førerløs snøbrøyting uttestes 2018 • Ny lufthavn Bodø under planlegging • Narvik lufthavn lagt ned
Avinor skal arbeide for å forbedre kundeopplevelsen	• ASQ-undersøkelsen (Airport Service Quality) viser at tilfredsheten blant våre reisende aldri har vært høyere • Kundesenter Bodø videreutviklet • Digitalt reisefølge i ny versjon
Avinor skal forebygge uønskede hendelser og sikre god beredskap	Tre alvorlige luftfartshendelser hvor Avinor var medvirkende part. Ingen luftfartsulykker (med eller uten personskafer) hvor Avinor var medvirkende part

Avinor skal være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer

MÅL	RESULTAT
Avinor skal innen 2020 halvere egne totale kontrollerbare klimagassutslipp sammenlignet med 2012	• Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift på ca 16 300 tonn CO₂-ekvivalenter, en økning på ca. 600 tonn sammenliknet med 2012 • Biodiesel til egne kjøretøy ved Trondheim, Bergen og Oslo • 10 nye små kjøretøy, hvorav 6 elektriske og 3 hybrider • Oslo, Trondheim, Kristiansand, Bergen og Stavanger lufthavn akkreditert i Airport Carbon Accreditation (ACA)
Avinor skal bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringeren og flytrafikken	• Alle flyselskap som tanket på Oslo lufthavn kan kjøpe jet biodrivstoff, også innført i Bergen 2017. 125 000 liter jet biodrivstoff innblandet i 2017 • For andre år på rad var det en reduksjon i klimagassutslipp fra både utenriks- og innenrikstrafikken • Oslo lufthavn høyest kollektivandel i tilbringertrafikken i Europa, 70 prosent • Sammen med NLF bestilte Avinor i 2017 Norges første batterielektriske fly
Avinor skal redusere innkjøpt energi med 25 prosent innen 2020 sammenlignet med energiforbruket på bygg og anlegg i 2012	• Energiforbruket til Avinor økt noe fra 2016 til 2017 • Kjøpt opprinnelsesgarantert strøm for alle Avinors lufthavner • All belysning i parkeringshusene skal skiftes til LED-belysning med styring, ferdigstilles 2018 (Oslo lufthavn). Solcelleanlegg Svalbard under utvikling
Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø	• Mer avisingskemikalier enn tillatt ved elleve lufthavner • Gjennomført tiltak for å fjerne PFOS fra både vann og grunn
Avinor skal arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for beboerne ved 10 av Avinors mest støyutsatte lufthavner innen 2020 (Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Tromsø, Kristiansand, Ålesund, Brønnøysund, Kirkenes, Florø).	• 5 350 kurvede innflygninger ved Oslo lufthavn i 2017 har redusert støyplagen • Overholdelse av de nye utflygingskorridorer ligger over 95 prosent for hele 2017 ved Oslo lufthavn • Endrede inn- og utflygningsprosedyrer ved Bergen og Stavanger har redusert helikopterstøyplagen

Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

MÅL	RESULTAT
Skape en felles forbedringskultur for hele konsernet	• Startet i 2017 arbeidet med å utforme rammeverk på opplæring, med bredt spekter av opplæring tilpasset ulike målgrupper • I 2017 jobbet intensivt for at alle lufthavnsjefer skal godkjennes i henhold til nye krav fra Luftfartstilsynet, inkl. nytt program for Operational Maintenance Managers (lufthavnsjefer) • 12 nye lærlingeplasser i 2017, totalt 24
Sykefravær 4,5 prosent eller lavere	4,5 prosent
H-verdi 3,0	1,4
Redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene	• Nedgang i antall brudd på arbeidstidsbestemmelsene 27 prosent • Bruk av overtid redusert med 0,5 prosent
Kvinneandelen i konsernet skal være 25 prosent i løpet av 2020	• I 2017 har kvinneandelen blant fast ansatte vært 22 prosent
Avinor er IA-bedrift med mål om å hindre utstøting fra arbeidslivet	• I 2017 hadde Avinor tilpassede arbeidsavtaler med ca. 30 medarbeidere for at disse skal kunne opprettholde ansettelsesforholdet i selskapet
Avinor skal bidra til økt sysselsetting for personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter	• I 2017 er det gjennomført flere tilretteleggingstiltak og ansettelser av personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter. Erfaringene har vært positive

Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel

MÅL	RESULTAT
Ansatte, leverandører og samarbeids-partnere skal kjenne og følge Avinors etiske retningslinjer	• 90 prosent av ansatte gjennomført kurs i Avinors etiske retningslinjer • Anti-korrupsjonsprogram med fokus på forebyggende og kontrollerende aktiviteter etablert • Samarbeid inngått med Skatt Øst for å styrke arbeidet mot arbeidslivskriminalitet • Avinors varslingsutvalg mottok 200 henvendelser. Alle ferdig behandlet

Konsernledelsen



DAG FALK-PETERSEN

Konsernsjef



ANDERS KIRSEBOM

Administrerende direktør
Avinor Flysikring AS



ØYVIND HASAAS

Lufthavndirektør
Oslo lufthavn



ASLAK SVERDRUP

Lufthavndirektør
Bergen lufthavn, Flesland



LEIF ANKER LORENTZEN

Lufthavndirektør
Stavanger lufthavn, Sola



MARIT HELENE STIGEN

Lufthavndirektør
Trondheim lufthavn, Værnes



**MARGRETHE
SNEKKERBAKKEN**

Divisjonsdirektør regionale
lufthavner



PETTER JOHANNESSEN

Konserndirektør
økonomi, finans og IT



JON SJØLANDER

Konserndirektør
strategi og utvikling



EGIL THOMPSON

Konserndirektør
kommunikasjon og marked



MARI HERMANSEN

Konserndirektør
HR, juridisk og forretningsstøtte



STINE RAMSTAD WESTBY

Konserndirektør
drift og infrastruktur

Styret



OLA MØRKVED RINNAN

Styreleder
Konsulent



OLA HENRIK STRAND

Nestleder
CEO, BluWrap



**LINDA BERNANDER
SILSETH**

Styremedlem



HERLOF NILSSEN

Styremedlem
Administrerende direktør,
Helse Vest RHF



ELI SKRØVSET

Styremedlem
CFO, Eksportkreditt, Norge



BJØRN TORE MIKKELSEN

Styremedlem, ansattvalgt
Teamleder,
Kirkenes lufthavn



HEIDI ANETTE SØRUM

Styremedlem, ansattvalgt
Hovedverneombud



OLAV AADAL

Styremedlem, ansattvalgt
Supervisor, Værnes TWR/APP
Avinor flysikring AS

Avinor har ansvar for de 45 statlig eide lufthavnene og flysikringstjenesten for sivil og militær luftfart i Norge. Dette nettverket binder Norge sammen - og Norge sammen med verden.

Avinor er en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten og en pådriver for å redusere de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart. Selskapet har en ledende rolle i arbeidet med utvikling og leveranse av biodrivstoff til fly og elektrifisering av luftfarten.

Avinor bidrar hvert år til at mer enn 50 millioner flyreiser gjennomføres på en sikker og effektiv måte. Om lag halvparten reiser til og fra Oslo lufthavn.

Over 3 000 medarbeidere har ansvar for å planlegge, bygge ut og drive et samlet lufthavn- og flysikringssystem. Avinor finansieres av brukerne, gjennom luftfartsavgifter og salg på flyplassene.



AVINOR AS
Org.nr. 985 198 292
Dronning Eufemias gate 6
0191 Oslo

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no

