

# RAPPORT OM SAMFUNNSANSVAR 2014



# INNHOOLD

---

<b>4 FORORD</b>		
<b>5 OM AVINOR</b>		
<b>6 PRIORITERINGER I AVINORS ARBEID MED SAMFUNNSANSVAR</b>		
6 Interessentdialog		
6 Dialog med tillitsvalgte		
6 Fire hovedtemaer		
<b>7 LØFTER GITT I 2013-RAPPORTEN</b>		
<b>8 SAMFUNNSOPPDRAGET: SIKRE HELE NORGE GODE LUFTFARTSTJENESTER</b>		
8 Luftfartens samfunnsnytte er stor og voksende		
8 Strategi for nordområdene		
9 Høyt sikkerhetsnivå		
11 Høy grad av pålitelighet		
11 God tilgjengelighet		
11 Solide resultater og økonomiske utfordringer		
11 Innovative ramper		
12 Store investeringer i økt kapasitet		
12 Forskning og utvikling med fokus på sikkerhet		
13 Avinors omdømme styrket		
14 Avinors sponsorstøtte		
<b>15 AVINOR SKAL VÆRE EN DRIVKRAFT I ARBEIDET MED LUFTFARTENS KLIMA- OG MILJØUTFORDRINGER</b>		
15 Avinors miljøpolicy og miljømål		
15 Klimagassutslipp		
16 Klimagassutslipp fra flytrafikken		
18 Klimagassutslipp fra lufthavndriften		
19 Transport til og fra flyplassene		
20 Energi		
20 Klimatilpasning		
21 Fly- og helikopterstøy		
22 Utslipp til vann og grunn		
22 Utslippstillatelser		
22 Miljøprosjektet		
23 Avising av fly og banesystemer		
23 Øvrige utslipp til vann og grunn		
24 Påvirkning av landskap og naturmiljø		
26 Forbruk av produkter og materialer		
26 Avfall		
26 Luftkvalitet		
27 Påvirkning av kulturminner og kulturmiljøer		
<b>28 NØKKELTALL AVINOR KONSERN</b>		
<b>29 AVINOR SKAL VÆRE EN PROFESJONELI OG ATTRAKTIV ARBEIDSGIVER</b>		
29 Samarbeid		
29 Kompetanseutvikling		
29 Rekruttering		
29 Nedgang i brudd på arbeidstidsbestemmelser		
30 Forebyggende HMS- og sykefraværsarbeid		
<b>31 ANSVARLIG FORRETNINGSFØRSEL</b>		
31 Innkjøpsstrategi		
31 Erklæring om nærstående parter		
31 Etske retningslinjer		
31 Compliance-funksjon		
31 Varsling		

Rapport om Avinors samfunnsansvar 2014 er utarbeidet i henhold til Global Reporting Initiative (GRI/G4/Core).



# FORORD

---

Avinors samfunnsoppdrag er å sørge for at norsk luftfart drives på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte. Vi skal samtidig sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende – i nært samarbeid med flyselskapene og andre aktører innen luftfarten. Denne rapporten skal bidra til å synliggjøre hvordan vi oppfyller samfunnsoppdraget vårt, samtidig som vi tar et aktivt ansvar for de miljømessige og samfunnsmessige konsekvenser av virksomheten.

Avinor gjennomførte i 2014 en analyse av luftfartens samfunnsnytte. Den dokumenterer hvor avhengig det norske samfunnet er av luftfart: Næringsvirksomhet, samfunnssikkerhet og beredskap, turisme, bosetting og utvikling i regioner og bysentra – alt betinger en velfungerende luftfart. Dessuten bidrar luftfarten som næring med omlag 60 000 arbeidsplasser. Analysen dokumenterer også at helsesektoren og sykehusstrukturen i landet vårt baserer seg på god tilgjengelighet til lufttransport. Rapporten viser kort sagt at luftfarten er en sentral

del av kollektivtransporten i Norge. Dette gjelder særlig for Nord-Norge.

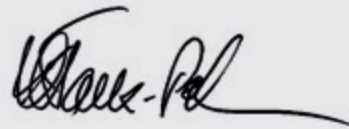
Dersom omfattende klimaendringer skal unngås, må utslipp av klimagasser reduseres med opp mot 80 prosent i OECD-landene innen 2050, sammenliknet med 1990. Dette krever tiltak i alle sektorer, inkludert luftfart. Derfor er hovedfokuset i arbeidet med samfunnsansvar i Avinor knyttet til miljø- og klimatiltak, selv om også andre områder er identifisert som viktige. Fire temaområder behandles i rapporten:

- Ivareta samfunnsoppdraget på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte og sikre hele Norge gode luftfartstjenester
- Være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer
- Være en profesjonell og god arbeidsgiver
- Sikre ansvarlig forretningsførsel

Arbeid med samfunnsansvar betyr at man stadig setter seg nye mål. Når det gjelder målene vi allerede har etablert, viser rapporten at vi ikke klarer full måloppnåelse på alle områder, men den dokumenterer også framgang, og presenterer våre planer for videre arbeid. Det er en særlig krevende utfordring å redusere klimagassutslippene, samtidig som luftfarten vokser og vi må utvide kapasiteten på de største lufthavnene.

Arbeidet med samfunnsansvar i Avinor bygger på OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv. Vi sluttet oss i 2014 til UN Global Compact. Den foreliggende rapporten er utarbeidet i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (G4).

Det er vårt mål at rapporten skal gi grunnlag for videre konstruktiv dialog med våre interessenter nasjonalt og internasjonalt om hvordan vi skal arbeide sammen for å videreutvikle luftfarten på en bærekraftig måte.



Dag Falk-Petersen, Konsernsjef



# OM AVINOR

---

Avinor er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet og har ansvar for de 46 statlig eide flyplassene og flysikringstjenesten for sivil og militær luftfart i Norge. 12 lufthavner drives i samarbeid med Forsvaret. Flysikringstjenesten er fra 1. juni 2014 organisert i et eget selskap heleid av Avinor. Denne rapporten omfatter også flysikringstjenesten. Ved utgangen av året var det 3 214 fast ansatte i konsernet. (3156 i 2013).

Avinors oppdrag er å legge til rette for sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i alle deler av landet. Antall passasjerer (rute, charter og offshore) ved Avinors lufthavner økte i 2014 til 50 millioner, en vekst på 2,7 prosent. Dette er femte året på rad med passasjerrekord. Utlandstrafikken har vokst mer enn innland i flere år, og utgjorde i 2014 39,1 prosent av Avinors totale antall passasjerer. Samlet for Avinors lufthavner ble det gjennomført 861 000 avganger eller landinger, opp 2,9 prosent fra året før. I tillegg kommer overflygninger i norsk luftrom, som steg med nær 10 prosent.

Aksjene i Avinor AS er 100 prosent eid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet forvalter statens eierstyring overfor Avinor, og fastsetter konsernets 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.

---

## VISJON

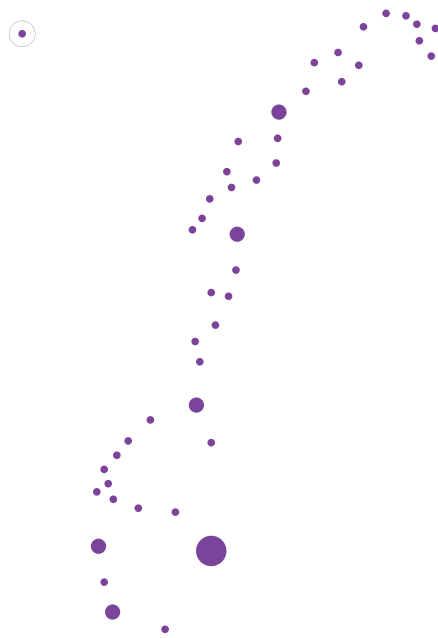
Vi skaper verdifulle relasjoner!

## MISJON

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

## VERDIER

- Åpen
  - Ansvarlig
  - Handlekraftig
  - Kundeorientert
- 



## Mer om Avinor

### Årsrapport og kvartalsrapporter

Avinors årsrapport består av styrets årsberetning, årsregnskap med noter, redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse, erklæring fra styret og daglig leder, vedlagt ekstern revisors beretning. I tillegg utarbeides og publiseres finansielle rapporter kvartalsvis. Her vises kvartalets hovedtall, regnskap samt en kortfattet beretning om finansielle forhold. Avinors årsrapporter og kvartalsrapporter er tilgjengelige på Avinors nettsider.

### §10-planen

I §10 i Avinors vedtekter heter det at styret hvert år skal utarbeide en rapport til Samferdselsdepartementet om selskapets samlede virksomhet, som også inneholder planer for framtiden. Dokumentet er offentlig tilgjengelig og kalles §10-planen. Minst hvert fjerde år – en gang per stortingsperiode – danner Avinors §10-plan grunnlag for en melding til Stortinget om Avinors virksomhet.

### Avinors bidrag til nasjonal transportplan 2018-2027

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk. Den legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene. NTP blir behandlet i Transport- og kommunikasjonskomiteen, som legger sin innstilling fram for Stortinget. Infrastrukturen for luftfarten er en del av meldingen [www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no).

# PRIORITERINGER I AVINORS ARBEID MED SAMFUNNSANSVAR

---

Avinors arbeid med samfunnsansvar bygger på OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv, samt de forventninger som stilles til samfunnsansvar i Avinors vedtekter og Regnskapsloven. Avinor sluttet seg i 2014 til UN Global Compact. Foreliggende rapport er utarbeidet i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (G4).

## **Interessentdialog**

Avinor er en virksomhet som berører hele landet og hele befolkningen. God og bred kontakt med de som er avhengige av våre tjenester, eller som på ulike måter blir berørt av vår virksomhet, er avgjørende for at vi skal kunne utføre oppdraget vårt på en god måte og gjøre riktige prioriteringer. Avinor gjennomfører derfor regelmessige møter med sine interessenter. Konsernets plan for dialog med sentrale interessenter blir gjennomgått av konsernledelsen hvert halvår og oppdateres fortløpende. De mest sentrale interessentene er kundene, det vil si flyselskapene og passasjerene, politikere på sentralt, regionalt og lokalt nivå, næringslivet, forsvaret, samt regulatoriske myndigheter innen luftfart og miljø. Viktige temaer for alle interessentene er økonomi, kapasitet, pålitelighet, tilgjengelighet og håndtering av miljø- og klimaspørsmål. Avinor har også regelmessig, men uformell, kontakt med ulike interesseorganisasjoner. Temaer som reises er miljø- og klimaspørsmål, universell utforming og tilgjengelighet på flyplassene. Det gjennomføres også regelmessige kundeundersøkelser. Viktige spørsmål for de reisende er pålitelighet, kapasitet og service på flyplassene.

## **Dialog med tillitsvalgte**

De tillitsvalgte er viktige samarbeidspartnere for å realisere konsernets mål. Avinor har i 2014 hatt et godt samarbeid med de tillitsvalgte, både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende prosesser. Samarbeidsmodellen mellom tillitsvalgte og ledelse videreutvikles for å sikre gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnadseffektivitet i hele konsernet. Avinors ansatte er representert i Avinors styre med fire av ti representanter. Det velges også representanter av og blant de ansatte til styrene i datterselskapene.

## **Fire hovedtemaer**

Med Avinors strategi og interessentdialogen som utgangspunkt er det identifisert fire temaområder for Avinors samfunnsansvar:

- Ivareta samfunnsoppdraget på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte og sikre hele Norge gode luftfartstjenester
- Være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima- og miljøutfordringer
- Være en profesjonell og god arbeidsgiver
- Sikre ansvarlig forretningsførsel

Avinor har ingen egen stab for samfunnsansvar. Strategidirektøren har ansvar for samfunnsansvarsrapporten, og arbeidet med de enkelte temaene skjer i linjen.

# LØFTER GITT I 2013-RAPPORTEN

---

I fjorårets rapport om arbeidet med samfunnsansvar i Avinor ble det gitt en del løfter om iverksettelse av tiltak på ulike områder. Dette kommer vi tilbake til gjennom årets rapport. Nedenfor følger en oppsummering av noen av de viktigste løftene og hvordan de har blitt fulgt opp:

- En rapport som luftfartens samfunnsnytte skulle utarbeides i løpet av 2014. *Denne ble lansert i januar 2015 og får bred omtale i årets rapport.*
- Sikkerhet: I 2013 rapporten ble det uttalt at «For å styrke Avinors evne til proaktiv og sikkerhetsfokusert styring, blir ny prosess og nytt verktøy for avvikshåndtering implementert tidlig i 2015. *Det nye avvikshåndteringsverktøyet blir lansert i og satt i drift i juni 2015.*
- Innkjøp: I 2013-rapporten het det at «70 prosent av kontraktene som ble inngått i 2013 inneholdt krav til leverandørens håndtering av samfunnsansvar (miljø, arbeidsforhold, menneskerettigheter). Målet for 2014 er 90 prosent». *Situasjonen er at alle konsernfelles avtaler (100 %) blir inngått med vekt på miljø. System for systematisk registrering på menneskerettigheter og arbeidsforhold er ikke helt på plass ennå, men vil bli utviklet i løpet av 2015.*
- Human relations: I 2013-rapporten ble det redegjort for at Avinor arbeider med utvikling av en mangfoldstrategi som skal være klar i 2014: *I 2014-rapporten rapporterer vi at Avinors strategiske føring er at vi arbeider for at «sammensetningen av konsernets ansatte i økende grad bør representere et snitt av den norske befolkningen. Konsernet jobber kontinuerlig med*

*å etablere tiltak rettet mot underrepresenterte grupper. Både kommunikasjon og kanalvalg knyttet til rekruttering ble i 2014 justert for å tiltrekke flere unge kandidater og kvinner. I løpet av 2014 er det startet konkrete tiltak for å etablere relasjoner til jenter som har startet et utdanningsløp innen håndverksfag, blant annet gjennom praksisplasser.*

- Klima:
  - Avinor skal redusere de totale klimautslipp konsernet selv kontrollerer i perioden 2012–2015, uavhengig av trafikkvekst. *Utslippstillatelsene for 2014 ligger under 2012.*
  - Flere flyplasser enn Oslo, Trondheim, Værnes og Kjevik vil delta i Airport Carbon Accreditation ordningen de neste årene: *Stavanger og Bergen kom med i 2014.*
  - Avinor skal være en pådriver for å redusere de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart: *Dette blir det grundig redegjort for i 2014-rapporten. Men det kan ikke underslås at trafikkveksten fortsatt representerer en stor utfordring for målsettingen.*
  - Det skal etableres en klimahandlingsplan i løpet av 2014. *Dette arbeidet er ikke avsluttet, blir ferdigstilt i 2015.*
- Miljø:
  - Avinor skal ikke ha brudd på utslippstillatelsene: *På Oslo Lufthavn var det i 2014 i alt 9 brudd på utslippstillatelsen for grunnvannet og 1 brudd for vassdrag. Ingen på øvrige lufthavner.*
  - Avinor skal oppnå en sorteringsgrad for avfall på 60 % i 2015: *I 2014 oppnådde Avinor totalt 58 % sorteringsgrad. Oslo lufthavn alene oppnådde 62 %.*

- Utslipp av PFOS (brannslukningseskum som inneholder miljøgifter. Se nærmere omtale senere i rapporten): Vurdering av risiko for menneskelig helse og økosystemer skulle ferdigstilles i løpet av 2014. *Dette arbeidet tar lenger tid enn beregnet. Det blir arbeidet med spesielle tiltaksplaner for Oslo Lufthavn, Kjevik, og Evenes. Det er også behov for oppfølging på ulikt nivå på flere lufthavner.*



# SAMFUNNSOPPDRAGET: SIKRE HELE NORGE GODE LUFTFARTSTJENESTER

---

Avinors samfunnsoppdrag er, i henhold til vedtektene, «å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en samlet flysikkerhetstjeneste for sivil og militær sektor. Virksomheten skal drives på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte, og sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende».

**Luftfartens samfunnsnytte er stor og voksende**  
Norge er et land med store avstander og utfordrende topografi, og norsk næringsliv er internasjonalt orientert. Det betyr at næringslivet er helt avhengig av luftfarten. I Norge er luftfart en viktig del av kollektivtransporten, og luftfarten er avgjørende for bosetting, reiseliv, helsevesenet, utdanning, idrett og kultur.

Det ble i 2014 gjennomført en analyse av luftfartens samfunnsnytte i Norge. Den dokumenterer blant annet at:

- To av tre nordmenn har tilgang til en flyplass innenfor en times reise. 99,5 prosent av befolkningen kan reise til Oslo, og være tilbake på hjemstedet samme dag.
- Luftfarten bidrar med 60 000–65 000 arbeidsplasser.
- Luftfarten har stor betydning for regional vekst og tilgjengelighet til regionsentra.
- Det er om lag 200 direkteforbindelser med minst én ukentlig avgang mellom Avinors lufthavner og utlandet, og antallet direkte interkontinentale reiser forventes tredoblet de neste ti år.
- 13 prosent av alle innenriks flyreiser er knyttet til olje- og gasssektoren. Det gjennomføres nær 700 000 helikopterreiser årlig til installasjonene på sokkelen.

- For norsk turisme har luftfarten stor og økende betydning: 34 prosent av alle turister som kommer til Norge benytter fly, og denne transportformen øker mest. Flyturistenes forbruk i Norge er på om lag 13 milliarder kroner.
- I 2013 gjennomførte hver innbygger i Norge i snitt 2,7 flyreiser innlands. De nordligste fylkene har den høyeste flyreisefrekvensen med 6–8 årlige reiser per innbygger.
- Luftfart spiller en viktig rolle for Norges desentraliserte utdanningssystem. Og flytilbudet har stor betydning for rekrutteringen av både studenter og fagpersonell.

Analysen viser også at luftfarten er også helt sentral for helsesektoren i Norge: I 2013 ble det registrert over 32 000 ambulanseflybevegelser mellom Avinors lufthavner. Dette tilsvarer rundt 4 prosent av det totale antallet flygninger i Norge. Det gjennomføres 300 000 pasientreiser med rutefly årlig. I tillegg gjennomføres det årlig omkring 170 000 reiser med ledsagerhjelp til passasjerer med redusert mobilitet. Betydningen for helsesektoren er størst i Nord-Norge, og sykehusstrukturen baserer seg blant annet på tilgjengelighet av lufttransport.

## **STRATEGI FOR NORDOMRÅDENE**

28 av Avinors 46 flyplasser ligger i landets tre nordligste fylker. Lange avstander og store utfordringer for landbasert transport gjør luftfarten viktigere i Nord-Norge enn i noen annen landsdel. For å få økt innsikt i Nord-Norges særlige utfordringer og muligheter, og for å sikre at Avinors tjenester bidrar til å løse landsdelens transportbehov best mulig, har Avinor, i nært samarbeid med myndigheter,



---

næringsliv og utdanningsinstitusjoner, utviklet en Nordområdestrategi. Avinor regner med å investere mellom 8 og 13 mrd. kroner i Nord-Norge fram mot 2040. Nordområdestrategien er tilgjengelig på Avinors nettsider.

### **Høyt sikkerhetsnivå**

Avinor har et høyt sikkerhetsnivå. Det var ingen luftfartsulykker med personskader i norsk luftfart i 2014 der Avinor var medvirkende part. Det var heller ingen alvorlige luftfartshendelser der Avinor medvirket til årsaken. I 2013 var det heller ingen registrerte luftfartsulykker med personskader i norsk luftrom der Avinor var medvirkende part. Det var én alvorlig luftfartshendelse der Avinor medvirket til årsaken i 2013.

Flysikkerhet er sentralt i Avinors investeringspolicy, og tiltak som gir best mulig sikkerhetsgevinst i forhold til ressursbruk prioriteres. Grunnlaget for sikkerhetsarbeidet er et omfattende nasjonalt og internasjonalt regelverk. Sikkerhetsarbeidet er en kontinuerlig prosess hvor nye utfordringer må møtes med nye tiltak.

Avinor har en aktiv sikkerhetskultur basert på erfaringsoverføring, revisjoner, undersøkelser og analyser. I perioden 2011 til 2014 har det vært arbeidet med et prosjekt – SMART-prosjektet – som har hatt til hensikt å forbedre styringen fra strategisk til operativt nivå, med tydeliggjøring av den enkelte ansattes roller, ansvar og arbeidsoppgaver. Det er også etablert et nytt verktøy for avvikshåndtering, som implementeres tidlig i 2015.





---

Endringer i trusselbildet har utløst ønsker hos lovgiver om nytt og forbedret utstyr i sikkerhetskontrollen. Avinor arbeider med å avklare investeringsbehov og gjennomstrømningskonsekvenser i sikkerhetskontrollen. I 2014 har situasjonen relatert til sykdommen Ebola ført til styrkede prosedyrer og rutiner mellom Avinor og helsemyndighetene.

Noen av sikkerhetstiltakene på flyplassene er kontroversielle, og har blitt møtt med prinsipielle spørsmål knyttet til personlig integritet. Som et ledd i å utvikle framtidens sikkerhetskontroll, tester Avinor security-scannere ved Oslo Lufthavn våren 2015. Tre forskjellige securityscannere prøvekjøres for å lære hvordan disse kan bidra til økt sikkerhet. Samtidig skal det vurderes om de kan bidra til en kontroll som oppleves som mer behagelig for passasjerene. Skannerne bruker millimeterbølgeteknologi. Bildene blir ikke lagret, og sikkerhetskontrolløren får kun fram en skjematisk figur når passasjeren skannes.

Det er kontinuerlig fokus på å redusere risiko for kollisjon mellom fly og fugl. Det utføres risikoanalyser ved lufthavnene for å sette inn nødvendige tiltak, det gjennomføres opplæring og nytt utstyr prøves ut.

Avinor skal i kommende treårsperiode sertifisere alle sine lufthavner i henhold til et felleseuropeisk regelverk utarbeidet av det europeiske flysikkerhetsbyrået European Aviation Safety Agency (EASA). Forberedelser til sertifiseringen har pågått i 2014.

Avinor gjennomfører flere store prosjekter innen flysikkerhet som skal bidra til økt sikkerhet, økt kapasitet, mer effektive tjenesteleveransen og redusert miljø-

---

påvirkning. Et av prosjektene er Southern Norway Airspace Project (SNAP). Dette ble implementert i slutten av 2014 og medførte en ny luftromsorganisering for store deler av Vestlandet, Møre og Romsdal og Trøndelag.

### Høy grad av pålitelighet

Konsernets mål for punktlighet og regularitet er henholdsvis 88 prosent og 98 prosent. Måloppnåelsen avhenger av samspillet mellom lufthavn, flyselskap og ytere av lufthavnrelaterte tjenester, i tillegg til værmessige forhold. Punktligheten ved Avinors lufthavner (ankomst for rute og charter) steg til 88 prosent i 2014 mot 85,7 prosent i 2013. Regulariteten, et mål på hvor stor andel planlagte flygninger det er som faktisk blir gjennomført, var på hele 98,8 prosent i 2014, som det har vært de siste årene.

Vinteren byr på store utfordringer for flytrafikken i Norge og Avinor utarbeider hvert år en plan for vintervedlikehold, i samarbeid med flyselskapene. Planene blir evaluert etter hver vinter med fokus på forbedringspunkter.

### God tilgjengelighet

Prinsippet om universell utforming tilsier at flytransport skal være tilgjengelig for alle som har behov for det. Avinor samarbeider med flere organisasjoner for funksjonshemmede for å få innspill om tiltak for å bedre tilgjengeligheten.

Samferdselsdepartementet innførte i 2013 et nytt regelverk for universell utforming på norske flyplasser. Nybygg og ombygginger på flyplassene legger uni-

versell utforming til grunn. På den nye terminalen på Oslo Lufthavn vil hensynet til universell utforming bli ivaretatt gjennom alle aspekter av bygg og installasjoner. Avinors flyplasser vil imidlertid også i framtiden ha ulik standard. For eksempel vil passasjerbroer mellom terminalen og flyet ikke være aktuelt ved Avinors mindre flyplasser. Derfor pågår det uttesting av nye løfte- heiseanordninger. Assistanstjenesten omfatter reisende med redusert mobilitet. Avinor utfører omkring 150 000 assistanser årlig, fra ankomst til flyplassen til vedkommende er om bord i flyet.

### Solide resultater og økonomiske utfordringer

Avinor har ansvar for sikre selskapets økonomiske resultater og konsernet må også styrke sin posisjon i konkurranse med tilsvarende virksomheter både nasjonalt og internasjonalt.

Konsernet er selvfinansiert. Flyplassvirksomheten drives som en enhet der flyplasser med overskudd bidrar til å finansiere de med underskudd. Hovedinntektskilder er avgifter fra flyselskap og passasjerer, samt kommersielle inntekter fra utleie av arealer til taxfree-butikker, servering og andre servicetilbud til flypassasjerene. Avinor har også inntekter fra flyplasshoteller og parkeringsanlegg.

Flysikringstjenesten er selvfinansiert, basert på en fast prising av tjenestene. For flysikringstjenesten er det innført et ytelsesbasert prissystem i Europa, med risikodeling med kundene. Avinor Flysikring AS er utpekt av Samferdselsdepartementet til å yte lufttrafikkjenester i det norske luftrommet. For underveistjenesten gjelder vedtaket fram til 2024.



Foto: Ivar Kvistum

I rullestolen: Ole Arne Sætervik. Den som skyver stolen er lufthavnsjef John Offenberg på Molde Lufthavn.

## Innovative ramper

Bare de største flyplassene i Norge er utstyrt med passasjerbroer der du som reisende beveger deg trinnfritt direkte fra terminalbygningen til flydøra. På Molde Lufthavn Årø og de fleste andre flyplassene i Norge var det den gammeldagse flytrappa som gjaldt, noe som innebar at passasjerer som bruker rullestol måtte bæres om bord i flyet. Dette oppleves av mange som uverdigg. Det er dessuten risikabelt, og det skaper fort forsinkelser. Løsningen på problemene ble engelske Aviramp, en løsning som innebærer at alle passasjerer slipper trapper samtidig som alle kan gå om bord beskyttet for vær og vind. Løsningen blir testet ut og vil bli vurdert også for andre flyplasser.

For tårntjenesten er Avinor AS og Avinor Flysikring AS utpekt ut 2017.

Oslo Lufthavn er navet i norsk flytrafikk. Nesten halvparten av alle flyreiser skjer til eller fra Oslo Lufthavn, og denne lufthavnen står for nær 50 prosent av konsernets inntekter.

Konsernets driftsinntekter i 2014 utgjorde 10 671 millioner kroner, med et resultat etter skatt på 1 399 millioner kroner. Avkastning på investert kapital etter skatt ble 6,4 prosent sammenlignet med 5,0 prosent i 2013. Egenkapitalavkastningen i 2014 ble 11,7 prosent sammenlignet med 8,0 prosent i 2013.

Innenfor lufthavnvirksomheten økte driftsinntektene i 2014 med 6,2 prosent til 9 561 millioner kroner. Totalt antall passasjerer økte med 2,7 prosent

til 50,1 millioner, og samlede driftsinntekter per passasjer økte med 3,4 prosent fra 2013 til 2014. Kommersielle inntekter utgjorde 50,3 prosent av samlede driftsinntekter i 2014.

Flysikringstjenesten økte driftsinntektene i 2014 med 6,2 prosent til 2 015 millioner sammenlignet med året før. Trafikkvolumet i 2014 målt i antall tjenesteenheter og flybevegelser økte med henholdsvis 8,2 prosent og 1,0 prosent.

Konsernets samlede driftskostnader i 2014 utgjorde 8 354 millioner kroner, hvilket er på samme nivå som 2013.

Ved inngangen til 2015 er det klare tegn til en lavere vekst i flytrafikken enn de foregående årene. På kort sikt er Avinor derfor forberedt på en større usikkerhet

i konsernets inntjening. Utviklingen møtes med tiltak knyttet til økt effektivisering og reduksjoner på kostnadssiden. I 2014 ble det satt i gang et moderniseringsprogram som blant annet tar sikte på å redusere konsernets driftsutgifter med 600 millioner kroner i forhold til gjeldende planer fra og med 2018. For perioden 2015–2018 er målet en samlet kostnadsreduksjon på i alt 1,5 milliarder kroner. Dette skal forberede konsernet på å håndtere en periode med lavere trafikkvekst og inntjening. Det er også en målsetting at tiltakene skal komme kundene til gode i form av lavere avgifter.

#### **Store investeringer i økt kapasitet**

I forbindelse med Samferdselsdepartementets arbeid med ny Nasjonal transportplan (2018–2027) setter Avinor særlig fokus på kapasiteten ved de store lufthavnene, og understreker behovet for å få avklart bygging av en tredje rullebane på Oslo Lufthavn omkring 2030 og en rullebane nummer to på Bergen lufthavn, Flesland omkring 2026. Utvidelsen av terminalkapasiteten på Oslo Lufthavn går etter planen, og ny terminal vil stå klar i april 2017. Byggingen av terminal 2 på Bergen lufthavn Flesland går også etter planen. Framtidig flyplass-struktur i Norge vil også bli et sentralt tema i den kommende transportplanen. Stadig bedre veier har over tid gitt mulighet for å samle flytrafikken på færre lufthavner hvor større fly og flere direkteforbindelser kan gi et bedre tilbud. Lufthavnstruktur og veiutbygging vil derfor bli sett i sammenheng. Det vil bli lagt fram konkrete forslag våren 2016.

#### **Forskning og utvikling med fokus på sikkerhet**

Avinors arbeid med forskning og utvikling har blitt

Testområde for Remote Tower Central i Bodø.



styrket, gjennom at bedrifter, forskningsinstitusjoner og akademia ønsker et forsknings- og utviklings-samarbeid med selskapet.

Avinor har opprettet et internt innovasjonsforum som skal koordinere innovasjonsarbeidet på tvers av organisasjonen. Forumet er nytt og er i gang med å utvikle en strategi. Forumet vil også arbeide for å påvirke virkemiddelapparatet til å satse på luftfart.

Avinor har fokus på sikkerhet i luften og det er kontinuerlig aktivitet for å se på forbedring av varsler for vær- og klimafenomener, som for eksempel aske og turbulens. Det er pågående forskingssamarbeid med Met.no, Sintef og NILU. Et av temaene det forskes på er om satellittstøttede løsninger kan gi bedre varsler.

Nasjonale databaser har til hensikt å tilby en samlet oversikt over data innenfor ulike tema. En samlet oversikt og enkel tilgang kan bidra til effektivisering i offentlig sektor og i samfunnet for øvrig. Gjennom det tverretatlige samarbeidet i forbindelse med utviklingen av Nasjonal transportplan (2018–2027) har det blitt etablert et forskningsprosjekt. Her deltar Avinor sammen med Statens Vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket. Hensikt å se på nytte og kost ved etablering av nasjonale geologiske databaser. Arbeidet vil bli ferdigstilt tidlig 2015.

Avinor har utlyst en innovativ offentlig anskaffelse og invitert maskinprodusenter og leverandører av avansert elektronikk og fjernstyrings-teknologi til å bli med på å utvikle førerløse snøbrøytmaskiner for luftfarten.

Luftrommet og lufthavnene skal effektiviseres for å sikre at man evner å håndtere fremtidig kapasitetsbehov. Gjennom EUs regelverk om etablering av et felleseuropeisk luftrom (Single European Sky) legges det opp til mer samarbeid og harmonisering på tvers av landegrensene. Ny teknologi skal understøtte operative konsepter både i luften og på bakken. Avinor deltar aktivt i dette arbeidet gjennom EUs forsknings- og innovasjonsprogram Horizon-2020 og luftfartsprogrammet SESAR.

Avinor har vært med på å utvikle teknologi for såkalte «fjernstyrte tårn». Det vil si at tårntjenester for flere flyplasser kan styres på ett sted. Flyene på bakken og i nedre luftrom vil bli dirigert fra ett knutepunkt ved hjelp av kamera og radarteologi. Det er besluttet at senteret skal ligge i Bodø.



Illustrasjonsbilde fra ny terminal ved Oslo Lufthavn, åpning april 2017.

I april 2015 ble det besluttet hvilke 5 lufthavner som vil være de første som får fjernstyrt tårntjeneste: Mehamn, Berlevåg, Værøy, Røst og Hasvik. Avinors ambisjon er at de første lufthavnene skal betjenes fra tårnsenteret når det står klart i løpet av 2017. Deretter venter man å kunne innføre fjernstyring ved 3–5 lufthavner per år. Avinor har planer for å fjernstyre tårn ved inntil 36 av 46 flyplasser i Norge. Det kan redusere kostnadene med 30 til 40 prosent.

#### **Avinors omdømme styrket**

Avinor hadde i 2014 en solid omdømmebedring fra året før på Ipsos MMIs profilundersøkelse. I den samlede omdømmerangeringen var Avinor nr. 60 av 112 selskaper i 2014, mot 85 i 2013 og selskapet var blant de som hadde sterkest framgang. Det er ikke gjort noen systematisk analyse av årsakene til den



Foto: Eidsvold IF håndball/Geir M. Wilsgård

---

sterke framgangen, men viktige faktorer er nok en punktlig og stabil trafikkavvikling, kombinert med en rebranding som har fått Avinor til å framstå som mer moderne. Det har også vært mye positiv medieomtale. Samarbeidet med TV2 om serien «Fly med oss» har trolig satt positive spor.

På TNS Gallups årlige omdømmeundersøkelse gjorde Oslo Lufthavn i 2014 et solid hopp til 15. plass på listen over bedrifter med best omdømme i Norge, fram 12 plasser fra 2013.

#### **Avinors sponsorstøtte**

Avinors sponsorbidrag skal i hovedsak rettes inn mot lokale tiltak og aktiviteter for barn og ungdom. Mange flyplasser har i 2014 gitt støtte til aktiviteter for barn og ungdom i nærområdet. Avinor samarbeider med Kirkens Bymisjon gjennom prosjektet «Nabosamarbeid i Bjørvika». Det er også egne aktiviteter for barn og ungdom i regi av Kirkens Bymisjon, der ansatte i Avinor deltar. Årets julegave gikk til Bymisjonens aksjon «Gled en som gruer seg til jul». Avinor samarbeider også med Global Dignity Norge, som arbeider for å engasjere ungdom til å reflektere og dele historier rundt begrepet verdighet i forbindelse med Global Dignity Day. Miljøorganisasjonene Zero og Bellona mottar økonomisk støtte fra Avinor og gir Avinor faglig bistand i tilknytning til arbeidet med utvikling av biodrivstoff. Avinor ga bidrag til TV-aksjonen 2014 – «Vann forandrer alt», i regi av Kirkens Nødhjelp.

I tillegg ga Avinor annonsestøtte til Redningssekspet og Amnesty International og var bidragsyter til Solakonferansen, Flyoperativt forum, Newton Aviation Camp, Flypioner prosjektet på Kjeller og Fornebu 75 år.

---

# AVINOR SKAL VÆRE EN DRIVKRAFT I ARBEIDET MED LUFTFARTENS KLIMA- OG MILJØUTFORDRINGER

## Avinors miljøpolicy

Avinors miljøpolicy skal sikre at Avinor er en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten og samtidig bidra aktivt til forbedring av bransjens samlede miljøprestasjon og eget miljøomdømme.

Prinsipper for miljøarbeidet i Avinor:

- Avinor etterlever lover, forskrifter og myndighetskrav og vil på enkelte områder søke muligheter utover dette, dersom det er omdømme- eller forretningsmessige vurderinger som ligger til grunn.
- Avinors styringssystem er tilpasset ISO14001, og sikrer samordning, kontroll og oppfølging av miljøarbeidet.
- Avinor sikrer høy miljøbevissthet og -kompetanse i hele konsernet, hvor roller og ansvar for strategisk og operativt miljøarbeid

er klart og tydelig definert både sentralt, i flysikringstjenesten og ute på lufthavnene.

- Sammen skaper vi kontinuerlige forbedringer, minimerer forurensing og unngår negativ miljøpåvirkning.
- Avinor vektlegger og integrerer miljøhensyn tidlig i planlegging av prosjekter og innkjøp. Utbyggingsprosjekter gjennomføres med sterkt miljøfokus.
- Avinor fører en åpen, konstruktiv og proaktiv dialog med samarbeidspartnere, lokalsamfunn, myndigheter, luftfartsorganisasjoner og andre interessenter.
- Avinor søker løsninger på miljøutfordringer gjennom samarbeid med forsknings- og utviklingsmiljøer, myndigheter og andre organisasjoner.

## Avinors miljømål 2012–2013

- Klimagassutslipp: Avinor skal redusere de totale klimagassutslipp konsernet selv kontrollerer i perioden 2012–2015, uavhengig av trafikkvekst, samt være en pådriver for å redusere samlede klimagassutslipp fra norsk luftfart.
- Flystøy: Antall bosatte utsatt for fly- og helikopterstøy med utendørs nivå over Lden 60 dB og Lnight 55 dB, skal ikke øke i perioden.
- Utslipp til vann og grunn: Avinor skal ikke ha brudd på utslippstillatelsene.
- Forbruk av produkter og materialer: Avinor skal velge produkter og materialer med minst mulig miljøbelastning i et livsløpsperspektiv.
- Avfall: Avinor skal oppnå en sorteringsgrad på 60 prosent.
- Energiforbruk: Avinors totale energiforbruk i bygninger skal reduseres med 25 prosent i 2015 sammenliknet med energiforbruket i 2010.

Luftfartsbransjen i Norge erkjenner sektorens miljøutfordringer og mener at det er uakseptabelt med en utvikling der utslippene øker i takt med trafikkveksten. Avinor har som mål å være en drivkraft i sektorens miljøarbeid og bidra aktivt til å forbedre bransjens miljøprestasjon.

### Klimagassutslipp

Dersom irreversible klimaendringer skal unngås, må utslipp av klimagasser reduseres med opp mot 80 prosent i OECD-landene innen 2050, sammenliknet med 1990<sup>1</sup>. Dette krever omfattende tiltak i alle sektorer, inkludert luftfart.

1. I følge IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change



---

Avinors mål i perioden 2012–15 er å redusere de totale klimagassutslipp konsernet selv kontrollerer, uavhengig av trafikkvekst, samt å være en pådriver for å redusere de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart.

Klimagassutslipp fra luftfarten kan i hovedsak deles inn i flytrafikk, tilbringertjenester og lufthavndrift.

#### **KLIMAGASSUTSLIPP FRA FLYTRAFIKKEN**

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarer ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2013 (siste offisielle tall) 2,3 prosent av samlede innenriks utslipp (1,25 av totalt 53,9 millioner tonn). Det er disse utslippene som er omfattet av Kyotoprotokollen. I tillegg kommer klimagassutslipp fra utenriks-trafikken, det vil si fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, som i 2013 var 1,52 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Samlede klimagassutslipp fra alt jettflydrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2013 var i størrelsesorden 2,75 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, som er en økning sammenliknet med 2012.

Veksten i flytrafikken vil medføre økte klimagassutslipp dersom det ikke iverksettes tiltak. Derfor har Avinor siden 2007 samarbeidet med flyselskapene og NHO Luftfart om å legge til rette for reduserte klimagassutslipp. Det er publisert to rapporter<sup>2</sup> som skisserer utslippsreduserende tiltak og sammenholder effekten av disse med forventet trafikkutvikling. I følge framskrivningene kan klimagassutslippene fra innenriks flytrafikk være mindre i 2025 enn i 2007, tross betydelig trafikkvekst. Utenriks vil trolig utslippene øke, som følge av vesentlig trafikkøkning.

---



De viktigste utslippsreducerende tiltakene er knyttet til flåteutskifting, effektivisering av luftrommet og biodrivstoff.

*Flyelskapene viderefører arbeidet med energi-effektivisering og flåteutskifting.* SAS og Norwegian har nå nesten utelukkende siste generasjon fly i sine flåter. Som eksempel har de nye Boeing 737-flyene cirka 30 prosent lavere drivstoff-forbruk per sete enn forrige generasjons fly. Fra 2016 skal flytypen A320 NEO og Boeing 737-Max fases inn. Det vil gi en ytterligere reduksjon på cirka 15 prosent.

*Effektivisering i luftrommet.* Effektivisering i luftrommet samt optimalisering av landinger og avganger er viktige tiltak, hvor Avinor har betydelig påvirkningsmulighet. Forbedret navigasjonsteknologi gir muligheter for mer nøyaktige og fleksible inn- og utflygningsprosedyrer. På Oslo Lufthavn ble det for eksempel i 2014 gjennomført 4 244 kurvede testinnflygninger som er utformet slik at de i størst mulig grad unngår overflyging av tett befolkede områder, men også reduserer drivstofforbruket fordi flydistansen reduseres sammenliknet med dagens rettlinjete innflygninger. Samlet utslippsreduksjon knyttet til disse flygningene er beregnet til om lag 1000 tonn CO<sub>2</sub>. I november 2014 ble det implementert ny luftromsorganisering i Sør-Norge<sup>3</sup>. Endringen omfattet nye inn- og utflygningsruter ved 15 lufthavner. Målet er økt flysikkerhet, sikring av framtidig kapasitet, reduksjon av miljøpåvirkning, samt å standardisere og effektivisere leveransen av flynavigasjonstjenester.

*Biodrivstoff.* De første flygingene med biojetdrivstoff i Norge ble gjennomført i november 2014. I 2015 vil

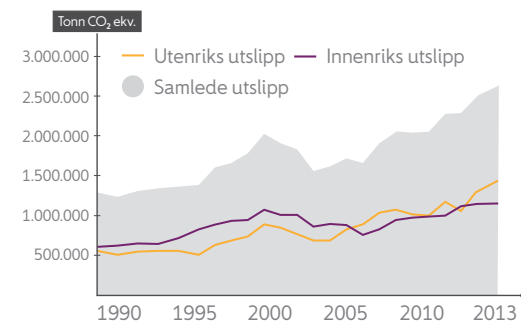
det bli tilbudt biojetdrivstoff til alle flyelskap som fyller drivstoff på Oslo Lufthavn. Lufthavnen blir dermed den første hub i verden med faste leveranser av biojetfuel.

Avinor har bevilget inntil 100 millioner kroner over en tiårsperiode (2013–2022) for tiltak og prosjekter som kan bidra til å realisere norsk biodrivstoffproduksjon. Sammen med flyelskapene og NHO Luftfart har Avinor fått utredet mulighetene for å etablere storskala produksjon av biodrivstoff til luftfart, basert på biomasse fra norsk skog. Konklusjonen er at dette kan realiseres fra 2020–2025. Tiltaket vil kunne redusere klimagassutslippene fra norsk fly- og helikoptertrafikk med mellom 10 og 45 prosent, avhengig av hvor mye biomasse fra skogsindustrien som benyttes til formålet. Det er inngått samarbeid med Viken Skog med henblikk på et mulig anlegg på Follum, og Avinor har tett kontakt med andre industriaktører, blant annet Statkraft og Södra Cell.

Storskala norsk produksjon av bærekraftig biodrivstoff til luftfart og tungtransport på veg kan være avgjørende dersom norske klimamål skal nås, men er avhengig av langsiktige og forutsigbare rammebetingelser.

*Kvoter og CO<sub>2</sub>-avgift.* Som et av få land i verden har Norge innført CO<sub>2</sub>-avgift på innenriks flygninger. Videre er luftfart omfattet av EUs kvotehandelsystem, slik at flyelskapene også må svare kvoter for sine utslipp fra flygninger i EU/EØS-området.

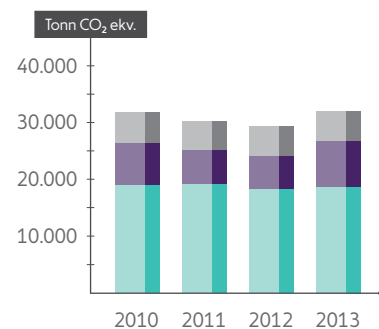
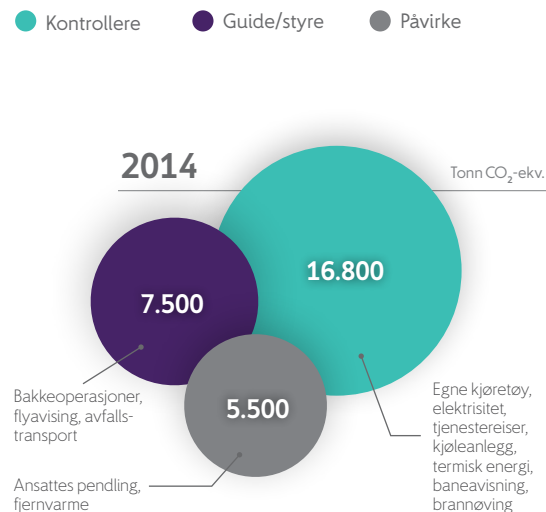
## KLIMAGASSUTSLIPP NORSK LUFTFART (1990–2013)



2. Se <https://avinor.no/konsern/miljo-og-samfunn/rapporter/>

3. SNAP – Southern Norway Airspace Project.

## KLIMAGASSUTSLIPP LUFTHAVNDRIFT



### KLIMAGASSUTSLIPP FRA LUFTHAVNDRIFTEN

Avinor utarbeider årlige klimaregnskap i tråd med Greenhouse Gas Protocol. Utslipp fra egen virksomhet kompenseres ved kjøp av FN-godkjente utslippsrettigheter. Lufthavnene Oslo, Trondheim og Kristiansand har vært akkreditert i den frivillige bransjeordningen Airport Carbon Accreditation (ACA) siden lansering i 2009, og i 2014 ble også lufthavnene Stavanger og Bergen med. Deltakelse innebærer utarbeidelse av klimaregnskap, tiltaksplaner og forpliktende mål for utslippsreduksjoner.

Avinor kartlegger klimagassutslipp fra lufthavndrift i så stort omfang som praktisk mulig, også utenfor egen virksomhet. Utslipp kategoriseres i henhold til konsernets påvirkningsmuligheter.

Avinors målsetning for klimagassutslipp i perioden 2012–15 er å redusere de totale klimagassutslippene konsernet selv kontrollerer, uavhengig av trafikkvekst.

Avinors enøktiltak har gitt positive resultater. Flere milde vintersesonger bidrar også til at dette er et mål som kan bli mulig å nå. Klimagassutslipp fra lufthavndrift er svært sensitive for klimavariasjon i vinterhalvåret som følge av energi til oppvarming, drift av kjøretøypark til snøbrøyting, og forbruk av avisingskjemikalier. Det er også en utfordring for konsernets klimaprestasjon at flere av de større lufthavnene i konsernet er under utvidelse.

Oslo Lufthavn etablerte i 2014 en langsiktig ambisjon om å oppnå null utslipp fra egne direkte kontrollerte kilder i 2020, og opprettet et Klimaprogram som skal

utrede og gjennomføre tiltak. Oslo Lufthavns ulike kilder til klimagassutslipp har blitt kartlagt, og det er etablert åtte arbeidsgrupper som jobber med å identifisere og iverksette ulike utslippsreducerende tiltak fram mot 2020. Det er dessuten gjort et forarbeid i 2014 for å etablere en langsiktig klimahandlingsplan for hele Avinor-konsernet. Tiltak og milepæler vil bli vedtatt i forbindelse med forankring av nye miljømål i løpet av 2015.

De største tiltakene rettet mot klimagassutslipp i 2014 ble gjennomført ved de ACA-sertifiserte lufthavnene Oslo, Trondheim og Kristiansand. Ved Trondheim lufthavn er det gjennomført et omfattende prosjekt for vurdering av reduksjons-tiltak fra kilder på flyside, som blant annet utslipp fra flybevegelser på bakken, fra Avinors kjøretøypark, elektrisitet og bakkeoperasjoner (handlingselskaper og liknende). Prosjektet har støtte fra Transnova. Trondheim lufthavn stilte dessuten strenge krav til klimaprestasjon ved anbud på oppstillingsplasser for flybuss ved terminalen. Bergen lufthavn satser på å engasjere ansatte til redusert bruk av bil til og fra jobb, gjennom bruk av en samkjørings-app.

I 2014 ble det nedsatt en prosjektgruppe i Avinor som i løpet av 2015 skal etablere en rammeavtale for andre generasjons syntetisk biodrivstoff til Avinors kjøretøypark og energianlegg.

I 2014 bygget Oslo Lufthavn om det første energi-anlegget fra fossil til biobasert fyringsolje. Flere anlegg bygges om i løpet av 2015, med mål om å fase ut fossil fyringsolje ved lufthavnen innen 2020. Det er videre skiftet ut 15 personbiler med elbiler,

---

gjennomført en landsdekkende holdningskampanje mot tomgangskjøring, og utført en rekke mindre enøktiltak – hvilket i sum ventes å ha en merkbar effekt.

Småbilparken til Oslo Lufthavn teller nå 15 prosent nullutslippskjøretøy, og inkludert hybridkjøretøy blir andelen lav- og nullutslippsbiler 22 prosent. Lufthavnen anskaffet i 2014 også konsernets første hydrogenbil.

#### **TRANSPORT TIL OG FRA FLYPLASSENE**

Tilbringertjenestene, det vil si alle transportsystemer som frakter mennesker til og fra lufthavnene, er i hovedsak styrt av transportselskaper og myndigheter og kan i liten grad påvirkes av Avinor.

Avinor ønsker å være en pådriver og tilrettelegger for at mest mulig av transporten skal skje med kollektive transportmidler. Dette forvaltes blant annet gjennom infrastruktur for kollektivtrafikk (bussoppstillingsplasser og atkomst til togstasjoner) og informasjonstjenester. Ved utlysning av anbud på kollektiv tilbringertjeneste vektlegges blant annet bruk av biodrivstoff.

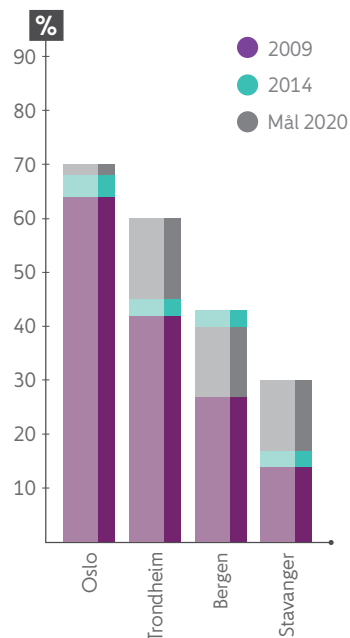
Flere av Avinors lufthavner har svært høy kollektivandel sammenlignet med resten av Europa, men tilbringertjenestene er fremdeles sterkt dominert av personbiltrafikk på mange av lufthavnene.

De fire største lufthavnene (Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger) har som mål å øke sine kollektivandeler i perioden fram mot 2020, i samarbeid med ansvarlige parter. Det er foreløpig ikke gjort kart-

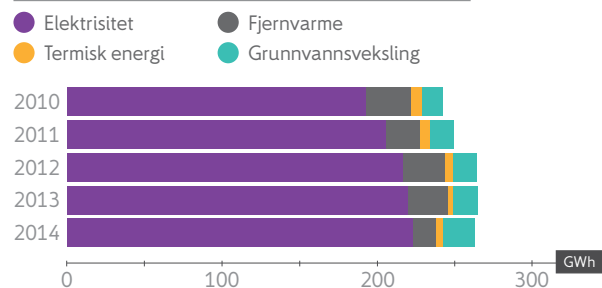


*Photo: Flytoget*

## KOLLEKTIVANDELER



## ENERGIFORBRUK SISTE 5 ÅR (GWh)



legging eller etablert mål for tilbringertjenestene ved de øvrige lufthavnene.

Målet på 60 prosent i 2020 for Trondheim lufthavn står i reguleringsplanen, men forutsetter jernbaneutbygging. Det framstår i dag som lite realistisk og målet vil derfor kunne bli revidert.

Flere lufthavner utvidet sine ladetilbud for elbiler i 2014, og Oslo Lufthavn er, med over 170 ladepunkter, Nordens største tilbyder av slike parkeringsplasser.

Et eksempel på myndighetenes fokus på kollektivtransport og klimagassutslipp, er at private parkeringsselskaper ved Oslo Lufthavn ikke uten videre får tillatelse til å øke tilbudet før en ambisiøs målsetting i område-reguleringsplanen på 75 prosent kollektivandel kan dokumenteres oppnådd. Dette er svært krevende. Oslo Lufthavn har allerede den høyeste kollektivandelen i tilbringertjenesten i Europa, på 68 prosent.

### Energi

Infrastruktur ved lufthavnene krever mye energi, og representerer betydelige klimagassutslipp. Avinor benytter en rekke energibærere, og disse har sterkt varierende klimaintensitet. Svalbard Lufthavn representerer relativt sett lite energiforbruk men uforholdsmessig høyt klimagassutslipp. Dette skyldes bruk av kull i energiproduksjonen.

Avinors målsetning for perioden 2010–15 er å redusere energiforbruk i bygg med 25 prosent.

Et fireårig enøk-prosjekt ved 10 lufthavner ble ferdigstilt i 2014, med til sammen 13 millioner kroner i

støtte fra ENOVA. Prosjektet oppfylte resultatmålet og reduserte forbruket med til sammen 8,8 GWh (21 prosent for de involverte lufthavnene). Energi-besparelsen representerer også en forbedring av klimaprestasjon for konsernet tilsvarende 143 tonn CO<sub>2</sub>. Betydelig økt bygningsmasse og aktivitet i konsernet i samme periode har imidlertid medført en økning i energiforbruk, slik at Avinors overordnede energimål ikke vil nås.

Det ble i 2014 lansert et prosjekt som blant annet skal teste et toppsystem for sentral driftsstyring (SD) ved fire lufthavner, hvor energiledelse og energioppfølgings-systemer inngår. I tillegg ble det utført et forprosjekt for å velge ut lufthavner som kan søke om ENOVA-midler til energiledelse. Begge disse prosjektene vil pågå i 2015.

Ved flere andre lufthavner ble det i 2014 gjennomført en del mindre enøktiltak, med hovedfokus på ventilasjonsstyring, LED-belysning, varmepumper og isolering av tak.

Fem av Avinors lufthavner mottar fjernvarme, fra ulike typer energianlegg (se figuren på høyre side).

Avinor beregner ikke klimagassutslipp for biomasse, da trefflis er en klimanøytral råvare. Den CO<sub>2</sub> som frigis ved slik forbrenning kan imidlertid tallfestes, og med utslippsfaktor hentet fra [www.klimakalkulatoren.no](http://www.klimakalkulatoren.no) gir det følgende oversikt: (til høyre).

### Klimatilpasning

Store historiske klimagassutslipp gjør at den globale middeltemperaturen vil fortsette å øke selv med

massive kutt i framtidige utslipp. Dette vil medføre klimaendringer på hele kloden. I Norge kan vi forvente varmere, villere og våtere klima, men med store regionale og lokale variasjoner. Framskrivningene fra klimamodellene viser at fra cirka 2040 og utover kan klimaet endres betydelig. Framtidens klima må derfor hensyntas i infrastrukturprosjekter som gjennomføres i dag.

Siden 2001 har Avinor, Vegdirektoratet, Kystverket og Jernbaneverket vurdert klimaendringenes påvirkning på egen virksomhet gjennom arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP). I tillegg har Avinor utført egne risiko- og sårbarhetsanalyser.

En rekke tiltak for å redusere klimasårbarheten er gjennomført, herunder etablering av nye dimensjoneringskriterier for kritisk infrastruktur. Avinor vil videreføre dette arbeidet. Luftrommet og rullebanene overvåkes kontinuerlig, både fra kontrollsentralene, tårnet på lufthavnen og ved friksjonsmålinger. Lufthavnene kan stenges for kortere eller lengre perioder, dersom vær- og føreforhold skulle tilsi det.

### Fly- og helikopterstøy

Omkring to prosent av Norges befolkning bor på et sted der utendørs flystøy i gjennomsnitt er høyere enn Lden<sup>4</sup> 50 dBA. Dette omfatter hovedsakelig personer utsatt for støy fra jagerfly, med også personer bosatt i utsatte områder ved de største sivile lufthavnene i Norge og ved lufthavner med betydelig offshoretrafikk. Siden 1999 har tallet på flystøyutsatte vært relativt konstant til tross for sterk trafikkøkning, noe som først og fremst skyldes redusert støynivå fra nyere flymotorer.

Avinor har fly- og helikopterstøy som et av sine viktigste tiltaksområder innen ytre miljø fordi det er et viktig tema i lokalmiljøet til lufthavnene. Avinor har i konsernets miljøpolicy forpliktet seg til å søke å redusere støybelastningen fra sivil fly- og helikoptertrafikk samt gjennomføre regelmessig kartlegging ved alle lufthavner og registrere trasébruk ved de store lufthavnene. Målet er at antall bosatte utsatt for fly- og helikopterstøy med utendørs nivå over Lden 60 dB og Lnlight 55 dB ikke skal øke i perioden 2012–2015.

Det viktigste verktøyet for å hindre økt flystøyeksponering i boligområder er flystøysonekart som beskriver et støybilde med langsiktig forutsigbarhet. Kommunene har plikt til å bruke disse kartene i sin arealplanlegging. Flystøyeksponering er avhengig av flytyper, trafikkmengde, rullebanebruk, trasévalg, og trafikkens døgnfordeling. Utover støykartlegginger er Avinors viktigste verktøy trafikkstyringen og justering av inn- og utflygningsprosedyrer. På Oslo Lufthavn har man i 2014 videreført uttestingen av innflygninger med satellittbasert navigasjon, der traséene er lagt mellom tettbebyggelse. I planleggingen av ny luftromorganisering for store deler av Sør-Norge i november 2014, var begrensning av støybelastning ved inn- og utflygning én av føringene.

Innføring av helikoptertypen Sikorsky S92 til offshoretransport har medført en vesentlig økning i flystøybelastning ved enkelte lufthavner. Nyere flystøykartlegginger viser at helikoptertrafikken bidrar noe til å øke omfanget av rød flystøysone, der det i praksis er forbudt å bygge skoler, barnehager, hus og hytter. Helikoptertrafikken har særlig stor betydning

LUFTHAVN	ENERGIBÆRER
Oslo Lufthavn	Biomasse
Bardufoss	Diesel (70 %) + elkjel (30 %)
Molde	Biomasse (94 %) + naturgass (6 %)
Stavanger	Biomasse
Svalbard	Kull

LUFTHAVN	ENERGI (GWh)	CO <sub>2</sub> EKV. (tonn)
Oslo Lufthavn	8,80	2 287
Bardufoss	0,50	120
Molde	0,72	196
Stavanger	2,22	577
Svalbard	3,11	1 765

4. Lden = et A-veiet ekvivalent støynivå for dag-kveld-natt (day-evening-night) med 5dB/10 dB som ekstra tillegg for kveld-natt. Lden-nivået beregnes som gjennomsnittlig støybelastning over ett år. Lnlight = et A-veiet ekvivalentnivå for en 8-timers nattperiode fra kl 23:00 til kl 07:00.

for omfanget av gul flystøysone, hvor det kan bygges, men bare hvis det gjøres tiltak for å redusere støy. Avinor tok initiativ til opprettelsen av et nasjonalt helikopterstøyutvalg i 2012, og har arbeidet aktivt med problemet i 2014. Utvalget består av representanter fra lufthavnledelsen ved Bergen lufthavn Flesland og Stavanger lufthavn Sola, representanter fra vertskommunene til Flesland og Sola, Norsk Olje og Gass, helikopteroperatørene CHC og Bristow samt fagpersoner fra Avinor. I tillegg er Luftfartstilsynet med som observatør. Utvalgets primære oppgave er å dele informasjon og gi råd om støysituasjonen omkring berørte lufthavner, med mål om å finne støyreduserende tiltak.

For lufthavnene Bergen, Stavanger og Trondheim ble det i 2014 etablert et system for registrering av radardata fra flytrafikken. Dette gir et godt verktøy for å påvirke offshorettrafikkens støypåvirkning, og har allerede ført til justeringer som har vært godt mottatt av naboer.

### **Utslipp til vann og grunn**

Risiko for vann- og grunnforurensing ved dagens drift av flyplassene er i hovedsak knyttet til fly-avising, baneavising, brannøving og risiko for drivstofflekkasjer. I tillegg eksisterer forurensede lokaliteter fra historisk aktivitet, herunder PFOS-forurensede områder. PFOS er et fluorholdig stoff som tidligere har vært brukt som tilsetningsstoff i brannskum.

Avinor har utarbeidet en sårbarhetsklassifisering av sine flyplasser. Lufthavnene med de mest sårbare naturområdene har de strengeste sikringstiltakene.

Miljøovervåkingen som gjennomføres tar hensyn til krav fra miljømyndigheter, risiko og vurdert sårbarhet. Resultatene fra miljøovervåkingen vurderes hvert år, og programmene for oppfølging revideres ved behov. Miljøovervåking dokumenterer status i vannmiljøet omkring lufthavnene, og viser effekten av tiltakene som gjennomføres.

### **UTSLIPPSTILLATELSER**

Alle Avinors flyplasser har gyldige utslippstillatelser som regulerer og setter krav til maksimal bruk av kjemikalier til brannøving, fly- og baneavising. Tillatelsene stiller også krav til beredskap i tilfelle akuttutslipp, samt miljørisikovurderinger for å identifisere potensielle kilder for akutt forurensing. Utslippstillatelsene gjelder hele lufthavnsområdet, unntatt Forsvarets eiendom. I henhold til internkontrollforskriften har Avinor et samordningsansvar for å påse at samtlige aktører oppfyller rammebetingelsene for ytre miljø. Risikoanalysene viser at det er behov for miljøtiltak også hos disse aktørene. Avinor har som mål at det ikke skal forekomme brudd på utslippstillatelsene. På Oslo Lufthavn var det i 2014 i alt ni brudd på utslippstillatelsen for grunnvannet (glykol og formiat, som brukes ved avising) og ett for vassdrag (olje og formiat). I 2013 var det til sammenlikning sju brudd på utslippstillatelsen for grunnvannet og ett brudd for vassdrag. I sesongen 2013-2014 ble forbruk av mengder fly-avisingkjemikalier ikke overskredet ved Avinors øvrige flyplasser. Det var heller ikke overskridelser av tillatte mengder baneavisingkjemikalier.

### **MILJØPROSJEKTET**

Etter gjennomføring av risikoanalyser av ytre miljø

på Avinors flyplasser i 2008 og 2009, ble «Miljøprosjektet» etablert i 2010. Prosjektets mål er å utrede og gjennomføre tiltak på Avinors flyplasser for å sikre at de drives i overensstemmelse med utslippstillatelsene og Forurensningsloven. Miljøprosjektet skal avsluttes i 2015. Da skal oppgradering av tekniske anlegg på flyplassene være fullført, prosedyrer være oppdatert og ordinær drift av anleggene utføres av driftspersonalet.

Miljøprosjektets kartlegging av forurenset grunn avdekket i 2011/2012 at jord og vann ved mange aktive og nedlagte brannøvingsfelt var forurenset av PFOS. PFOS brytes ikke ned i naturen, og kan spres fra jord til vann og/eller til levende organismer, og oppkonsentreres gjennom næringskjeden. Avinor faset ut bruk av PFOS-holdig brannskum i 2001, og stoffene ble forbudt i Norge i 2007.

I 2014 har Avinor jobbet med å analysere og vurdere resultatene fra prøver på levende organismer som ble tatt i 2013. I analyserapportene vurderes risiko for menneskelig helse og økosystemer som følge av forurensningen på brannøvingsfeltene. Avinor vil, basert på risikovurderingene, gjennomføre egnede tiltak. For to lufthavner – Kristiansand lufthavn, Kjevik og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes – har Miljødirektoratet vurdert at det er behov for tiltak, og har gitt Avinor pålegg om å utarbeide en tiltaksplan. Med unntak av forsøk i laboratorier og i pilotskala, er det på verdensbasis liten erfaring med fullskala rensing av PFOS-forurensede områder. Avinor er i dialog med Miljødirektoratet om saken.

2014 var første driftsår for renseanlegg for PFOS-



forurenset grunnvann ved en hangar på Oslo Lufthavn. Erfaringene fra anlegget viser gode renseresultater for det PFOS-forurensete vannet som pumpes opp. Resultatene viser imidlertid behov for justeringer av systemet for å optimalisere rensenanleggets kapasitet. I tillegg har Oslo Lufthavn jobbet videre med etablering av tiltak i forbindelse med vann- og grunnforurensning ved lufthavnens brannøvingsfelt. I løpet av høsten 2015 vil et nytt rensenanlegg stå klart for rensing av PFOS-forurenset grunnvann fra brannøvingsfeltet.

#### **AVISING AV FLY OG BANESYSTEMER**

Av sikkerhetsmessige grunner må snø og is fjernes

fra flyene før de tar av, og rulle- og taksebaner må være rengjorte og ha tilfredsstillende friksjon. Ved behov avises derfor flyene før de tar av, og rulle- og taksebaner brøytes, børstes og strøs med sand og/eller avises med kjemikalier. Flyavisingskjemikaliene har ved utslipp i naturen en organisk belastning – det brukes oksygen ved biologisk nedbrytning av stoffet.

Til baneavising benyttes stoffer med den laveste miljøbelastningen av tilgjengelige baneavising-kjemikalier. Avrenning og spredning av kjemikalier fra flyplassens område kan imidlertid påvirke naturmiljøet negativt dersom forbruket overskrider naturmiljøets tåleevne og nedbrytningskapasitet.

Ut fra vurdering av sårbarhet i miljøet omkring luft-havner er det etablert system for oppsamling av glykol fra flyavising på flere flyplasser. Ved slike tiltak vil mesteparten av kjemikaliene samles opp, og belastningen på naturmiljøet lokalt reduseres.

#### **ØVRIGE UTSLIPP TIL VANN OG GRUNN**

Avinor og andre aktører ved flyplassene driver aktiviteter som genererer oljeholdig avløpsvann. Dette kan være fra brannøvingsfelt, tankanlegg, verksted og vaskehaller. Dette vannet ledes via oljeutskillerne til kommunalt nett eller resipient etter påslipps- eller utslippsavtale. Oljeutskillerne følges opp gjennom jevnlig vedlikehold, prøvetaking og rapportering av

Honningproduksjon ved Stavanger lufthavn Sola.



---

miljøforhold. Risiko for uhellsutslipp er vurdert ved hver flyplass, og opplæring og materiell er tilpasset risikobildet. Det skal som et minimum øves årlig på håndtering av hendelser.

### **Påvirkning av landskap og naturmiljø**

Mange av Avinors flyplasser ligger ved elvedeltaer, elvekanter, strandflater, myrområder eller lignende flate områder som fra naturens side ofte er biologisk rike områder.

Avinor eier kulturlandskap med et totalareal på cirka 1 116 dekar. De største områdene er slåttemarkene langs rullebanen på Ålesund og Kristiansand lufthavn og kystlynghei på Haugesund lufthavn. Spesielt de eldre flyplassene har viktige naturverdier knyttet til ugjødslede sidearealer. Her har stedeagne masser med frøbanker i jorda lagt forholdene til rette for artsrike blomsterenger som vedlikeholdes ved den skjøtsel som gjennomføres på lufthavnen. Blomsterenger var tidligere et vanlig syn i hele landet, men gjengroing og gjødsling har redusert slike arealer i stort omfang de siste tiårene. Flyplassene utgjør dermed viktige erstatningsbiotoper for slike naturtyper.

Naturtyper i hovedgruppen ferskvann og våtmark, dominert av kalksjøer, strandeng og strandsump og naturlig fisketomme sjøer forekommer også relativt hyppig (cirka 500 dekar). Sanddyneområder, spesielt på Stavanger lufthavn, er også viktige naturområder og i nord finner vi ofte naturtypen kalkrike områder i fjellet.

---

Foto: Ingvald Erga



---

Fem av Avinors flyplasser deler grenser med naturvernområder og spesielt vernede våtmarksområder. Ti har svært viktige eller viktige viltområder på sine eiendommer, og 18 har viktige viltområder (hekke-, raste-, yngle- og næringsområder for fugl) i sitt influensområde. Seks er lokalisert ved viktige lakseelver eller laksefjorder. 20 flyplasser har registrert rødlistede (nær truede og truede) arter på sine eiendommer. Lufthavnene må gjøre nødvendige tiltak for å holde disse fuglene unna lufthavnene av sikkerhetshensyn. Det gjøres på en mest mulig skånsom måte. Tiltakene er hovedsakelig skremming og skjøtsel med hensikt å gjøre områdene på lufthavnen mindre tiltrekkende for vernede fuglearter.

Avinor søker å ha en god oversikt over naturverdier på sine arealer og på områder man kan påvirke gjennom driften. I et prosjekt som pågikk i perioden 2008–2013 ble biologisk mangfold kartlagt på alle flyplassene. Rapportene finnes offentlig tilgjengelig på Avinors nettsider. Kartleggingene resulterte i rapporter med beskrivelser, kart og forvaltningsråd. Disse blir fulgt opp og brukt for å ha god forvaltning av naturområdene både i drift og ved prosjekter. I 2014 ble det iverksatt en rekke tiltak. Her er noen eksempler:

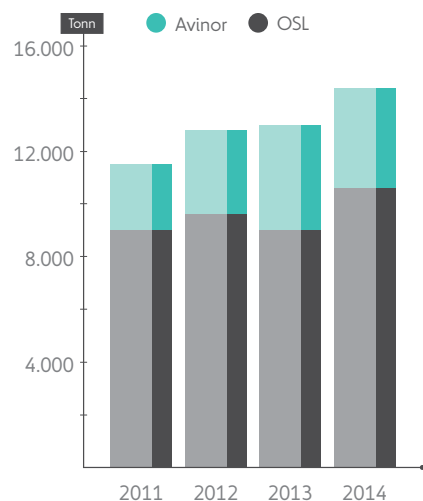
- På Oslo Lufthavn ble det gjennomført ytterligere kartlegginger i ferskvann og av fugl. I samarbeid med en lokal skole ble det arrangert en naturdag til et vann i lufthavnens skogområder for å se på insekter og livet i vannet.

- I samarbeid med Miljødirektoratet og Tollvesenet ble informasjon om CITES<sup>5</sup> og ansvarlig turisme formidlet til passasjerene ved Oslo Lufthavn.
- Både på Oslo Lufthavn, Bergen lufthavn, Trondheim lufthavn og Svolvær lufthavn ble det igangsatt aktiviteter for bekjempelse av skadelige fremmede arter.
- På Kristiansand lufthavn viser undersøkelser at reetablering av slåttemark etter anleggsarbeidene i 2012 var vellykket. Det også en utstilling om biologisk mangfold i terminalen.
- Stavanger lufthavn kom i gang med honningproduksjon i 2014. Der selges det nå egenprodusert honning under merkevarenavnet Just plane/plain honey. Bikuber som er satt ut ved landskapsvernområdet på lufthavnen hadde sin første produksjon høsten 2014. Honningen blir solgt i terminalen og brukt i kaffebaren på flyplassen. Renheten av honningen er en god indikator på luftkvaliteten ved flyplassen, fordi biene samler nektar i landskapet på lufthavnen. Honningen er testet og funnet å være ren.

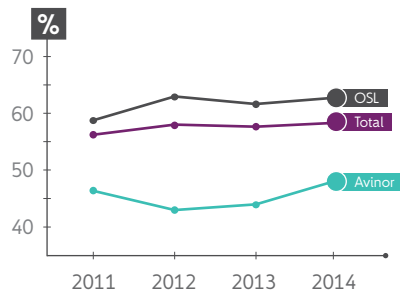
---

5. CITES (the Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora)

## TOTALE AVFALLSMENGDER



## SORTERINGSGRAD



### Forbruk av produkter og materialer

Avinor kjøper inn produkter og tjenester for betydelige summer – cirka 8 mrd kroner i 2014 – og gjennomfører store byggeprosjekter i forbindelse med terminalutvidelser, rullebaneforlengelser og lignende utført av entreprenører. Avinor er en aktør med mulighet til å påvirke leverandørindustrien innenfor flere sektorer i en mer miljøvennlig retning.

For utførelse av bygge- og anleggsprosjekter skal Avinor utarbeide en miljøoppfølgingsplan som skal ivareta hensyn til ytre miljø i planleggings- og byggefasen, samt sikre miljøhensyn i valg av løsninger. Dette verktøyet er innarbeidet i rammeverk for utbyggingsprosjekter.

### Avfall

På lufthavnene produseres avfall i publikumsområdene (terminalene med sikkerhetskontroll, servering, butikker og ventarealer), ved kontoraktiviteter og aktiviteter i verksted og garasjer. På noen lufthavner håndterer Avinor også avfall fra andre virksomheter, så som handlingsselskaper. Avfall produseres også fra utbyggingsprosjekter, og da håndteres dette gjennom det enkelte prosjekt.

Avinor jobber for å optimalisere andelen sortert avfall, og konsernet samlet har som mål å oppnå en sorteringsgrad på 60 prosent i 2015. Oslo Lufthavn har et mål om en sorteringsgrad på 65 prosent.

Hovedverktøyet er de lokale avfallsplanene som er utarbeidet i samarbeid med renovasjonsselskapene, basert på mengder og typer av avfall, og de lokale mottakenes muligheter for håndtering av fraksjonene.

Ved å ha sentralt styrte rammeavtaler for håndtering av avfall, kan konsernet implementere felles krav og forbedringstiltak på tvers av enhetene. Sorteringsgraden for konsernet totalt var 58 prosent i 2014, opp fra 56 prosent året før. For Oslo Lufthavn isolert var sorteringsgraden 62 prosent. Øvrige lufthavner oppnådde 48 prosent.

Samlet avfallsmengde i 2014 var 14 574 tonn, en økning på nesten 10 prosent fra året før. Av dette leverte Oslo Lufthavn 10 361 tonn, mens øvrige lufthavner leverte 4 213 tonn. Økningen i rapportert avfallsmengde kommer til en viss grad som et resultat av den nye rammeavtalen som ble inngått med Retura mot slutten av 2013.

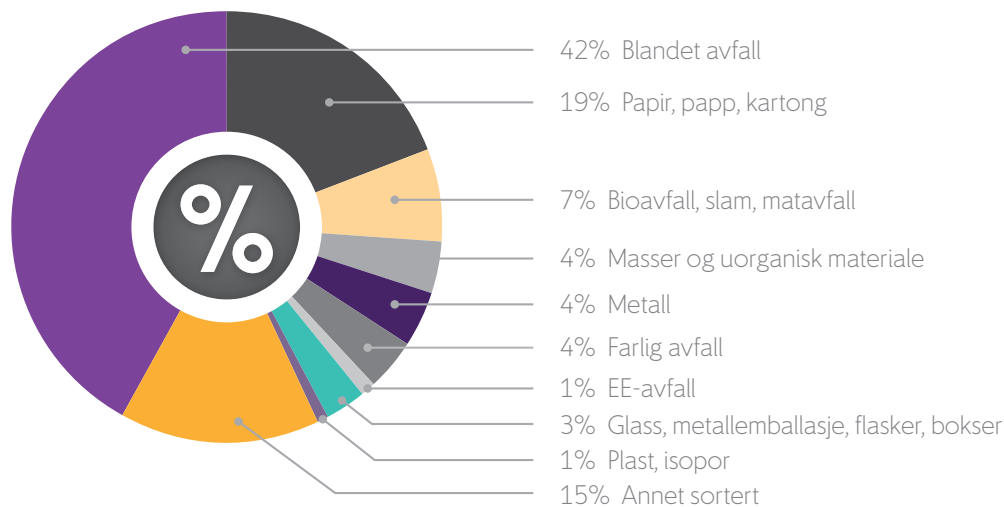
Konsernet leverte i alt 548 tonn farlig avfall, av dette leverte Oslo Lufthavn 401 tonn.

### Luftkvalitet

Overvåking av luftkvalitet gjøres kun ved Oslo Lufthavn, der måleresultater over en rekke år har vist at luftkvaliteten er godt innenfor forskriftskrav. Måleresultatene fra Oslo Lufthavn tilsier at dette også er tilfelle for øvrige norske flyplasser, som alle har betydelig mindre trafikk enn Oslo Lufthavn.

Avinor har i 2012–2014 deltatt i et prosjekt i regi av Statens arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) som skal dokumentere konsentrasjon av ultrafine partikler<sup>6</sup> på norske arbeidsplasser. Inntil nylig har slike målinger vært vanskelige å utføre, og kunnskap om mulige skadevirkninger er begrenset. Prosjektet har fått økonomisk støtte fra NHOs arbeidsmiljøfond. Målinger gjennomført i 2012 og 2013 viste lave

## FRAKSJONER 2014



konsentrasjoner av ultrafine partikler ved Oslo Lufthavn. En rapport som ble slutført i mars 2015 konkluderer at utslipp forbundet med dieseleksos samt eksos fra stasjonært parkerte fly, er lave og ubetydelig høyere enn konsentrasjoner som forekommer i sentrale bystrøk<sup>7</sup>.

### Påvirkning av kulturminner og kulturmiljøer

Avinor er en sentral del av Norges luftfartskultur, en kultur som har røtter tilbake til tidlig på 1900-tallet.

Avinor har kartlagt kulturminnene på lufthavnene og utarbeidet en landsverneplan. Prosjektet hadde faglig oppfølging fra Riksantikvaren, Statens Kulturhistoriske Eiendommer og Forsvarsbygg. Landsverneplanen er en forvaltningsplan for kulturhistoriske eiendommer der hovedformålet er å sikre vern av et representativt utvalg bygninger som dokumenterer luftfartssektorens historie med hensyn til tekniske løsninger, funksjon, arkitektur og lignende.

6. Partikler med diameter mindre enn 0,1 µm

7. Yngvar Thomassen m. fl. (2015). Kartlegging av eksponering for dieseleksospartikler i norsk arbeidsliv ved bruk av elementært karbon som markør. Stami, 2015.

# NØKKELTALL AVINOR KONSERN

Klimagassutslipp Avinor kontrollerer (tonn)	2010	2011	2012	2013	2014
	18 696	18 471	17 827	18 361	16 862

Energi (GWh)	2010	2011	2012	2013	2014
Elkraft	210	204	215	222	223
Fjernvarme	28	21	23	26	15
Grunnvann	13	15	15	16	21
Oljefyring	6	4	3	2	2
Reservekraft	1	2	2	1	2
TOTAL	259	245	258	267	263

Energi (TJ)	2010	2011	2012	2013	2014
Elkraft (delvis fossil)	757	734	774	799	803
Fjernvarme (delvis fossil)	101	75	85	93	55
Grunnvann (fornybar)	48	53	53	58	75
Oljefyring (fossil)	20	15	12	7	6
Reservekraft (fossil diesel)	5	6	7	5	8
Sjøvarme (fornybar)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Kjøretøy (fossil diesel)	99	94	93	94	88
Kjøretøy (fossil bensin)	4	5	4	3	2
Kjøretøy (fornybar biodiesel)	0	0	0	0	1
TOTAL	1 034	982	1 026	1 059	1 039

Drivstoff til kjøretøy (m <sub>3</sub> )	2010	2011	2012	2013	2014
Diesel	2 727	2 606	2 567	2 593	2 436
Bensin	116	145	123	80	76
Biodiesel	0	0	0	0	5

Brannøvingkjemikalier	2010	2011	2012	2013	2014
Brennstoff: Jetfuel A1 (tonn)	46	54	53	51	45
Brennstoff: Fyringsparafin (tonn)	25	29	29	17	13
Brennstoff: Andre (diesel, bensin, propan) (tonn)	15	7	8	7	8
Slukkemidler: Slukkeskum (m <sup>3</sup> )	30	33	36	27	2
Slukkemidler: Pulver (tonn)	24	26	19	21	17

Avfall (tonn)	2010	2011	2012	2013	2014
	10 538	11 773	12 930	13 311	14 597

Sorteringsgrad	2010	2011	2012	2013	2014
	54	56	57	56	58

Avisingskemikalier	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
<b>Flyavisingskemikalier (tonn)</b>					
Glykol	2 468	2 585	1 953	2 500	2 363
Kjemisk oksygenforbruk	4 146	4 343	3 281	4 199	3 969
<b>Baneavisingskemikalier (tonn)</b>					
Formiat	2 503	3 104	3 637	2 702	3 060
Acetat	0	0	0	0	0
Urea	0	0	1	0	0
Kjemisk oksygenforbruk	268	335	376	369	488

# AVINOR SKAL VÆRE EN PROFESJONELL OG ATTRAKTIV ARBEIDSGIVER

---

Medarbeiderundersøkelsen for 2014 viste at 4 av 5 ansatte har et høyt eller svært høyt engasjement for jobben sin. De ansatte mener at:

- Det er et godt arbeidsmiljø i Avinor
- Jobbtilfredsheten er høy
- 4 av 5 vil anbefale Avinor som arbeidsgiver

## **Samarbeid**

Andelen fagorganiserte er høy i Avinor, og den kollektive avtaledekningen er 100 prosent for konsernets selskaper, som har hver sine tariffavtaler. De tillitsvalgte er derfor viktige for å realisere konsernets mål.

Avinor har i 2014 hatt et godt samarbeid med de tillitsvalgte og vernetjenesten (mer om vernetjenesten nedenfor), både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende prosesser som større omstillingsarbeid. Det er et mål å videreutvikle samarbeidsmodellen mellom tillitsvalgte, vernetjeneste og ledelse, for å sikre gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnads-effektivitet i hele konsernet.

## **Kompetanseutvikling**

Ansatte med riktig kompetanse er avgjørende for at Avinor skal lykkes, og endringer i regelverket fordrer kontinuerlig oppdatering av de ansattes kompetanse. Konsernet startet i 2014 arbeidet med å revidere kompetansestrategien knyttet til nye strategiske mål.

Avinor Flysikring AS har i 2014 gjennomført en større kompetansekartlegging. Arbeidet er gjennomført raskt og med betydelig verdi. Dette arbeidet vil bli videreført i resten av konsernet.

430 ledere, nøkkelpersonell, verneombud og tillitsvalgte har sluttført Avinors kultur- og lederutviklingsprogram. I tillegg er flere ledergrupper i gang med lederteamutvikling. Det er utviklet en rollemodellindeks for ledere i Avinor. Rollemodellindeksen bygger på Avinors fire lederkrav: samhandler, utvikler, resultatskaper og rollemodell. Arbeidet er videreført i en modell for alle medarbeidere. Resultatene fra medarbeiderundersøkelsen 2014 har gitt alle ledere, med mer enn fem ansatte, en utviklingsrapport med bakgrunn i indeksen. Det er videre iverksatt egne kurs for trening i operativt lederskap.

For å sikre effektiv gjennomføring av prosjekter, har konsernet i 2014 etablert en prosjektskole, som skal sikre at organisasjonen har et felles prosjektspråk og en solid grunnkompetanse innen prosjektledelse. 340 deltakere har gjennomført én eller flere moduler.

## **Rekruttering**

Avinor ønsker at sammensetningen av konsernets ansatte i økende grad bør representere et snitt av den norske befolkningen. Konsernet jobber kontinuerlig med å etablere tiltak rettet mot underrepresenterte grupper. Både kommunikasjon og kanalvalg knyttet til rekruttering ble i 2014 justert for å tiltrekke flere unge kandidater og kvinner. I løpet av 2014 er det startet konkrete tiltak for å etablere relasjoner til jenter som har startet et utdanningsløp innen håndverksfag, blant annet gjennom praksisplasser.

## **Nedgang i brudd på arbeidstidsbestemmelser**

Det var nedgang i brudd på arbeidstidsbestemmelsene i 2014, både totalt (-8 prosent) og for brudd etter



## NØKKELTALL OM ANSATTE I AVINOR

	2013	2014
Antall fast ansatte pr. 31.12.2014	3123	3214
Midlertidige årsverk	150	155
Gjennomsnittsalder fast ansatte	44,4	45,4
Total turnover	3,4%	2,8%
Kvinneandel	23,7%	23,6%
Kvinneandel lederstillinger	21,2%	21,4%
Sykefravær	4,5%	4,5%
H-verdi	1,8	4,2
Attraktiv arbeidsgiver (skala 1-5)	4,1	4,1

inngått avtale om utvidet arbeidstid (-15 prosent).  
Bruk av overtid er redusert med 6 %.

### Forebyggende HMS- og sykefraværarbeid

Avinor er oppdelt i verneområder, med ett ansvarlig verneombud per område. Alle flyplasser har minst ett verneombud, og mange har flere. Det er etablert arbeidsmiljøutvalg på sentralt nivå, på divisjonsnivå og lokalt. Utvalgene er sammensatt av verneombud og representanter fra de ansatte og ledelsen. Bedriftshelsetjenesten, kjemikalieutvalget og AKAN er også en del av vernetjenesten i Avinor. AKAN forholder seg til rusmiddelbruk og spilleavhengighet forbundet med arbeid.

Det er viktig for konsernet å øke bevisstheten i organisasjonen knyttet til å rapportere uønskede hendelser. Dette har medført at rapporteringsgraden har økt fra 2013, uten at dette nødvendigvis betyr at det har vært flere skader: I løpet av 2014 ble det innrapportert 44 arbeidsulykker som førte til skader på ansatte. Det var 22 skader med fravær og en H-verdi på 4,2. Dette var over konsernets målsetting på 3,0 eller lavere.

T2-prosjektet på Oslo Lufthavn (ny terminal) har hatt 13 fraværsskader i 2014 og en H-verdi på 3. T3-prosjektet på Bergen lufthavn, Flesland (ny terminal) hadde 3 skader, to mindre skader med tre dagers fravær og en mer alvorlig klemskade på hånd mellom betongelementer. H-verdien på T3-prosjektet var 6,9 i 2014. Det er satt i verk en rekke tiltak for å unngå skader i framtiden.

Sykefraværarbeidet i Avinor er systematisk og retter seg særlig mot ansatte som jobber skift, i operative stillinger hvor det stilles fysiske og medisinske krav. Avinor deltar i et flerårig forskningsprosjekt (FARVE) om effekten av ulike tiltak. Det er for tidlig å konkludere med årsakssammenhenger, men antallet ansatte som ikke tilfredsstiller de helsemessige kravene som stilles for tjenesten – medisinsk underkjente – er redusert med cirka 30 prosent i prosjektperioden.

På hver av de 42 regionale lufthavnene er en ansatt Helsemotivator, med ansvar for å spre kunnskap og engasjement for trening og sunn livsstil. Avinor arbeider systematisk med forebygging av skadevirkninger av rusmidler, ved internt regelverk, kompetansebygging og bevisstgjøring. Arbeidstakere som vil endre alkoholforbruket sitt, kan også få hjelp via Balance.

Balance er et internettbasert helsefremmende program som tilbyr en sjekk av personens alkoholvaner, og deretter oppfølging i inntil ett år dersom det er ønskelig å justere alkoholvanene.

Konsernets mål er et sykefravær på 4,5 prosent, eller lavere. Sykefraværet i 2014 var 4,5 prosent, det samme som i 2013.

# ANSVARLIG FORRETNINGSFØRSEL

---

## **Innkjøpsstrategi**

Det er utviklet en egen innkjøpsstrategi i Avinor som skal kvalitetssikre konsernets innkjøpsrutiner. Rutinene supplerer regelverket for offentlig anskaffelser, og skal sikre konkurranse og hensiktsmessig avtaledekning for å oppnå stordriftsfordeler og sikre god dekning av lokale avtaler. Leverandører gjennomgår en prekvalifisering før de eventuelt kan delta i konkurranse om kontrakt med selskapet. Virksomheter som er rettskraftig dømt for deltakelse i en kriminell organisasjon eller for korrupsjon, bedrageri eller hvitvasking av penger kan utestenges fra konkurransen. Det pågår et arbeid med å videreutvikle kravspesifikasjon som skal sikre kontroll av flere forhold hos en leverandør før Avinor eventuelt inngår kontrakt med denne. Alle konsernfelles avtaler blir inngått med vekt på miljø. Styrende dokumenter er oppdatert for å sikre dette og Miljøavdelingen skal kontaktes ved inngåelse av alle avtaler av vesentlig betydning.

Videre vil det i løpet av 2015 bli introdusert et sett med avtalevilkår som skal sikre at leverandører Avinor inngår kontrakter med har etiske retningslinjer og tar samfunnsansvar på alvor. Kravene vil samlet fastsette Avinors prinsipper for menneskerettigheter, arbeidsstandarder, helse-miljø-sikkerhet, miljø og forbudt forretningspraksis. Kravene retter seg mot leverandører, og det føres en oversikt over alle konsernets leverandører som har signert avtale om ansvarlig forretningsførsel. Avtalebestemmelser gir mulighet for revisjon av leverandøren. Vesentlige brudd på avtale om ansvarlig forretningsførsel gir Avinor rett til å heve alle gjeldende avtaler med leverandøren, dersom kritikkverdige forhold

ikke blir tilfredsstillende fulgt opp. Personell som skal delta i anskaffelser på vegne av Avinor-konsernet skal i forkant vurdere egen habilitet i forhold til den aktuelle anskaffelsen.

## **Erklæring om nærstående parter**

Konsernstyrets medlemmer og ledende personell leverer årlig egenerklæring om nærstående parter, med opplysninger om eventuelle transaksjoner mellom partene. Ekstern revisor gjennomfører årlige kartlegginger av formelle relasjoner mellom Avinors konsernledelse, styret og leverandører. Formålet er å identifisere relasjoner mellom de nevnte parter. Eventuelle relasjoner dokumenteres og gjennomgås med den det gjelder. Den sistnevnte analysen bekrefter i all hovedsak informasjon framkommet gjennom egenerklæringene.

## **Etiske retningslinjer**

Konsernstyret har fastsatt etiske retningslinjer som gjelder for styret og alle ansatte. Over 90 prosent av alle ansatte har gjennomført kurs i Avinors etiske retningslinjer, som blant annet forbyr korrupsjon, bestikkelser og konkurransehindrende opptreden i strid med konkurransereglene.

## **Compliance-funksjon**

Konsernets compliance-funksjon skal følge opp at konsernet etterlever eksternt og internt regelverk knyttet til korrupsjon, misligheter og etisk regelverk. Det er etablert ulike kontroll- og forebyggende tiltak som til sammen skal redusere konsernets risiko for å medvirke til og bli utsatt for korrupsjon og misligheter.

## **Varsling**

Avinor har nedsatt et utvalg som behandler varsler om kritikkverdige forhold i alle deler av organisasjonen. Utvalget har etablert rutiner for forsvarlig behandling av varsler. I 2014 har utvalget behandlet to varsler. Utvalget har også utarbeidet rutiner og tekniske løsninger som gjør det mulig for eksterne aktører å varsle om kritikkverdige forhold i Avinor. Behandling av disse varslene skal følge samme prosedyre som behandling av varsler fra ansatte i konsernet.



AVINOR AS

Dronning Eufemias gate 6, 0191 Oslo

Postboks 150, 2061 Gardermoen

[post@avinor.no](mailto:post@avinor.no)

[www.avinor.no](http://www.avinor.no)

