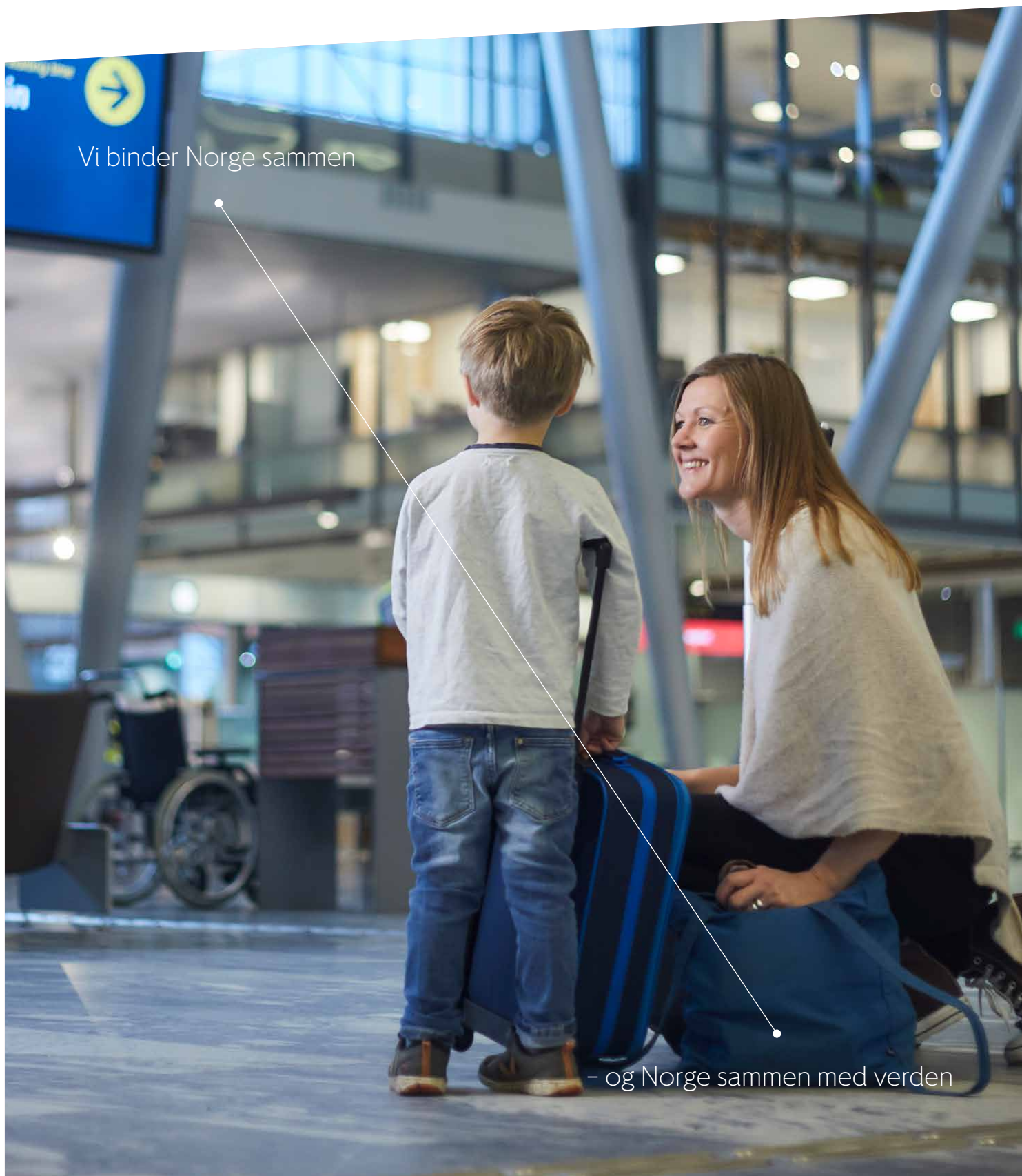


Vi binder Norge sammen

– og Norge sammen med verden



54 387 000

PASSASJERER

690 472

AVGANGER OG LANDINGER

3 099

FAST ANSATTE

2,8 PROSENT

TRAFIKKVEKST 2017-2018



ÅRET 2018

• 83,5 PROSENT PUNKTLIGHET

Avinors mål er 88 prosent punktligheit. I all hovedsak skyldtes dårlig punktligheit store trafikale utfordringer i Sør-Europa, samt interne utfordringer hos noen av de sentrale operatørene på Avinors nettverk.





Om Avinor

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

FLYTRAFIKKEN I 2018

Totalt reiste 54 387 000 passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2018, en økning på 2,8 prosent sammenlignet med året før. Det var trafikken til og fra utlandet som sto for økningen. 22,5 millioner passasjerer reiste direkte til eller fra Norge og utlandet.

Norges hovedlufthavn, Oslo lufthavn, hadde over 28,5 millioner passasjerer i 2018, en vekst på 3,8 prosent sammenlignet med året før. Oslo lufthavn er navet i luftfarts-Norge og knutepunkt for trafikken mellom Norge og utlandet.

Det ble gjennomført i alt 690 472 avganger og landinger samlet for Avinors lufthavner i 2018, en nedgang på litt over 1 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 2017 og 2016.

Antall overflygninger i norsk luftrom i 2018 var 81 262, en nedgang på 1,3 prosent fra 2017.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har beregnet at flytrafikken mot 2040 vil vokse med over 60 prosent. Veksten vil i all hovedsak skyldes økt antall utlendinger til og fra Norge.

AVINORS LUFTHAVNER

Avinors lufthavner er svært ulike i størrelse og trafikkvolum. Oslo lufthavn er den klart største lufthavnen og 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, pluss noe utlands chartertrafikk på enkelte lufthavner.

Det er kun Oslo lufthavn som har to parallelle rullebaner. Stavanger lufthavn, Sola har en sekundær-rullebane som tas i bruk ved spesielle vindforhold. Trafikkprognosene tilsier at det vil være behov for en tredje rullebane på Oslo lufthavn i 2030. Det vil trolig også bli behov for en andre rullebane på Bergen lufthavn, Flesland omkring 2040.

Banelengdene på Oslo lufthavn er 3600 meter. På de øvrige større lufthavnene er banelengdene på omkring 2 600 - 3 000 meter, noe som betyr at de kan brukes av større jettfly. 27 av Avinors 43 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. I tillegg drives en helikopterhavn på Værøy.

Avinor samarbeider med Forsvaret på 11 lufthavner, hvorav 9 er Avinor-lufthavner (Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø, Andøya, Harstad/Narvik, Bardufoss, Laksefjell). I tillegg kommer Ørland flystasjon, som er rent militær, og Rygge, som nå også kun har militær aktivitet og allmennflyging. Samarbeidet med Forsvaret forventes å bli utvidet til å gjelde flere lufthavner i framtiden.

FLYSIKRINGSTJENESTEN

Flysikringstjenesten er organisert i et eget selskap, heleid av Avinor – Avinor Flysikring AS. Flysikring inkluderer underveis-tjenester, innflygningskontrolltjenester og tårnkontrolltjenester, samt flynavigasjonstjenester og tekniske driftstjenester. Avinor

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	2018	2017	2016	2015	2014
Driftsinntekter lufthavnvirksomhet	10 302,6	10 162,1	9 674,9	9 424,1	9 561,5
Driftsinntekter flysikringstjeneste	2 107,2	2 085,2	1 990,8	2 087,6	2 014,8
Sum driftsinntekter konsern	11 724,0	11 526,0	10 788,1	11 989,4	10 671,0
EBITDA Konsern ¹⁾	4 200,8	3 126,4	3 520,7	4 691,8	3 648,3
Resultat etter skatt	1 169,7	499,3	1 028,6	2 449,0	1 398,7
Antall flypassasjerer (tall i 1 000)	54 387	52 885	50 803	50 025	50 107
Antall flybevegelser (tall i 1 000)	690	697	704	724	738

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.

Flysikring AS har ansvaret for flysikring i norsk luftrom og yter tjenester til både sivil og militær luftfart. I 2017 ble det, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet, satt i gang en prosess med henblikk på en mulig utskilling av flysikringstjenesten fra Avinor. Dette arbeidet fortsetter i 2019. Det er usikkert når det fattes et vedtak om en eventuell utskilling.

AVINOR ER SELVFINANSIERT

Avinor er selvfinansiert og lufthavnvirksomheten drives som én enhet, hvor lufthavner med overskudd finansierer lufthavner med underskudd.

Hovedinntektskilder er avgifter fra flyselskapene og passasjerene, samt inntekter fra utleie av areal til butikkdirft, taxfree-salg, servering, parkering 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. Samferdselsdepartementet er overordnet myndighet for norsk luftfart, og fastsetter også Luftfartstilsynets regelverk som har konsekvenser for Avinors drift. Avinors hovedkontor ligger i Oslo.

SIKKERHET

Sikkerhet har høyeste prioritet i Avinor. De regulatoriske kravene på flysikkerhetsområdet følger av Norges internasjonale forpliktelser gjennom EØS og ICAO (FNs internasjonale organisasjon for sivil luftfart). Basert på disse innfører Luftfartstilsynet norske bestemmelser som Avinor er forpliktet til å følge.

Det var i 2018 ingen luftfartsulykker med eller uten personskader eller alvorlige luftfartshendelser i norsk luftfart der Avinor eller Avinor Flysikring AS medvirket til årsaken.

Trusselbildet innen luftfarten vedvarer fra tidligere år og det gjennomføres kontinuerlig analyser for å avdekke eventuelle sårbarheter ved alle lufthavner.

PÅ VEI MOT EUROPATOPPEN I KUNDEOPPLEVELSER

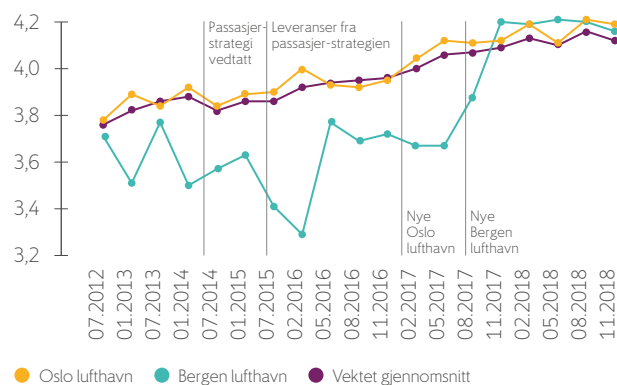
Med kundefokus som en av kjerneverdiene og sømløse kundeopplevelser som et strategisk hovedmål, beveget vi oss i 2018 enda et hakk opp mot europatoppen i gode kundeopplevelser.

Oslo lufthavn og Bergen lufthavn ble i 2018 av Airport Council International (ACI) kåret til «Europas beste flyplass» på kundetilfredshet i hver sin størrelseskategori. Bergen lufthavn fikk i tillegg en pris for «størst forbedring» i kundetilfredshet i sin kategori. Dette viser at passasjerene verdsetter de to største investeringene Avinor har gjort de siste årene: terminalutvidelsene på Oslo lufthavn og Bergen lufthavn, Flesland.

De tre prisene er ikke minst en anerkjennelse til de ansatte ved alle de selskapene Avinor samarbeider med på våre lufthavner.

ASQ OVERALL SATISFACTION – GJENNOMSNITT 8 STØRSTE LUFTHAVNER

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





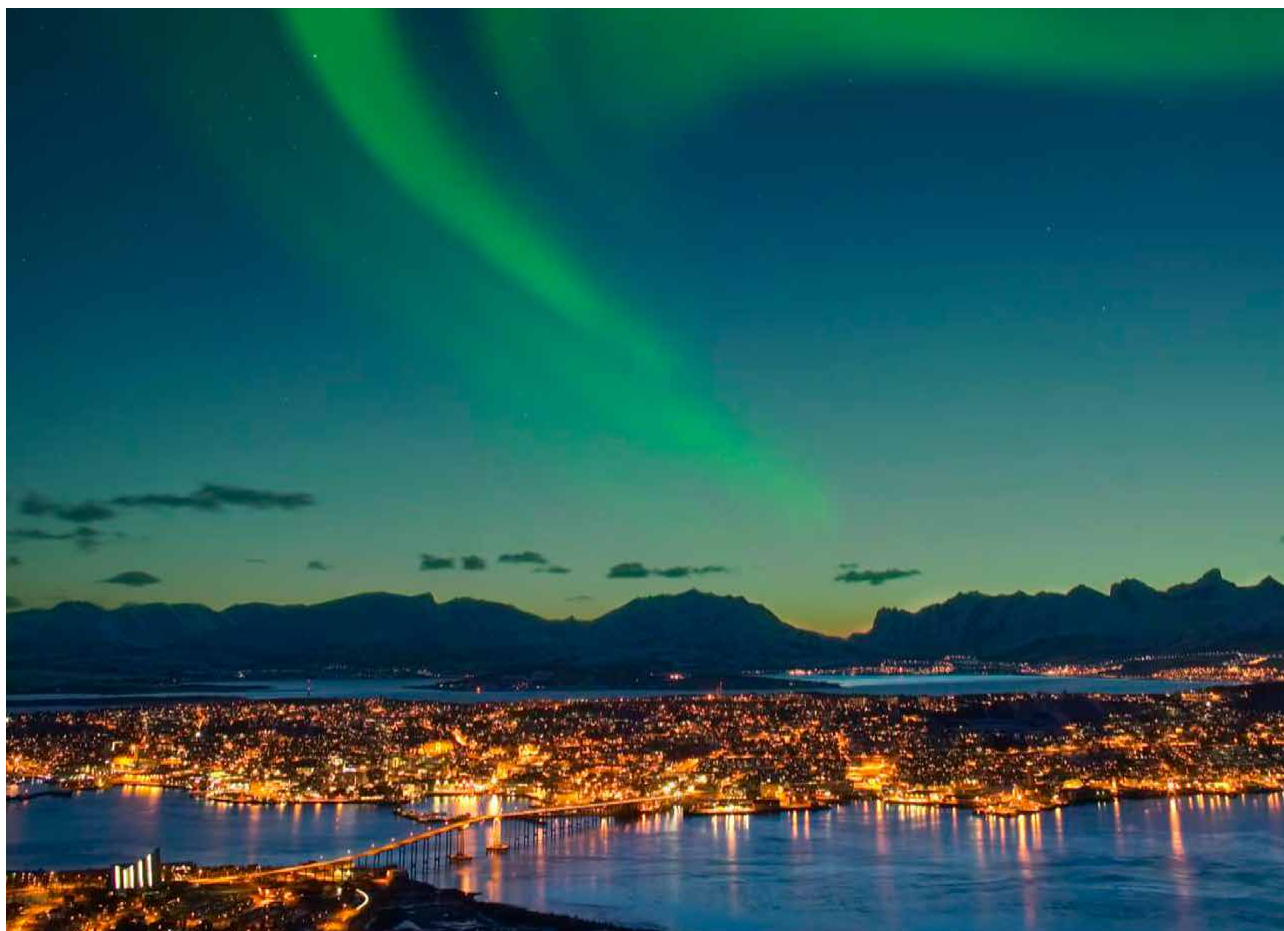
Norge er avhengig av luftfart

Norge er et land med store avstander og utfordrende topografi. 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 ofte 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.

Luftfart er avgjørende for bosetting, reiseliv, helsevesenet, utdanning, idrett, kultur og forsvaret. Norsk næringsliv er internasjonalt orientert og avhengig av luftfarten.

En undersøkelse gjort av Menon Economics på vegne av Avinor i 2017 viser blant annet hvor stor betydning luftfarten har for turismen. Den dokumenterer at det i 2017 kom rundt 4,5 millioner utenlandske flyreisende til Norge. Disse bidro med nærmere 9 milliarder kroner i direkte verdiskapning i Norge og over 20 000 arbeidsplasser. Totalt står flyreisende for 70 prosent av alle utenlandske kommersielle gjestedøgn i Norge.



Verdens største reisenettsted Tripadvisor kåret Tromsø til verdens tredje beste reisemål for opplevelser i 2018. Tromsø er den beste opplevelsesdestinasjonen i Europa ifølge nettstedet. (Foto: Bård Løken - Visitnorway.com)

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 2017 (siste offisielle tall) 2,1 prosent av samlede innenriks utslipp (1,1 av totalt 52,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter). 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 2017 1,67 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Disse utslippene rapporteres årlig av Miljødirektoratet til FNs Klimakonvensjon (UNFCCC).

KLIMAGASSUTSLIPPENE FRA SAMLET NORSK LUFTFART

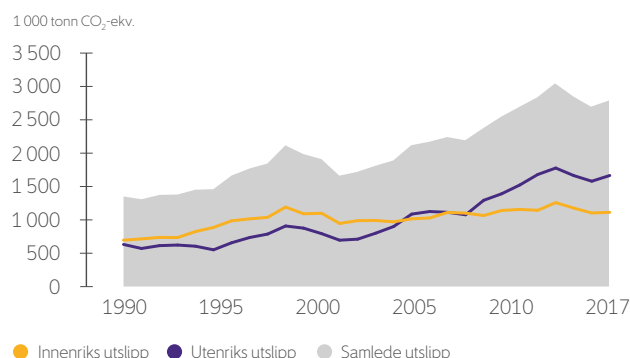
Samlede klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2017 tilsvarende i overkant av 5 prosent av Norges samlede utslipp, i størrelsesorden 2,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Utslippene fra innenrikstrafikken var omtrent på samme nivå som i 2016, mens det var en økning i utslippene fra utenrikstrafikken. Samlet var det en liten økning i utslippene.

KLIMAGASSUTSLIPPENE FRA INTERNASJONAL LUFTFART

CO₂-utslipp fra global luftfart var ifølge IATA 859 millioner tonn, eller om lag to prosent av de globale CO₂-utslippene (36 milliarder tonn) i 2017.

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
1990-2017





Tiltak for å redusere klimagassutslippene

Lufthavnenes største utslippskilde av klimagasser er flyene som lander og tar av, dernest kommer tilbringertjenesten - klimagassutslipp fra passasjerenes transport til og fra lufthavnene - og til slutt klimagassutslipp knyttet til drift av lufthavnene. Avinors mål er å halvere klimagassutslippene fra lufthavndriften innen 2022, sammenlignet med 2012 og samtidig bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringertjenesten og flytrafikken.

KLIMATILTAK I LUFTHAVNDRIFTEN

I 2018 var Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift på ca. 15 780 tonn CO₂-ekvivalenter, omtrent det samme utslippet som i 2012. De største utslippene fra Avinors drift kommer fra forbruk av drivstoff til egne kjøretøy, etterfulgt av energiforbruk og tjenestereise

Et viktig tiltak for å redusere klimagassutslipp fra egen drift i Avinor er å fase inn avansert biodiesel, da omtrent halvparten av Avinors klimagassutslipp kommer fra kjøretøyparken. Innføring av avansert biodiesel til kjøretøyene og biofyringsolje til oppvarming har ført til at klimagassutslippene i 2018 er omtrent de samme som i 2012.

Ved anskaffelser av kjøretøy i Avinor, skal det alltid gjøres en vurdering av om fossile kjøretøy kan erstattes med elektriske kjøretøy, og for å redusere klimagassutslippene i Avinor ytterligere, er det nødvendig å gå over til fornybar energi der det er mulig.

Arbeidet med å øke antallet ladepunkter på Avinors parkeringsanlegg har fortsatt i 2018 og forsterkes ytterligere i 2019.

Avinors lufthavner har gjennomgående høye kollektivandeler. Eksempelvis ligger Oslo lufthavn høyest i Europa. Andelene har økt de senere år, og målet er ytterligere vekst. Avinors viktigste bidrag er å legge infrastrukturen til rette på lufthavnene, og bidra med informasjon om tjenestene til de reisende.

KLIMATILTAK I FLYTRAFIKKEN

Over 95 prosent av klimagassutslippene innen luftfarten kommer fra flyene. Klimagassutslippene fra innenriks luftfart vil, med forventet energieffektivisering, være omtrent uendret i 2030 sammenliknet med 2016, tross forventet trafikkvekst. Utenriks kan utslippene øke, som følge av vesentlig trafikkøkning.

De viktigste utslippsreducerende tiltakene for flytrafikken er knyttet til flåteutskifting, effektivisering av luftrommet, bærekraftig biodrivstoff og introduksjon av elektriske og hybridelektriske fly, samt avgifter og kvoter.

FLÅTEUTSKIFTING

Flyelskapene viderefører arbeidet med energieffektivisering og flåteutskifting. Siden 2001 er klimagassutslippene pr setekilometer i Norge mer enn halvert som følge av flåteutskiftingen. SAS og Norwegian fornyer fortløpende sine flåter, og opererer utelukkende siste generasjon fly. Mer energieffektive motorer, forbedret aerodynamikk, lavere vekt og flere seter medfører eksempelvis at de nye Boeing- og Airbus-flyene har betydelig lavere drivstoff-forbruk og klimagassutslipp per setekilometer enn forrige generasjons fly.

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. Fordelen med disse innflygningsprosedylene 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 drivstoffbruket og klimagassutslippene. Oslo lufthavn hadde per 31. desember 2018 gjennomført ca. 25 000 flygninger siden de nye prosedyrene ble innført. Med en beregnet gjennomsnittlig drivstoffbesparelse 75 kg pr innflygning, gir dette et resultat på 6 000 tonn CO₂. Etter planen vil Trondheim, Stavanger og Bergen kunngjøre tilsvarende prosedyrer i desember 2019.

JET BIODRIVSTOFF

Innfasing av biodrivstoff for luftfart blir, både av bransjen selv og FNs luftfartsorganisasjon ICAO, regnet som et svært viktig tiltak for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten.

I januar 2016 ble Oslo lufthavn, i samarbeid med AirBP, Neste, SkyNRG, Lufthansa Group, KLM og SAS, verdens første internasjonale lufthavn som kan levere biodrivstoff til alle flyselskap som tanket der. I august 2017 ble ordningen utvidet til også å omfatte Bergen lufthavn, Flesland. I 2018 ble det blandet inn et mindre

volum biodrivstoff i flydrivstoffet på Oslo lufthavn og Bergen lufthavn, Flesland. Biodrivstoffet som selges til flyselskapene i Norge er produsert uten palmeolje eller palmeoljeprodukter.

Per i dag er det svært begrenset tilgang på biodrivstoff til fly på verdensmarkedet. Sammen med flyselskapene og NHO Luftfart har Avinor fått utredet mulighetene for å etablere storskala produksjon av biodrivstoff, basert på biomasse fra norsk skog. Konklusjonen er at dette kan realiseres fra 2020 - 2025, men dette er avhengig av langsiktige og forutsigbare ramme-betingelser som ikke reduserer norsk luftfarts konkurransekraft.

I forbindelse med framleggingen av Statsbudsjettet for 2019 varslet Regjeringen at det skal innføres et omsetningskrav på 0,5 prosent avansert biodrivstoff i luftfart fra 2020. Kravet innebærer at det ikke skal brukes biodrivstoff fra problematiske råstoff som palmeolje i luftfarten. Regjeringens mål er at 30 prosent av drivstoffet innen luftfart være bærekraftig innen 2030.

ELIKTRIFISERING AV LUFTFARTEN

Et av de sannsynlige tiltakene for å redusere utslipp av klimagasser vil være elektrifisering av alle deler av luftfarten, herunder drift av infrastruktur som bygg og anlegg, motorisert ferdsel på lufthavnene og selve flytrafikken.

Med et allerede etablert marked for korte flygninger med små fly, betydelig erfaring og stor interesse for elektrifisering av transport og tilnærmet 100 prosent fornybar elektrisitet, er Norge i en unik posisjon til å ta i bruk elektriske fly. Basert på informasjon Avinor har innhentet fra flyprodusentene, er det realistisk å anta at de første elektriske eller hybridelektriske flyene kan være i passasjertrafikk på kortbanenettet 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 sammen med Luftfartstilsynet fått i oppdrag fra regjeringen å utvikle et program for å legge til rette for introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart. Avinors satsing på elektrifisering av luftfarten har vakt betydelig nasjonal og internasjonal oppsikt, og flere flyprodusenter ser på Norge som et aktuelt første marked for de første elektrifiserte passasjerflyene, som er forventet å være små og ha begrenset rekkevidde.

AVGIFTER OG KVOTER

I Norge er innenriks luftfart som et av få land i verden ilagt CO₂-avgift. I 2018 utgjorde denne 1,28 kroner per liter jet fuel, eller om lag 500 kroner per tonn CO₂. Iht internasjonale avtaler er det ikke anledning til å legge CO₂-avgift på utenrikstrafikken.

Siden 2012 har sivil luftfart også vært del av EUs kvotehandelssystem, på linje med energi og industri. Om lag 75 prosent av flyngningene i og fra Norge er omfattet av EUs kvotehandelssystem. EUs mål er at utslippene i kvotepliktig sektor skal være 43 prosent lavere i 2030 enn de var i 2005.

Flyselskapene må søke om og får tildelt et visst antall gratiskvoter basert på produksjonen de hadde i 2010, og må redusere sine utslipp eller kjøpe kvoter for overskytende utslipp. Kvoteprisen har variert. 1. mars 2019 omsettes kvoter for anslagsvis 215 kroner per tonn. EU forventes å redusere omfanget av tilgjengelige kvoter fram mot 2030 for at målene skal nås. Dette vil øke kvoteprisene og på sikt føre til høyere kostnader for norsk luftfart.

1. juni 2016 ble det innført en passasjeravgift på alle avreiste flygninger fra norske lufthavner. Fra 1. april 2019 er den 200 kroner for reiser utenfor Europa og 75 kroner for reiser i Europa.

FN-organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) har besluttet karbonnøytral vekst fra 2020 som sektormål for internasjonal luftfart. På ICAOs generalforsamling i oktober 2016 ble det enighet om å innføre et kvotesystem for klimagassutslipp fra internasjonal luftfart som, sammen med andre tiltak, skal bidra til å nå målet. Mekanismens første fase på seks år fra 2021 vil være frivillig for statene. Så langt har 78 stater, deriblant Norge, meldt frivillig deltakelse i denne fasen. Flytrafikken mellom disse statene står for om lag 75 prosent av den internasjonale flytrafikken.

VERDENS FØRSTE LUFTHAVN MED SNØKJØLING

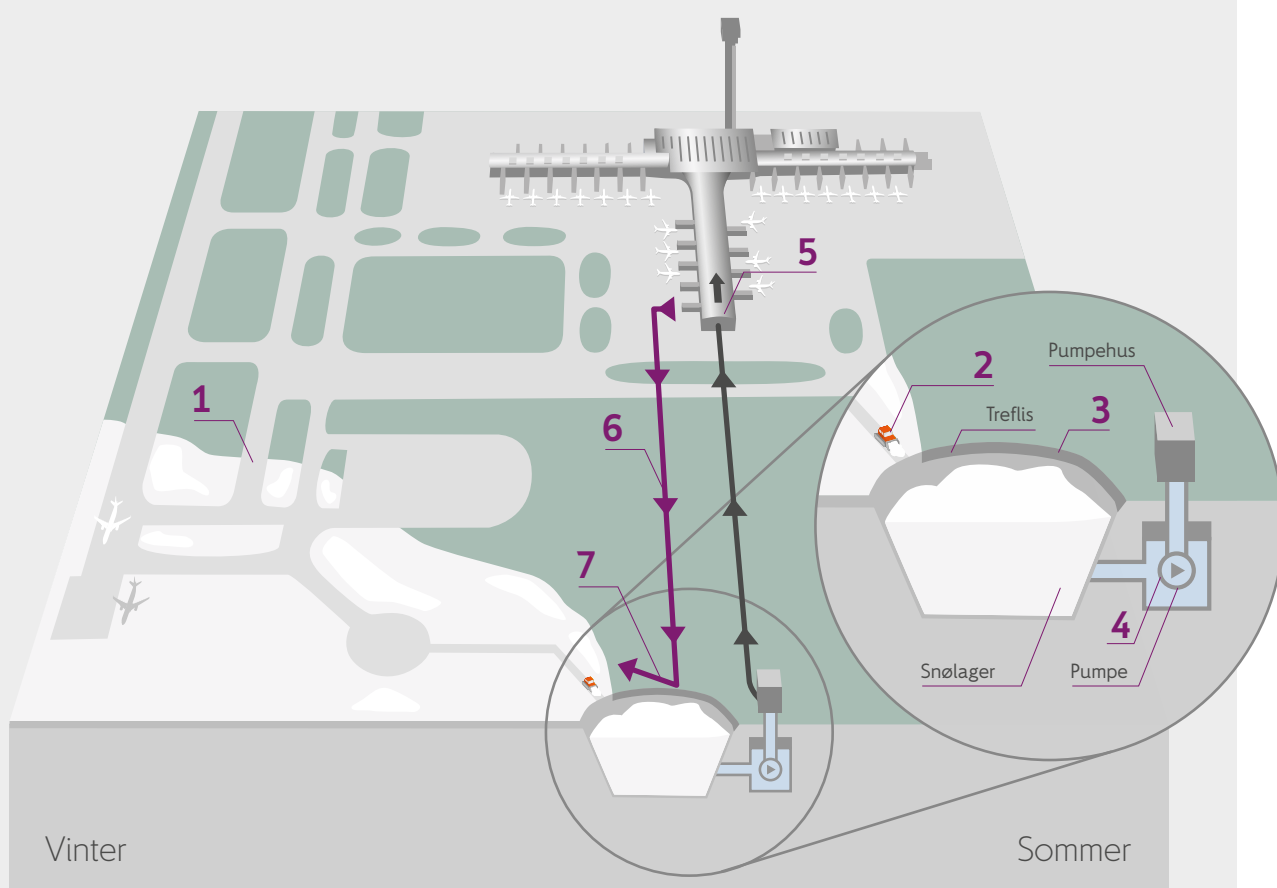
Hver vinter samles det opp enorme mengder snø på Oslo lufthavn. Snøen deles i to kategorier, ren og uren, det vil si om den er med eller uten kjemikalier fra baneavising.

Den urene snøen samles opp, og når den smelter, går det forurensede vannet til kommunens rensanlegg og forvarmes av gjenvunnet varme. Den rene snøen får smelte på naturlig vis og synke ned i grunnen. På Oslo lufthavn er dette viktig for å opprettholde vannbalansen i grunnen. Det er en del av konsesjonskravene for å få drive lufthavnen.

Men først samles den rene snøen opp i et stort snølager formet som et basseng. Når det er fullt dekkes bassenget

med sagflis. Sagflis isolerer godt og gjør at vi kan ta vare på kulden som ligger i snøen og isen. Kulden fra smeltevannet utvinnes i en varmeveksler og overføres til det sentrale kjøleanlegget. Smeltevannet føres tilbake til lageret hvor det på nytt «varmeveksles» mot snø og is i snølageret for deretter å gjennomgå ny syklus med overføring av kulde mot sentralt kjøleanlegg. Energien i snøen og det kalde smeltevannet skal brukes til kjøle ned Pir Nord på varme dager.

Etter hvert som snøen og isen i snølageret smelter blir det et overskudd av rent smeltevann. Dette slippes gradvis ned i grunnen og bidrar til å opprettholde vannbalansen i grunnen.



1. Snøen brøytes fra hele lufthavnområdet.
2. Deponeres i et snølager
3. Om våren dekkes snøen med treflis som isolasjon
4. Om sommeren smelter snøen, og smeltevannet filtreres og pumpes til terminal 2
5. En varmeveksler overfører kulden til fjernkjølenettet
6. Returvannet blir tilbakeført til snødeponiet for å holde smelteprosessen i gang.
7. Overflødig vann infiltreres til grunnen.

Samfunnsansvar

Avinors samfunnsansvar er inndelt i fire hovedområder: 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 2018

Avinor skal sikre hele Norge gode luftfartstjenester

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2018
9 INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR 	Punktlighet: 88 prosent innenfor 15. min Regularitet: 98 prosent	83,5 prosent 98 prosent
	Alle lufthavner skal sertifiseres i henhold til ISO 14001:2015-standarden	• Det er bygget opp en ny miljøstyring hvor sentral miljøstyring og operativ drift er sertifisert etter ISO 14001:2015-standarden • Alle Avinors lufthavner vil i begynnelsen av 2019 inngå i et felles Avinor-sertifikat
	Lufttransport skal være tilgjengelig for alle	• Det er etablert Avinor-standarder for terminal- og driftsbygg, som ivaretar krav til universell utforming i byggeprosjekter • Avinors lufthavner universelt utformet i 2025
	Avinor skal effektivisere, modernisere og investere i økt kapasitet	• Tilrettelegger for økt non-Schengen trafikk på Oslo lufthavn • Planlegger sjømatsenteret for flyfrakt på Oslo lufthavn • Planlegger tredje rullebane på Oslo lufthavn • Ny Bodø lufthavn planlegges • Oppgraderingen av Stavanger lufthavn, Sola snart slutført • Videreutvikling av Tromsø lufthavn planlegges • Driften på Haugesund lufthavn konkurranseutsettes • Senter for fjernstyrte tårn bygges i Bodø • Digitalisering og automatisering av en rekke tjenester – herunder autonome kjøretøy
	Avinor skal arbeide for å forbedre kundeopplevelsen	• Tilfredsheten blant våre reisende har aldri vært høyere enn i 2018 (ASQ) • Vertskaps-prosjekt gjennomført i Oslo og Bergen • Ny plattform for digital kundekommunikasjon (CRM)
	Avinor skal forebygge uønskede hendelser og sikre god beredskap	• Ingen luftfartsulykker med eller uten personskader eller alvorlige luftfartshendelser i norsk luftfart der Avinor eller Avinor Flysikring AS medvirket til årsaken i 2018

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

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2018
13 STOPPE KLIMAENDRINGENE 	Avinor skal innen 2022 halvere egne totale kontrollerbare klimagassutslipp sammenlignet med 2012, og bidra til å redusere klimagassutslipp fra tilbringer tjenesten og flytrafikken	• Avinors egne, kontrollerbare klimagassutslipp fra lufthavndrift ca 17 500 tonn CO₂ ekvivalenter, omtrent det samme som i 2012 • Klimagassutslipp fra alt jetdrivstoff til sivile formål 2,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter • Elfly levert våren 2018 • Avansert biodiesel ved Oslo, Trondheim, Bergen, Ålesund, Molde og Kristiansand • Anskaffet 11 elektriske og 12 hybridelektriske kjøretøy • Økning i antall ladepunkter • Skiltgjenkjenningssystem på samtlige lufthavner • Kollektivandel Oslo lufthavn 71 prosent • 25 000 kurvede innflygninger ved Oslo lufthavn • Bærekraftig jet biodrivstoff på Oslo og Bergen lufthavn
7 REN ENERGI FOR ALLE 	Avinor skal redusere innkjøpt energi med 25 prosent innen 2020 sammenlignet med energiforbruket på bygg og anlegg i 2012	• To 1 500 m dype geotermiske energibrønner på Oslo lufthavn • Snødeponi på Oslo lufthavn for nedkjøling av bygg • Solcelleanlegg på Svalbard lufthavn utvidet • Alle lufthavner energiledelse og energioppfølgingssystem
14 LIV UNDER VANN 	Aktivitetene ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø	• 11 lufthavner mer avisings-kjemikalier enn tillatt • Tiltak/planer for fjerning av PFOS v. Harstad/Narvik, Fagernes, Oslo lufthavn
15 LIV PÅ LAND 	Avinor skal arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for beboerne ved 10 av Avinors mest støyutsatte lufthavner innen 2020	• Minimal økning i flystøy tross betydelig økt trafikk på Oslo lufthavn • 95 prosent overholdelse av nye utflygingskorridorer • Gjennomført støykartlegging Bergen lufthavn, Flesland – nye flytraséer for helikopter innført • Gjennomført støykartlegging på Sandane, Båtsfjord, Sogndal, Hasvik og Kirkenes

Avinor skal være en profesjonell og attraktiv arbeidsgiver

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2018
8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	Skape en forbedringskultur i hele konsernet	70 prosent høyt eller svært høyt engasjement for jobben - Gjennomført forhandlingsprosess for ny pensjonsordning - Implementert konsernfelles rammeverk opplæring - Digital modenhetsanalyse gjennomført - Lansert Avinors lederplattform - Prosjekt for ny organisering av opplæring igangsatt - Program for medarbeidere som utmerker seg utviklet - Antall lærlinger 20
	Sykefravær 4,5 prosent eller lavere	4,7 prosent sykefravær - Opprettet IA-utvalg - Nye rutiner og kurs i sykefraværs- oppfølging innført
17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE 	H1-verdi <2 H2-verdi <10	- H1-verdi: 3,8 - H2-verdi: 5,1 11 fraværsskader, hvorav 4 alvorlige
	Redusere brudd på arbeidstidsbestemmelsene	De fleste enheter redusert antall brudd, men enkelte har hatt uforutsette bemannings-utfordringer i perioder. Fulgt tett opp med konkrete tiltak
5 LIKESTILLING MELLOM KJØNNENE 	Kvinneandelen i konsernet skal være 25 prosent i løpet av 2020	- Kvinneandelen blant fast ansatte er 22,5 prosent - Antallet kvinner i ledende stillinger er tilnærmet lik andelen kvinner i selskapet, med 20,5 prosent i konsernet som helhet, 33,3 prosent i konsernledelsen og 50 prosent i styret - Opprettet et kvinne-nettverk som skal bistå HR i å tiltrekke og beholde dyktige kvinner
	Avinor er IA-bedrift med mål om å hindre utstøting fra arbeidslivet	Tilpassede arbeidsavtaler med 30 medarbeidere
	Avinor skal bidra til økt sysselsetting for personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter	Gjennomført tilretteleggingstiltak for personer med nedsatt funksjonsevne og reduserte yrkesmuligheter
	Forhindre HMS-avvik, personskader og arbeidsrelatert sykdom	- Etablert HR-, Kompensasjons- og HMS-utvalg under konsernstyret - Etablert HMS-handlingsplaner for alle lokale enheter - utarbeidet kompetanseplan iht krav i arbeidsmiljøloven

Avinor skal sikre ansvarlig forretningsførsel

BÆREKRAFTSMÅL	AVINORS MÅL	RESULTATER 2018
8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST 	Nulltoleranse for alle former for korrupsjon	• Utviklet anti-korrupsjonsprogram med fokus på forebyggende og kontrollerende aktiviteter • Implementert overvåking av korrupsjonsrisiko i konsernsystem for strategisk risikostyring • Gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse av korrupsjon og misligheter i prosjektstyrings-miljøene i utbygging og IT • Identifiserte risiko håndteres via compliance officer og fagmiljøet
	Ansatte, leverandører og samarbeidspartnere skal kjenne og følge Avinors etiske retningslinjer	• Ledergrupper og risikoeksponert personell gjennomført skreddersydd opplæring tilpasset risikoen • Obligatorisk kurs for alle ansatte og innleid personell • Avinors kontraktsparter avtale om ansvarlig forretningsførsel • Alle ansatte er pålagt å registrere egne eksterne verv, bierverv og øvrige roller
12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON 	Avinor skal ha gode varslingsrutiner for håndtering av kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen	• Nedsatt utvalg som behandler varsler om kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen • I underkant av 200 henvendelser – alle ferdig behandlet • Avinors compliance-funksjon fulgt opp at konsernet etterlever eksternt og internt regelverk knyttet til korrupsjon, misligheter og etisk regelverk. Rapport til ledelse/styret
	Avinor skal motarbeide konkurransehemmende atferd	• Etablert konsernretningslinjer som utfyller det off. regelverket for å sikre konkurranse i den enkelte kontraktsinngåelse.
	Avinor skal sikre at alle avtaleparter har etiske retningslinjer og tar samfunnsansvar på alvor	• Inngått samarbeidsavtale med Skatteetaten om forsterket innsats mot arbeidsmarkeds-kriminalitet. • Følger regelverket for offentlig anskaffelser
	Avinor skal sikre ansvarlig behandling av personopplysninger	• Utpekt personvernombud • Etablert system for internkontroll • Inngått databehandleravtaler med underleverandører • Ikke mottatt klager vedrørende brudd på kunders personvern i 2018.

Konsernledelsen



DAG FALK-PETERSEN

Konsernsjef



ANDERS KIRSEBOM

Administrerende direktør
Avinor Flysikring AS



ØYVIND HASAAS

Lufthavndirektør
Oslo lufthavn



ANETTE SIGMUNDSTAD

Lufthavndirektør
Stavanger lufthavn, Sola



MARIT HELENE STIGEN

Lufthavndirektør
Trondheim lufthavn, Værnes



THORGEIR LANDEVAAG

Divisjonsdirektør for nasjonale,
regionale og lokale lufthavner



PETTER JOHANNESSEN

Konserndirektør
økonomi og finans



**MARGRETHE
SNEKKERBAKKEN**

Konserndirektør for strategi,
sikkerhet og miljø



EGIL THOMPSON

Konserndirektør
kommunikasjon og marked



MARI HERMANSEN

Konserndirektør
HR, juridisk og forretningsstøtte



STINE RAMSTAD WESTBY

Konserndirektør
drift og infrastruktur

Leif Anker Lorentzen fratrådte som lufthavndirektør på Stavanger lufthavn, Sola pr 1. mars 2019. Ny lufthavndirektør på Sola er Anette Sigmundstad. Aslak Sverdrup fratrådte som lufthavndirektør på Bergen lufthavn, Flesland pr. 1. mars 2019. Prosess med rekruttering av ny lufthavndirektør pågår pr mars 2019.

Styret



ANNE CARINE TANUM

Styreleder



OLA HENRIK STRAND

Nestleder
CEO, BluWrap



**LINDA BERNANDER
SILSETH**

Styremedlem



HERLOF NILSSEN

Styremedlem
Administrerende direktør,
Helse Vest RHF



ELI SKRØVSET

Styremedlem
Konserndirektør for
virksomhetsstyring, Bane NOR



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 43 statlig eide lufthavnene, en helikopterhavn 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 lufthavnene.



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

Postboks 150
2061 Gardermoen

avinor.no