

RAPPORT OM AVINORS SAMFUNNSANSVAR 2013



INNHOOLD

| | |
|--|---------|
| Forord v/konsernsjef Dag Falk-Petersen | side 5 |
| Om Avinor | side 6 |
| Prioritering | side 7 |
| Avinors samfunnsoppdrag | side 9 |
| Sikre hele Norge gode luftfartstjenester | |
| Analyse av luftfartens samfunnsnytte | |
| Nordområdestrategi | |
| Sikkerhet | |
| Pålitelighet | |
| Tilgjengelighet | |
| Ambulanseflyginger og pasientreiser | |
| Investeringer for å øke kapasiteten | |
| Avinor vil være en drivkraft i arbeidet med luftfartens klima og – miljøutfordringer | side 11 |
| Utslipp av klimagasser | |
| Fly- og helikopterstøy | |
| Utslipp til vann og grunn | |
| Energi | |
| Påvirkning av landskap og naturmiljø | |
| Forbruk av produkter og materialer | |
| Avfall | |
| Påvirkning av kulturminner og kulturmiljøer | |
| Avinor skal være en profesjonell og god arbeidsgiver | side 19 |
| Samarbeid | |
| Kompetanseutvikling | |
| Rekruttering for økt mangfold | |
| Nedgang i brudd på arbeidstidsbestemmelser | |
| Forebyggende HMS- og sykefraværsarbeid | |
| Avinor som sponsor | side 22 |
| Avinor vil sikre ansvarlig forretningsførsel | side 23 |
| Arbeid mot korrupsjon og mislighold | |
| Innkjøp | |
| Nøkkeltall | side 25 |

Rapport om Avinors samfunnsansvar 2013 er utarbeidet i henhold til Global Reporting Initiative (GRI/G4/Core).

LES 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 eksternt 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 om selskapets samlede virksomhet, som også inneholder planer for fremtiden. Dokumentet kalles § 10-plan, og går til Samferdselsdepartementet, som er Avinors eier. Minst hvert fjerde år danner Avinors § 10-plan grunnlag for en melding til Stortinget om Avinors virksomhet.

AVINORS BIDRAG TIL NASJONAL TRANSPORT-PLAN 2014-2023

Regjeringen legger hvert fjerde år fram en stortingsmelding om den samlede transportsektoren i landet. Infrastrukturen for luftfarten er en del av meldingen www.ntp.dep.no.

AVINORPULS

Avinorpuls er Avinors internmagasin, som både dreier seg om Avinors virksomhet og generelle luftfartsspørsmål. Alle kan abonnere på Avinorpuls.

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





Avinor er opprettet for å sikre hele Norge gode luftfartstjenester. Samfunnsoppdraget utføres med respekt for klima, miljø, mennesker og samfunn. I 2013 vedtok Avinors konsernstyre en strategi for samfunnsansvar. OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv legges til grunn og Avinor har sluttet seg til Global Compact. Denne rapporten gir en bred redegjørelse for Avinors samfunnsnytte og hvordan konsernet håndterer sitt samfunnsansvar. Rapporten er utarbeidet i henhold til prinsippene i Global Reporting Initiative (GRI).

Innen luftfart er arbeidet med sikkerhet en kontinuerlig prosess hvor nye utfordringer møtes med nye tiltak. Avinor har et høyt sikkerhetsnivå og grunnlaget for sikkerhetsarbeidet er et omfattende nasjonalt og internasjonalt regelverk. Flysikkerhet er sentralt i Avinors investeringspolicy.

Det gjennomføres et systematisk arbeid for å bedre lufthavnens miljøresultater. Et viktig mål i Avinors virksomhetsstrategi for 2014 – 2020 er at selskapet skal være en drivkraft for klima- og miljøarbeidet i luftfarten.

Det er en sentral oppgave å minimalisere utslipp av klimagasser og kjemikalier, samt å gjøre støybelastningen fra luftfarten minst mulig. Luftfarten har lyktes i å redusere utslippet av CO₂ per passasjerkilometer betydelig, men den kraftige veksten i både yrkesreiser og feriereiser fører likevel til at utslippene totalt sett øker. Avinor, sammen med resten av bransjen, er fast bestemt på å redusere de samlede utslippene. Flyselskapenes satsing på nye og moderne fly som bruker betydelig mindre drivstoff, samt utvikling av klimavennlig drivstoff (biodrivstoff), er sentrale tiltak i dette arbeidet.

Klimatilpasning står også høyt på Avinors agenda – og for å forberede virksomheten på et villere, varmere og våtere klima, har Avinor gjort betydelige utbedringer på en rekke flyplasser.

Gjennom et omfattende prosjekt i perioden 2008-2013 ble det biologiske mangfoldet kartlagt på alle Avinors flyplasser. Kartleggingen gir en grundig dokumentasjon av naturverdiene. Dette er et grunnlag for å unngå inngrep i verdifulle områder og for å minimalisere negative effekter på plante- og dyreliv dersom man må gjøre inngrep. Kartleggingsrapportene inneholder også råd for hvordan sjeldne naturtyper og truede arter kan bevares og i noen tilfeller få forbedrede forhold på og ved lufthavnene.

Det drives et systematisk arbeid for å videreutvikle arbeidsmiljøet og den enkeltes kompetanse i Avinor. Konsernet tiltrekker seg ønsket kompetanse- og arbeidskraft, men Avinors ansatte er fortsatt en relativt homogen demografisk gruppe. Derfor arbeides det med en mangfoldstrategi, som skal være ferdig i 2014. Her vil man blant annet se på hvilke konkrete tiltak som kan iverksettes for å øke mangfoldet. Det er et godt og konstruktivt samarbeid mellom ledelse og tillitsvalgte i Avinor.

Store byggeprosjekter er en del av Avinors hverdag og sosial dumping, svart arbeid og regelrett kriminell adferd er en risiko ved slike prosjekter. Avinor arbeider systematisk for å gjøre denne risikoen minst mulig. Et godt eksempel fra 2013 er avdekkingen av sosial dumping ved en byggeplass på Oslo Lufthavn. Gode rutiner og samarbeid med fagforeningene førte til at forholdene ble avslørt og at nødvendige tiltak kunne iverksettes.



Dag Falk-Petersen, konsernsjef

Avinor er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet. Avinor har ansvar for de 46 statlige flyplassene, og flysikringstjenesten for sivil og militær luftfart. I 2013 hadde Avinor 3156 fast ansatte. Hovedkontoret er i Oslo. Avinor driver 12 lufthavner i samarbeid med Forsvaret. Kontakt med Samferdselsdepartementet er formalisert i eiermøter, og Avinor sender hvert år en plan for selskapets samlede virksomhet til departementet (§ 10 plan).

I tillegg til flyplassene driver Avinor kontrolltårn, kontrollsentraler og annen teknisk infrastruktur for sikker flynavigasjon. Flysikringstjenesten er fra 1. juni 2014 organisert i et eget selskap heleid av Avinor.

Avinor 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 parkeringsanlegg¹.

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.

| | 2013 | 2012 | 2011 |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Antall flypassasjerer | 48 330 000 | 46 357 000 | 44 278 000 |
| Antall flybevegelser | 831 000 | 814 000 | 794 000 |
| Frakt til/fra Norge | 74 508 | 70 773 | 63 803 |



PRIORITERING

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 interessentene, og konsernets plan for dialog med sentrale interessenter blir fornyet hvert år.

De mest sentrale interessentene er flyselskapene, politikere og næringsliv på sentralt, regionalt og lokalt nivå, Forsvaret, samt regulatoriske myndigheter innen luftfart og miljø. Viktige temaer for disse interessentene er økonomi, kapasitet, pålitelighet 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.

De tillitsvalgte er viktige samarbeidspartnere for å realisere konsernets mål. Avinor har i 2013 hatt et

godt samarbeid med de tillitsvalgte, både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende prosesser. Det er likevel et mål å videreutvikle samarbeidsmodellen mellom tillitsvalgte og ledelse for å sikre gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnads-effektivitet 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.

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

- 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 rapporten, og arbeidet med de enkelte temaene skjer i linjen. Området miljø og klima er organisert i en egen miljøavdeling.





AVINOR

AVINORS SAMFUNNSOPPDRAG

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 flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Virksomheten skal drives på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte, og sikre god tilgjengelighet for alle grupper reisende».

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. Luftfarten er også avgjørende for bosetting, reiseliv, helsevesenet, utdanning, idrett og kultur.

Analyse av luftfartens samfunnsnytte

For å sikre at konsernet utvikler seg i den retningen samfunnet trenger, er det behov for ytterligere fakta om hva luftfarten betyr for Norge. I september 2014 kommer derfor rapporten som skal tallfeste hvilke ringvirkninger Avinors flyplasser har for lokalsamfunn og regioner. Transportøkonomisk institutt, Møreforskning og Universitetet i Nordland bidrar til utredningen.

Foreløpig er det laget delutredninger for hva flyplassen betyr for næringslivet i Bergen, Stavanger og Trondheim:

| | Bergen | Stavanger | Trondheim |
|---|--------|-----------|-----------|
| «Flytilbudet er avgjørende viktig for næringslivet» | 86 % | 86 % | 75 % |
| «For vår bedrift vil behovet vokse» | 68 % | 70 % | 60 % |

Nordområdestrategi

Lange avstander og store utfordringer for landbasert transport gjør luftfarten viktigere i Nord-Norge enn i noen annen landsdel. 28 av Avinors flyplasser ligger i landets tre nordligste fylker. 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 utviklet en Nordområdestrategi². Strategien er utviklet i nært samarbeid med myndigheter, næringsliv og utdanningsinstitusjoner. Avinor regner med å investere mellom 8 og 13 mrd. kroner i Nord-Norge fram mot 2040.

Scenarier for nordområdene mot 2040:

- Olje- og gass, turisme, havbruk og mineralutvinning er bransjer som vil vokse
- Befolkningen i Nord-Norge vil vokse med 10 prosent
- Flytrafikken vil dobles, fra 6 til 12 millioner passasjerer

² Tilgjengelige på Avinors nettsider.

³ Punktlighet - Avganger med under 15 minutter forsinkelse

⁴ Regularitet - planlagte avganger som faktisk blir gjennomført.

SIKKERHET

Avinor har et høyt sikkerhetsnivå. Grunnlaget for sikkerhetsarbeidet er et omfattende nasjonalt og internasjonalt regelverk. Sikkerhetsarbeidet er en kontinuerlig prosess hvor nye utfordringer må møtes med nye tiltak. Flysikkerhet er sentralt i Avinors investeringspolicy, og tiltakene som gir best mulig sikkerhetsgevinst i forhold til ressursbruk prioriteres. Avinor har en aktiv sikkerhetskultur basert på erfaringsoverføring, revisjoner, undersøkelser og analyser.

I 2011 ble det satt i gang et prosjekt - SMART-prosjektet - som har til hensikt å forbedre styringen fra strategisk til operativt nivå. Blant annet vil den enkelte ansattes roller, ansvar og arbeidsoppgaver bli tydeligere. Arbeidet med dette prosjektet har pågått for fullt i 2013 og blir slutført i løpet av første halvår 2015. For å styrke Avinors evne til proaktiv og sikkerhetsfokusert styring, blir ny prosess og nytt verktøy for avvikshåndtering implementert tidlig i 2015.

I takt med nye trusler og hendelser blir det introdusert nye krav til sikkerhetskontroll på flyplassene. Noen av tiltakene er kontroversielle, og har blitt møtt med prinsipielle spørsmål knyttet til individets personlige integritet. En rekke luftfartsaktører har derfor tatt initiativ til prosjektet «Better security», en idédugnad for å utvikle et nytt regime for sikkerhetskontroll. Avinor deltar i dette arbeidet.

Resultater 2013:

Det var ingen luftfartsulykker med personskader i norsk luftfart i 2013 der Avinor var medvirkende part.

Det var én alvorlig luftfartshendelse der Avinor medvirket til årsaken.

PÅLITELIGHET

At flytrafikken går som planlagt, er viktig for alle. Avinors mål for punktlighet³ er 88 prosent, og for regularitet⁴ 98 prosent. Regulariteten var i tråd med målsettingen i 2013, og har vært det de siste årene.

I 2013 falt punktligheten til 85,7 prosent, mot 87 prosent i 2012. Fly- og handlingsselskapenes andel av årsak til forsinkelsene økte fra 66 prosent i 2012 til 72 prosent i 2013.

Vinteren byr på utfordringer for flytrafikken i Norge og Avinor har som mål å være i verdenstoppen på vinterdrift av flyplasser. Alle Avinors flyplasser leverer hvert år en plan for vintervedlikehold, som utarbeides i samarbeid med flyselskapene. Planene blir evaluert etter hver vinter med fokus på forbedringspunkter.

TILGJENGELIGHET

Flytransport skal være tilgjengelig for alle som har behov for det, og Samferdselsdepartementet innførte i 2013 et nytt regelverk for universell utforming på norske flyplasser. Avinor samarbeider med flere organisasjoner for funksjonshemmede for å få innspill om tiltak for å bedre tilgjengeligheten.

Nybygg og ombygginger på flyplassene legger universell 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 de aller fleste av Avinors mindre flyplasser. Derfor pågår det uttesting av nye løfte- heiseanordninger.

Assistansetjenesten omfatter reisende med redusert mobilitet. Avinor utfører ca. 150 000 assistanser årlig, fra ankomst til flyplassen til vedkommende er om bord i flyet.

AMBULANSEFLYGINGER OG PASIENTREISER

For å sikre akutt syke transport, er det Avinors oppgave å holde flyplassene i beredskap for ambulansefly og -helikoptre, også utenom ordinær åpningstid. Nord-norske flyplasser gjennomfører omkring to tredeler av all ambulansetrafikk i Norge. Ambulansetrafikken er nesten doblet i løpet av de siste 10 årene. I 2013 var det over 22 000 bevegelser med ambulansefly ved flyplassene i Nord-Norge. I tillegg var det 323 000 pasientreiser med rute-fly ved norske flyplasser i 2013.

INVESTERER FOR Å ØKE KAPASITETEN⁵

Flytrafikken blir stadig viktigere for samfunnet. Derfor prioriterer Avinor investeringer i kapasitetsøkende tiltak på en rekke flyplasser. Noen eksempler er terminalutvidelsen på Oslo Lufthavn, ny terminal ved Bergen lufthavn, ny terminal på Trondheim lufthavn, samt kapasitetsøkende tiltak ved Stavanger og Kristiansand lufthavner.

I forbindelse med Samferdselsdepartementets arbeid med ny Nasjonal transportplan (2018 – 2027) er behovet for en tredje rullebane på Oslo lufthavn og framtidig flyplass-struktur i Norge to viktige saker som Avinor er bedt om å utrede.

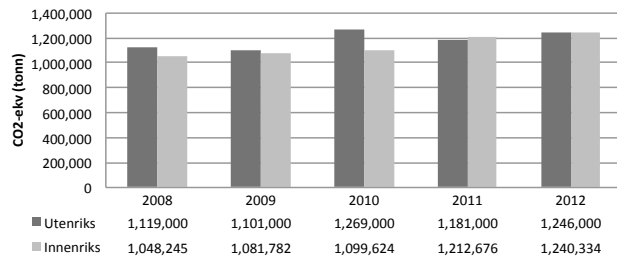
- 323 000 pasientreiser
- 22 000 flybevegelser med ambulansefly
- To av tre har tilgang til en flyplass innenfor én times reise
- 99,5 % av befolkningen kan reise på dagstur/retur Oslo med fly
- I tillegg til Avinors 3156 ansatte er 60 000 - 65 000 personer sysselsatt i flyplassrelaterte stillinger i andre virksomheter
- 300 direkteforbindelser til utlandet fra Avinors flyplasser med charter- og rute-fly
- Over 35 % av alle turister kommer til Norge med fly

⁵ Les mer om Avinors investeringer i Årsrapporten for 2013 og § 10-planen

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

UTSLIPP AV KLIMAGASSER

Avinors mål for klimagassutslipp (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.



Figur: Klimagassutslipp sivil innenriks og utenriks luftfart (tonn CO₂-ekv)

Klimagassutslippene fra all innenriks sivil luftfart tilsvarte ifølge Statistisk Sentralbyrå (SSB) i 2012 2,3 prosent⁶ av samlede innenriks utslipp (1,24 av 51,7 millioner tonn). Det er disse utslippene som er omfattet av Kyotoprotokollen. Klimagassutslipp fra utenrikstrafikken, dvs. fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet var 1,25 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Samlede klimagassutslipp fra alt jetflydrivstoff til sivile formål solgt på norske lufthavner i 2012 er altså i størrelsesorden 2,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, som er en økning sammenliknet med 2011.

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 rapporter⁷ som skisserer utslippsreducerende 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.

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

Flyselskapene viderefører arbeidet med

energieffektivisering 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 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 i 2013 gjennomført testflygninger som viser muligheter for redusert støybelastning, kortere innflygningsruter og reduserte klimagassutslipp.

I november 2014 vil det bli implementert ny luftromsorganisering i Sør-Norge⁸. Endringen omfatter nye inn- og utflygningsruter ved 15 lufthavner. Målet er økt flysikkerhet, sikring av fremtidig kapasitet, reduksjon av miljøpåvirkning, samt å standardisere og effektivisere leveransen av flynavigasjonstjenester.

Avinor har bevilget inntil 100 millioner kroner over en tiårsperiode for tiltak og prosjekter som kan bidra til å realisere norsk biodrivstoffproduksjon. Sammen med flyselskapene 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.

Kvoter og CO₂-avgift

Som et av få land i verden har Norge innført CO₂-avgift på innenriks flygninger. Videre er luftfart omfattet av EUs-kvotehandlingssystem, slik at flyselskapene også må svare kvoter for sine utslipp fra flygninger i EU/EØS-området.

⁶ 2013-tall kommer i februar 2015

⁷ Se www.avinor.no/avinor/miljo

⁸ Southern Norway Airspace Project – SNAP

AVINORS MILJØPOLICY

Avinor skal være en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten og bidra aktivt til forbedring av bransjens samlede miljøprestasjon. Miljøhensyn er sentralt for en berekraftig utvikling av Avinors virksomhet.

Prinsipper for miljøarbeid:

- Avinor etterlever lover, forskrifter og myndighetskrav og vil på enkelteområder søke muligheter utover dette
- Avinors styringssystem er tilpasset ISO14001, og sikrer samordning, kontroll og oppfølging av miljøarbeidet.
- Avinor sikrer en høy miljøbevissthet og -kompetanse. 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, prosjekter og innkjøp. Utbyggingsprosjekter gjennomføres med sterkt miljøfokus.
- Avinor fører en åpen, konstruktiv og proaktiv dialog med samarbeidspartnere, lokalsamfunn, myndigheter, luftfartsorganisasjoner og andre interessenter.

AVINORS MILJØMÅL

- 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 L den 60 dB og Lnight 55 dB, skal ikke øke i perioden.
- Utslipp til vann og grunn
Avinor skal ikke ha brudd på utslippstillatelsene.

- Avinor søker løsninger på miljøutfordringer gjennom samarbeid med forsknings- og utviklingsmiljøer, myndigheter og andre organisasjoner.

Avinor forplikter seg til å:

- Kartlegge klimagassutslipp fra lufthavndrift og jobbe for å redusere klimagassutslipp både i luftrommet og på bakken.
- Søke å redusere støybelastningen fra sivil fly- og helikopter trafikk samt gjennomføre regelmessig kartlegging ved alle lufthavner og registrere trasébruk ved de store lufthavnene.
- Ha en risikobasert tilnærming, der Avinor minimerer bruk og forebygger utslipp av kjemikalier for å sikre at vann og grunn ikke forurenses.
- Velge produkter og materialer med tanke på minst mulig miljøbelastning i et livsløpsperspektiv.
- Energieffektivisere virksomheten og søke overgang til fornybare energiløsninger.
- Minimere mengden avfall og optimalisere andelen sortert avfall.

- 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.

Transport til og fra flyplassen

Lufthavnene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger har som mål å øke sine kollektivandeler i tilbringertjenesten i perioden frem mot 2020, i samarbeid med transportselskaper og myndigheter.

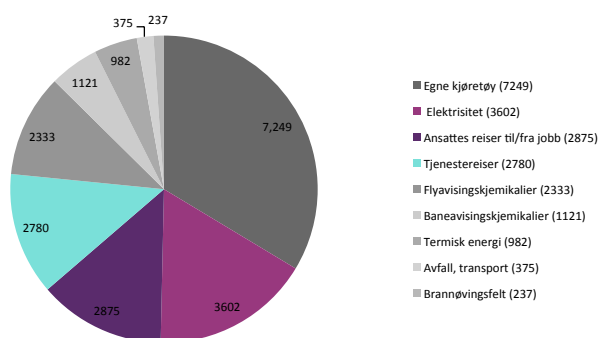
Kollektivandel

| Lufthavn | OSL | Bergen | Trondheim | Stavanger |
|-----------------|------------|------------|------------|------------|
| Status 2009 | 64% | 27% | 42% | 14% |
| Status 2013 | 67% | 36% | 45% | 18% |
| Mål 2020 | 70% | 40% | 60% | 30% |

Klimagassutslipp fra egen virksomhet

Avinor utarbeider klimagassregnskap årlig, i tråd med metodologien i GHG Protocol. Utslipp fra egen virksomhet kompenseres ved kjøp av FN-godkjente utslippsrettigheter. Oslo Lufthavn, Trondheim lufthavn, Værnes og Kristiansand lufthavn, Kjevik er i tillegg sertifisert i den frivillige bransjeordningen Airport Carbon Accreditation (ACA). Det innebærer utarbeidelse av detaljert klimaregnskap, tiltaksplan og forpliktende mål for utslippsreduksjoner. De neste årene vil flere Avinor-lufthavner delta i ACA-ordningen, Bergen lufthavn, Flesland våren 2014.

Grunnlaget for Avinors klimaregnskap er aktiviteter innenfor konsernets organisasjon, samt aktiviteter som konsernet styrer, selv om de er utført av andre virksomheter (for eksempel outsourcing av vintervedlikehold på flyside ved OSL og utleie av brannøvingsfelt). Det er så langt ikke kartlagt andre klimagasser enn CO₂, men det pågår kartlegging av kjøleanlegg i bygg, med tanke på å inkludere andre klimagasser. Avinor har ikke sikre tall for ikke-fossile CO₂-utslipp fra biobasert fjernvarme. Slik informasjon vil bli innhentet fra leverandørene fra og med 2014.



Figur: Klimagassutslipp Avinor (tonn CO₂)

Klimagassutslipp fra Avinors lufthavndrift er svært væravhengig. Nedbør og temperatur har betydning for utslipp knyttet til oppvarming i bygg, avising og brøyting, ENØK, valg av energikilder i bygg, oppsamling av flyavisingsvæske, og fornyelse av Avinors store kjøretøypark er de viktigste reduksjonstiltakene. På sikt kan innføring av bærekraftig syntetisk biodiesel bli et meget viktig klimatiltak.

Klimatilpasning

Store historiske klimagassutslipp gjør at den globale middeltemperaturen vil fortsette å øke selv med massive kutt i fremtidige 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 og dermed ha betydning for infrastrukturinvesteringer 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. Sannsynligheten for skade på liv og helse som følge av endrede klimatiske forhold antas å være meget begrenset.

FLY- OG HELIKOPTERSTØY

Fly- og helikopterstøy oppleves som mer plagsom enn annen trafikkstøy med samme lydnivå. Flystøyhendelser opptrer enkeltvis, avtegnes ofte mot et rolig bakgrunnsnivå og er, på grunn av støykildens høyde over bakken, relativt langvarige. Man kan ikke skjerme utearealer mot flystøy, og bygninger har ikke en «stille side». Flystøy er dessuten mer uforutsigbar enn annen trafikkstøy. Ettersom rullebanebruk og traséføring styres av vindretningen, kan flystøyen være fraværende én dag og betydelig den neste. Regelverket for støykartlegging er derfor strengere for flytrafikk enn annen trafikk.

Myndighetenes mål er at den samlede nasjonale støyplagen skal reduseres med 10 prosent i 2020 sammenlignet med 1999. Luftfartens bidrag til den samlede nasjonale støyplagindeksen er om lag syv prosent, og i underkant av to prosent av Norges

befolkning bor på et sted der utendørs flystøy i gjennomsnitt er høyere enn 50 dBA. Personer utsatt for høyere nivåer enn dette karakteriseres som flystøyutsatte. Siden 1999 har tallet på flystøyutsatte vært relativt konstant til tross for sterk trafikkøkning, noe som hovedsakelig 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. 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 Lnight 55 dB⁹ ikke skal øke i perioden 2012-2015».

Det viktigste verktøyet for å hindre økt flystøyeksponering i boligområder er gode flystøysonekart. Kommunene har plikt til å bruke disse kartene i sin arealplanlegging. Den samlede flystøyen rundt en flyplass er avhengig av flytyper,

trafikkmengde, rullebanebruk, trasévalg, og trafikkenes døgnfordeling. Utover støykartlegginger er Avinors viktigste verktøy trafikkstyringen og justering av inn- og utflygningsprosedyrer. På OSL er det testet ut ny, satellittbasert navigasjonsteknologi, og beregninger har bekreftet betydelig redusert støy. I planleggingen av ny luftromorganisering for store deler av Sør-Norge er muligheten for å begrense støybelastning ved inn- og utflygning et tema.

Innføring av helikoptertypen Sikorsky S92 til offshoretransport har medført vesentlig økning i flystøybelastning ved enkelte flyplasser, og kan vanskeliggjøre konsernets måloppnåelse. Endringene har utløst tiltaksplikt overfor flere boliger nær Stavanger og Bergen lufthavn, og fem boliger ved Bergen ble støyisolert i 2013. Avinor tok initiativ til opprettelsen av et nasjonalt helikopterstøyutvalg i 2012, og har arbeidet aktivt med problemet i 2013.

For flyplassene Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim ble det i 2013 arbeidet med egne handlingsplaner mot støy, på bakgrunn av støykartlegginger gjennomført i 2012.

⁹ 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. Lnight = et A-veiet ekvivalentnivå for en 8-timers nattperiode fra kl 2300 til kl 0700.



UTSLIPP TIL VANN OG GRUNN

Risiko for vann- og grunnforurensning ved flyplassene er i hovedsak knyttet til flyavising, baneavising, brannøving og risiko for drivstofflekkasjer.

Avinor har utarbeidet en sårbarhetsklassifisering av sine flyplasser, som synliggjør hvilke flyplasser som har mest sårbart naturmiljø i sine nærrområder. De med de mest sårbare naturområdene har de strengeste sikringstiltakene.

Resultatene fra miljøovervåkingen vurderes hvert år, og programmene for oppfølging revideres fortløpende. Kontinuerlig miljøovervåking viser også 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 forurensning med fare for skade på ytre miljø. Utslippstillatelsene gjelder hele lufthavnsområdet, unntatt Forsvarets eiendom der det er aktuelt. I henhold til internkontrollforskriften har Avinor også et samordningsansvar for å påse at samtlige aktører oppfyller rammebetingelsene for ytre miljø. Risikoanalysene viser at det er behov miljøtiltak også hos disse aktørene.

På Oslo Lufthavn var det i 2013 syv brudd på utslippstillatelsen for grunnvannet og ett brudd for vassdrag. I sesongen 2012-2013 ble forbruk av mengder flyavisingskjemikalier overskredet ved fem av Avinors øvrige flyplasser. Det var ingen overskridelser av tillatte mengder baneavisingskjemikalier.

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 er planlagt avsluttet i 2015. Da skal oppgradering av tekniske anlegg på flyplassene være fullført, prosedyrer være oppdatert og ordinær drift av anleggene utføres av driftspersonalet.

“Et delprosjekt omhandler forurenset grunn. I 2011 og 2012 ble det gjennomført omfattende undersøkelser ved alle konsernets gamle og nye (aktive) brannøvingsfelt. Det ble avdekket at grunnen var forurenset av PFOS, et fluorholdig stoff som tidligere har vært brukt som tilsetningsstoff i brannskum. PFOS brytes ikke ned i naturen, men 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, stoffene ble forbudt i Norge i 2007. Avinor har i 2013 videreført kartlegging og overvåking av PFOS-forurensningen i jord, vann og levende organismer. Basert på resultatene fra disse undersøkelsene vurderes risiko for menneskelig helse og økosystemer som følge av forurensningen på brannøvingsfeltene. Dette arbeidet forventes ferdigstilt i løpet av 2014. Der risikovurderingene viser at det er nødvendig, ønsker Avinor å ta ansvar og gjennomføre egnede tiltak. Med unntak av forsøk i laboratorieskala og pilotskala, er det imidlertid liten erfaring med fullskala rensing av PFOS-forurensete områder. Avinor er i dialog med Miljødirektoratet om saken.

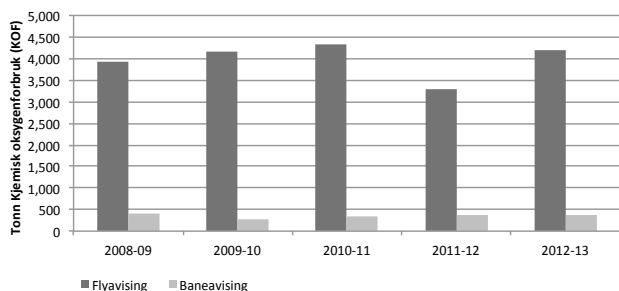
På Oslo Lufthavn ble det i 2013 etablert renseanlegg for PFOS-forurensning i grunnvann ved en hangar, og gjort ytterligere undersøkelser og utredninger av tiltak i forbindelse med vann- og grunnforurensning ved brannøvingsfeltet.

Andre delprosjekter har vurdert tankanlegg, oljeutskillere, vann- og avløpsanlegg, flyavising, resipientvurdering og -overvåking, samt beredskap ytre miljø.

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 avises med kjemikalier. Flyavisingskjemikaliene inneholder svært lave konsentrasjoner av en type tilsetningsstoff som er giftig, men er biologisk nedbrytbart.

Til baneavising benyttes ikke giftige tilsetningsstoffer, og kjemikaliene har den laveste miljøbelastningen av tilgjengelige baneavisingskjemikalier. Avrenning og spredning av kjemikalier fra flyplassens område kan imidlertid påvirke naturmiljøet negativt dersom forbruket overskrider naturmiljøets tåleevne og nedbrytningskapasitet.



Figur 1: Forbruk av avisingskjemikalier i Avinor siste fem vintersesonger (tonn KOF).

Det er etablert system for oppsamling av glykol fra flyavising på de største flyplassene. I 2013 ble det gjennomført flere tiltak som er positive for naturmiljøet, blant annet ny avisingsplattform på Haugesund lufthavn, og oppsamlingssystemer på Førde og Sogndal. Ved slike tiltak vil mesteparten av kjemikaliene samles opp.

Øvrige utslipp til vann og grunn

Avinor og andre aktører ved flyplassene driver aktiviteter som genererer oljeholdig avløpsvann. Dette kan være fra brannøvsfelt, tankanlegg, verksted og vaskehaller. Dette vannet ledes via oljeutskillere til kommunalt nett eller resipient. Risiko for uhellutslipp er vurdert ved hver flyplass, og opplæring og materiell er tilpasset risikobildet. Det skal minimum øves årlig på håndtering av hendelser.

Vedlikehold, prøvetaking og rapportering av miljøforhold for oljeutskillerne overvåkes jevnlig.

ENERGI

En flyplass bruker mye energi. Det påvirker også klimagassutslippene. Avinor har forpliktet seg til energieffektivisering og bruk av fornybare energiløsninger. Avinors målsetning for perioden 2010-2015 er å redusere energiforbruk i bygg med 25 prosent.

I desember 2013 åpnet Trondheim lufthavn landets første flyplassterminal bygd etter det strenge internasjonale miljøsertifiseringssystemet BREEAM¹⁰. Den utvidete innlandsterminalen byr på en rekke effektive miljøvalg innenfor energi, vannsystemer, ventilasjon, lys og materialvalg. Trondheim lufthavn har også etablert et eget ENØK-program med betydelige resultater. Tiltakene har blant annet bestått av å erstatte oljefyring med varmepumper, erstatte belysning med LED-teknologi, og oppgradert styring av lys, ventilasjon og varme.

På samme måte bygger Oslo lufthavn ut sin terminal i henhold BREEAM Excellent, blant annet ved innovative løsninger for å utnytte både snølagre og avløpsvann som energikilder.

Kristiansand lufthavns nye energisentral benytter varmeveksling mot sjøvann som en fornybar energikilde.

Siden 2010 har Avinor gjennomført et omfattende ENØK-prosjekt med 13 millioner kroner i støtte fra ENOVA. Ti flyplasser har nå gjennomført effektiviseringstiltak, som bare i 2013 utgjorde en samlet besparelse på 11 GWh. Alle disse flyplassene har etablert energioppfølgningssystem (EOS¹¹). En lang rekke mindre tiltak er utført ved andre flyplasser.

Det er per dato ikke etablert et tilstrekkelig omfattende nett av strømmålere i terminaler og utleiearealer på alle flyplassene. Avinor kan derfor ikke tallfeste nøyaktig hvor mye energi som forbrukes av andre virksomheter, eller skille mellom energi til oppvarming og kjøling. Totalt energiforbruk varierer med sesongtemperatur. Felles konsernrutiner for evaluering av tiltak og måling av resultater vil være en sentral del av Avinors klimahandlingsplan, som skal etableres i løpet av 2014.

Med unntak av Stavanger lufthavn, som har et eget flisfyringsanlegg, leveres fjernvarme av tredjeparter. Energibærer for disse anleggene varierer fra biomasse til kull (Svalbard). Kartlegging av disse kildene pågår i 2014.

¹⁰ BREEAM er verdens ledende prosjekterings- og revisjonsverktøy for bærekraftige bygninger. Bygningens miljøprestasjon bedømmes utfra et antall ulike kriterier og karakteriseres som: PASS, GOOD, VERY GOOD, EXCELLENT eller OUTSTANDING.

¹¹ Verktøy for systematisk registrering av detaljerte energidata og oppfølging av energiforbruket i bygg

| ENERGI (TJ) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Elkraft (fornybar) | 708 | 757 | 734 | 774 | 799 |
| Fjernvarme (delvis fossil) | 87 | 101 | 75 | 85 | 93 |
| Grunnvann (fornybar) | 49 | 48 | 53 | 53 | 58 |
| Oljefyring (fossil) | 11 | 20 | 15 | 12 | 7 |
| Reservekraft (fossil diesel) | 7 | 5 | 6 | 7 | 5 |
| Kjøretøy (fossil diesel) | 89 | 99 | 94 | 93 | 94 |
| Kjøretøy (fossil bensin) | 5 | 4 | 5 | 4 | 3 |
| TOTALT | 956 | 1034 | 982 | 1026 | 1059 |

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 1116 dekar. De største områdene er slåttemarkene langs rullebanen på Ålesund og Kjevik lufthavn og kystlynghei på Haugesund lufthavn. Spesielt de eldre flyplassene har viktige naturverdier knyttet til ugjødde sidearealer. Her har stedegne 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. Både truede og sjeldne karplanter, sopper, sommerfugler, biller og veps samt flere fuglearter er knyttet til disse områdene.

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.

Fem av Avinors flyplasser deler grenser med naturvernområder, 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.

Avinor søker å ha en god oversikt over naturverdier på sine arealer og på områder man kan påvirke gjennom driften. I et prosjekt over perioden

2008 - 2013 ble biologisk mangfold kartlagt på alle flyplassene. Rapporter for områdene, inkludert kart og forvaltningsråd, blir fortløpende lagt ut på Avinor.no og data blir også lagt inn i Natur 2000 og skal legges inn i Naturbase.

Etter en godkjent planprosess med myndighetene ble det gjort inngrep på flyplassene i Leknes, Bergen og Ålesund i 2013. På Leknes, Bergen og Ålesund var dette nødvendig for å etterleve lovgivning for flysikkerhet. Inngrepene ble søkt gjort med så liten virkning på lokalitetene som mulig, og det ble gjort en rekke kompensierende og restaurerende tiltak.

FORBRUK AV PRODUKTER OG MATERIALER

Avinor kjøper inn produkter og tjenester for betydelige summer - cirka 4 mrd kroner i 2013 - og er en aktør med mulighet til å påvirke leverandørindustrien innenfor flere sektorer. I tillegg utfører Avinor store byggeprosjekter i forbindelse med terminalutvidelser, rullebaneforlengelser og andre tiltak utført av entreprenører. I 2013 ble det stilt miljøkrav i 70 prosent av alle innkjøpsprosesser. Målet er 90 prosent i 2014.

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 utbyggingprosjekter.

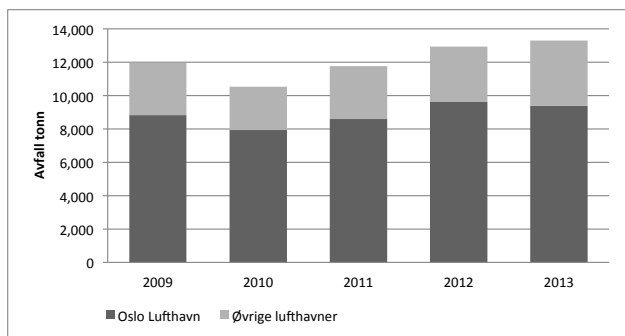
AVFALL

Lufthavnaktivitet genererer avfall i publikumsområder (terminalbygg), fra kontoraktivitet (administrasjon, evt. leietakere) og aktiviteter i verksted og garasjer på flyplassene. Avinor håndterer i varierende grad også avfall fra andre virksomheter på flyplassene (butikker, kafeer, handlingselskap o.l.).

Avinor ønsker å minimere mengden avfall og optimalisere andelen sortert avfall, og har som målsetting å oppnå en sorteringsgrad på 60 prosent i 2015.

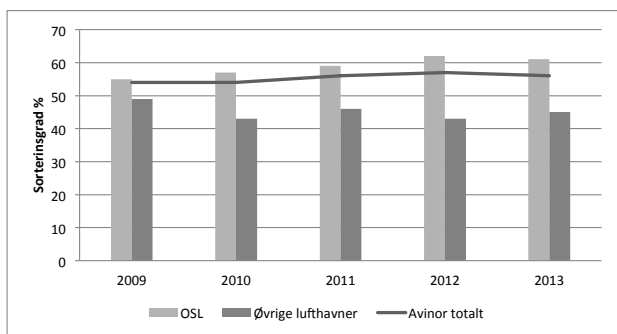
Avinor har en landsdekkende renovasjonsavtale som dekker innsamling, transport og levering av avfall til godkjente avfallsanlegg samt leie av oppsamlingsutstyr. Målet er å tilby løsninger som er miljøriktige, økonomiske og praktiske. I 2013 var alle Avinors flyplasser, med få unntak, omfattet av denne avtalen. Noen har i tillegg levert noe avfall til andre godkjente avfallselskaper, typisk avfall fra mindre byggeaktivitet og en del farlig avfall. I større bygg- og anleggsprosjekter har entreprenør selv ansvar for avfallshåndteringen. OSL har en egen renovasjonsavtale som omfatter samtlige virksomheter på flyplassen. Avfall fra T2-prosjektets bygg- og anleggsaktivitet rapporteres imidlertid separat.

Samlet avfallsmengde i 2013 for konsernet var 13 311 tonn, en økning på i underkant av 3 prosent i forhold til 2012.



Figur X: Avfallsmengder 2009-2013. Tonn.

Sortert avfall utgjorde 7 451 tonn, mens restavfall utgjorde 5 887 tonn. Det gir en sorteringsgrad på 56 prosent, en liten tilbakegang i forhold til 2012. For å nå konsernets målsetting om 60 prosent sorteringsgrad i 2015 må tiltak iverksettes.



Figur X: Sorteringsgrad %

PÅVIRKNING AV KULTURMINNER OG KULTURMILJØER

Avinor er en av de store aktørene innen norsk samferdsel, og en sentral del av luftfartskulturen i landet, en kultur som har røtter tilbake til tidlig på 1900-talet. 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.

For at Avinors lufthavner skal tilfredsstillende vilkårene i de teknisk/operative godkjenningene, har det imidlertid vært nødvendig å endre utformingen av sikkerhetsområdene til sidene og i enden av rullebanen på flere lufthavner de siste årene. Alle slike forhold avklares i samråd med angjeldende myndighet i forbindelse med planleggingen, og det stilles miljøkrav til entreprenørene som utfører utbyggingen.

LUFTKVALITET

Overvåking av luftkvalitet er kun aktuelt ved OSL, og måleresultatene tilsier som i tidligere år at luftkvaliteten var godt innenfor forskriftskrav. Det samme er tilfelle for alle øvrige norske flyplasser, som alle har betydelig mindre trafikk enn OSL.

En rekke av tiltakene som reduserer utslippene av klimagasser bidrar også til forbedring av den lokale luftkvaliteten ved flyplassene.

På bakgrunn av målinger gjort ved Kastrup har det vært reist spørsmål om utendørsluften ved passasjerbroene og flyoppstillingsplassene også ved Gardermoen inneholder spesielt høye verdier av ultrafine partikler, partikler med diameter mindre enn 0,1 µm. Det er foreløpig ingen myndighetspålagte grenseverdier for konsentrasjonen av ultrafine partikler i utendørsluft. Inntil nylig har slike målinger vært vanskelige å utføre, og kunnskap om mulige skadevirkninger er begrenset. Avinor har valgt å kartlegge konsentrasjoner av ultrafine partikler ved flyoppstillingsplassene på Gardermoen som et ledd i konsernets HMS-oppfølging. Avinor deltar i et prosjekt i regi av Statens arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) med økonomisk støtte fra NHOs arbeidsmiljøfond. Målinger gjennomført i 2012 og 2013 viste lave konsentrasjoner av ultrafine partikler ved Gardermoen.

AVINOR SKAL VÆRE EN PROFESJONELL OG GOD ARBEIDSGIVER

Medarbeiderundersøkelsen for 2013 gir bedre resultater enn ved forrige måling, i 2011. Tre av fire 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
- Det er stor grad av stolthet, lojalitet og engasjement

Samarbeid

Andelen fagorganiserte er høy i Avinor, og den kollektive avtaledekningen er 100 prosent i Avinor AS og i Oslo lufthavn AS, som har hver sin tariffavtale. De tillitsvalgte er derfor viktige for å realisere konsernets mål. Avinor har i 2013 hatt et godt samarbeid med de tillitsvalgte, både når det gjelder løpende saksbehandling og mer omfattende prosesser. Det er likevel et mål å videreutvikle samarbeidsmodellen mellom tillitsvalgte og ledelse, for å sikre gode arbeidsforhold, stabil drift og kostnads-effektivitet 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.

Kompetanseutvikling

Ansatte med riktig kompetanse er avgjørende for at Avinor skal lykkes, og endringer i regelverket fordrer kontinuerlig oppdatering av de ansattes kompetanse. Derfor tilbys alle medarbeidere opplæring innen sine

fagområder. Opplæringen er systematisert, slik at medarbeidersamtale, handlingsplan og opplæringskrav er sammenstilt. Avinor tilbyr kurs innen luftfartsfag, økonomi- og styringssystemer, etiske og juridiske fag, miljø, HMS, kommunikasjon, prosjektledelse og lederutvikling. Avinor har eget utdanningssystem innen flygeledelse, og utdanner årlig cirka 25 flygeledere og 15 AFIS (Aerodrom Flight Information Service – informasjonstjeneste til pilotene på små flyplasser der det ikke er flygeledere).

Rekruttering for økt mangfold

Avinor mener at sammensetningen av konsernets ansatte bør speile sammensetningen av befolkningen. Derfor arbeides det med en mangfoldstrategi, som skal være ferdig i 2014. Her vil man blant annet se på hvilke konkrete tiltak som kan iverksettes for å øke kvinneandelen i mannsdominerte grupper.

Nedgang i brudd på arbeidstidsbestemmelser

Det var vesentlig nedgang i brudd på arbeidstidsbestemmelsene i 2013, både totalt (-41 prosent) og for brudd etter inngått avtale om utvidet arbeidstid (-35 prosent). Det er blitt arrangert egne kurs for ledere ved enheter med mange brudd.



Forebyggende HMS- og sykefraværsarbeid

Avinor er oppdelt i verneområder, med ett ansvarlig verneombud per område. Alle flyplasser har minst ett verneombud, og mange har flere. Enheter som ikke er plassert ved en flyplass har egne verneombud. 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 del av vernetjenesten i Avinor.

Avinors systematiske sykefraværsarbeid retter seg spesielt mot ansatte som arbeider skift, i operative stillinger hvor det stilles fysiske og medisinske krav. Avinor deltar i et flerårig forskningsprosjekt¹² om effekten av ulike tiltak.

På hver av de 42 regionale flyplassene har en ansatt blitt utpekt som 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. Konsernets mål er et sykefravær under 4,5 prosent. Sykefraværet i 2013 var 4,5 prosent.

Det er viktig at uønskede hendelser blir rapportert. Rapporteringsgraden i konsernet er stabilt høy, med en økning i 2013.

I løpet av 2013 ble det innrapportert 47 arbeidsulykker som førte til skader på ansatte. Det var 9 skader med fravær og en H-verdi¹³ på 1,8 i 2013, noe som er bedre enn konsernets målsetting på 3. T2-prosjektet på Oslo Lufthavn er så langt gjennomført uten alvorlige ulykker. Prosjektet hadde i 2013 en H-verdi på 2,0 (bransjegjennomsnittet for byggeprosjekter er 7,3).

Nøkkeltall om ansatte i Avinor

| | 2013 | 2012 |
|---------------------------------|---------|--------|
| Fast ansatte | 3123 | 3109 |
| Midlertidige årsverk (vikarer) | 150 | 140 |
| Kvinneandel totalt | 23,7 % | 23,4 % |
| Kvinneandel lederstillinger | 21,2 % | n/a |
| Kvinneandel konsernledelsen | 30 % | 30 % |
| Gjennomsnittsalder fast ansatte | 44,4 år | 45 år |
| Turnover | 3,4 % | 4,7 % |
| Sykefravær | 4,5 % | 4,7 % |
| H-verdi | 1,8 | 3,6 |

¹² FARVE-prosjektet, som er et samarbeid mellom NAV, Universitetet i Stavanger og Synergi Helse AS.

¹³ Antall skader med fravær pr. 1.mill arbeidstimer.



AVINOR

AVINOR SOM SPONSOR

I juni 2013 vedtok konsernledelsen en sponsorstrategi for Avinor. Sponsorstrategien omfatter hele Avinor - lufthavnene, flysikringstjenesten og Avinor sentralt.

Strategien sier at Avinors støtte i hovedsak skal rettes inn mot lokale tiltak og aktiviteter for barn og ungdom. Implementeringen av sponsorstrategien vil først få full effekt fra og med budsjettåret 2014.

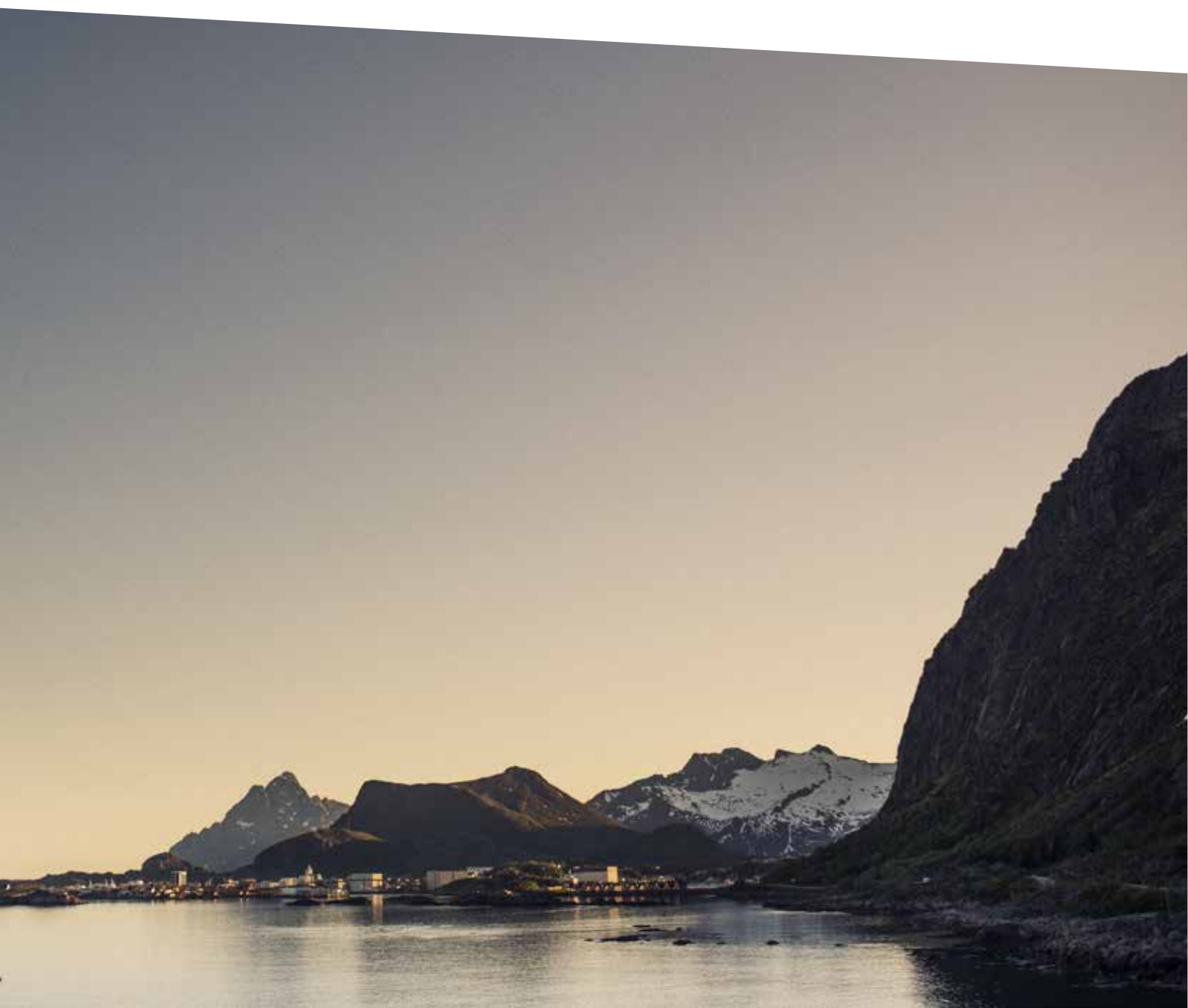
Mange flyplasser har gitt støtte til lokale lag og foreninger med aktiviteter for barn og ungdom i 2013.

Avinor støtter også Kirkens Bymisjon i Oslo gjennom prosjektet «Nabosamarbeid i Bjørvika». Avinors julegave gikk også til Kirkens Bymisjons aksjon «Gled en som gruer seg til jul». Røde Kors og Redd Barna fikk økonomisk støtte fra Avinor i forbindelse med

hjelpearbeidet for flomrammede på Filippinene.

Det er også inngått en avtale med miljøorganisasjonen Zero, der Avinor støtter Zero økonomisk. Zero gir Avinor faglig støtte i tilknytning til arbeidet med utvikling av biodrivstoff for luftfarten i Norge.

Avinor samarbeider med Global Dignity Norge, som jobber for å engasjere ungdom gjennom Global Dignity Day. Kjernen i opplegget er refleksjon og historiefortelling rundt begrepet verdighet.



Avinor er en betydelig innkjøper. Avinors utbyggingsprosjekter er ofte svært store, og går over flere år. Det betyr at Avinor er utsatt for vesentlig risiko både for mislighold og korrupsjon, og for dårlige arbeidsforhold og menneskerettighetsbrudd hos leverandører og underleverandører.

ARBEID MOT KORRUPSJON OG MISLIGHOLD

Avinors etiske retningslinjer¹⁴ gjelder for styret og alle ansatte. I 2013 har 93 prosent av alle ansatte gjennomført kurs i de etiske retningslinjene. Avinor nedsatte i 2009 et utvalg som skal behandle varsler om brudd på de etiske retningslinjene og andre kritikkverdige forhold.

Avinor har etablert en konsernovergripende compliance-funksjon i juridisk avdeling som skal følge opp at konsernet etterlever eksternt og internt regelverk knyttet til korrupsjon, misligheter og etikk, i tillegg til internrevisjonen, som er ledd i konsernets generelle interne kontrollsystem.

Det er utarbeidet en handlingsplan i åtte punkter:

1. Etablere styrende dokumentasjon
2. Etterlevelse av etiske retningslinjer for eksterne leverandører og samarbeidsparter
3. Etterlevelse av etiske retningslinjer for medarbeidere i Avinor
4. Risikoanalyser som grunnlag for stikkprøver og kontroll
5. Årlig kommunikasjonsplan og opplæringsplan som øker kunnskapsnivået om etikk og samfunnsansvar
6. Samarbeid med organisasjoner
7. Kartlegging av modenhet i organisasjonen
8. Kontroll av leverandørkjedene

INNKJØP

Avinor anskaffer varer og tjenester for flere hundre millioner i året og over en årrekke er selskapet i kontakt med flere tusen leverandører. For å sikre at konsernet stiller riktige krav og følger opp leverandørene på en god

Sosial dumping på byggeplassen

Oslo Lufthavn utvider kapasiteten for å kunne håndtere 28 millioner passasjerer i året. Utvidelsen er planlagt å stå ferdig i 2017, har en kostnadsramme på 13,5 milliarder norske kroner, og er et av Norges største byggeprosjekter.

For å sikre ansvarlige arbeidsforhold og godt samarbeidsklima mellom partene i det gigantiske utbyggingsprosjektet, ansatte Avinor en LO-koordinator i prosjektet. Han ble tipset om at det kunne foregå sosial dumping hos en av underleverandørene som jobbet på byggeplassen, og brakte informasjonen videre til Utbyggingsorganisasjonen tidlig i mars 2013. Avinor satte deretter i gang en granskning, som avdekket seks avvik:

- Lønnsutbetalinger var ikke i samsvar med bestemmelser om allmenngjøring av tariffavtale
- Arbeidstidsordninger var avvikende fra Arbeidsmiljøloven, men ikke godkjent av Arbeidstilsynet
- Bedriftene hadde ikke rutiner for å påse at bestemmelser om lønns- og arbeidsvilkår ble overholdt

- Verneombud var ikke gitt forskriftsmessig opplæring
- To personer manglet HMS – ID kort
- Flere personer hadde ikke gjennomgått byggherrens sikkerhetskurs.

På bakgrunn av funn i granskningsrapporten ble det satt igang et oppfølgingsarbeid for å rette avvik og sikre arbeiderne den lønnen de hadde krav på. Sammen med hovedentreprenøren har Oslo Lufthavn etablert en gruppe som skal gjennomgå bemanningsbyråenes rutiner.

For Avinor handlet saken både om at arbeidere på våre byggeplasser skal behandles ansvarlig, og vårt ansvar for å bidra til en rettferdig konkurransesituasjon: Kriminalitet, underbetaling og uakseptable bo- og arbeidsforhold blant innleid utenlandsk arbeidskraft skal ikke utkonkurrere norske bedrifter og fagarbeidere.

Etter denne hendelsen er det ansatt ytterligere én LO-koordinator i prosjektet.

¹⁴ Etiske retningslinjer er tilgjengelige på Avinors nettsider.

måte, er det nedsatt en arbeidsgruppe som skal forbedre Avinors system og rutiner. Avinor skal bli en enda tydeligere kravstiller, ha bedre oversikt over risikobildet, og følge opp kravene på en systematisk måte.

70 prosent av de 271 kontraktene som ble inngått i 2013 inneholdt krav til leverandørens håndtering av samfunnsansvar (miljø, arbeidsforhold, menneskerettigheter). Målet for 2014 er 90 prosent.

Styrende prinsipper for – innkjøp:

- Avinor følger Lov om offentlige anskaffelser og Forskrift om innkjøp i forsyningssektorene
- Konsernpolicy Innkjøp kommuniserer at konsernet skal etterspørre og kjøpe varer og tjenester som er både økonomisk-, miljømessig- og sosialt ansvarlige
- Etske retningslinjer beskriver regler for hvordan Avinors ansatte skal opptre.

- Korrupsjon, bestikkelser og konkurransehindrende opptreden tolereres ikke
- Avinors standardbetingelser i kontrakt benyttet på vare- og tjenestekjøp forplikter leverandør til å ta hensyn til miljø (krav til produkt, emballering og avfallsreduksjon), og at leveranser produseres i samsvar med lovgivningen i produksjonslandet
- Egenerklæring fra leverandør skal garantere at leveransen ikke produseres under forhold som strider mot forbud mot barnearbeid, tvangsarbeid, slavearbeid, forbud mot diskriminering, retten til organisasjonsfrihet og kollektive forhandlinger, i henhold til konvensjoner vedtatt av FN og ILO¹⁵.

¹⁵ FNs menneskerettighetserklæring, FNs barnekonvensjon art.32, ILO konvensjon nr. 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 og 182.

NØKKELTALL

| | | | | | |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| ENERGI (GWh) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Elkraft | 197 | 210 | 204 | 215 | 222 |
| Fjernvarme | 24 | 28 | 21 | 23 | 29 |
| Grunnvann | 14 | 13 | 15 | 15 | 16 |
| Oljefyring | 3 | 6 | 4 | 3 | 2 |
| Reservekraft | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| TOTAL | 239 | 259 | 245 | 258 | 267 |
| DRIVSTOFF TIL KJØRETØY (M₃) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Inkl. OSL | | | | | |
| Diesel kjøretøy | 2 463 | 2 727 | 2 606 | 2 567 | 2 593 |
| Bensin kjøretøy | 140 | 116 | 145 | 123 | 80 |
| AVISINGSKJEMIKALIER (TONN) | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 |
| Flyavisingskjemikalier | | | | | |
| - Glykol | 2 344 | 2 477 | 2 585 | 1 953 | 2 502 |
| - hvorav OSL | 1 470 | 1 481 | 1 398 | 988 | 1 526 |
| - Kjemisk oksygenforbruk | 3 938 | 4 161 | 4 343 | 3 281 | 4 202 |
| Baneavisingskjemikalier | | | | | |
| - Formiat | 3 576 | 2 504 | 3 104 | 3 598 | 3 586 |
| - hvorav OSL | 1 598 | 681 | 696 | 1 072 | 1 205 |
| - Acetat | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| - Urea | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| - Kjemisk oksygenforbruk | 399 | 267 | 335 | 376 | 375 |
| BRANNØVINGSKJEMIKALIER | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Brennstoff: Jetfuel A1 (tonn) | 33 | 46 | 54 | 53 | 51 |
| Brennstoff: Fyringsparafin (tonn) | 36 | 25 | 29 | 29 | 17 |
| Brennstoff: Andre (bl.a. diesel, bensin, propan) (tonn) | 9 | 15 | 7 | 8 | 7 |
| Slukkemidler: Slukkeskum (m ₃) | 30 | 30 | 33 | 36 | 27 |
| Slukkemidler: Pulver (tonn) | 27 | 24 | 26 | 19 | 21 |
| ENERGI (TJ) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Elkraft (fornybar) | 708 | 757 | 734 | 774 | 799 |
| Fjernvarme (delvis fossil) | 87 | 101 | 75 | 85 | 93 |
| Grunnvann (fornybar) | 49 | 48 | 53 | 53 | 58 |
| Oljefyring (fossil) | 11 | 20 | 15 | 12 | 7 |
| Reservekraft (fossil diesel) | 7 | 5 | 6 | 7 | 5 |
| Sjøvarme, bl.a Alta og Kjevik (fornybar) | n/a | n/a | n/a | n/a | n/a |
| Kjøretøy (fossil diesel) | 89 | 99 | 94 | 93 | 94 |
| Kjøretøy (fossil bensin) | 5 | 4 | 5 | 4 | 3 |
| TOTALT ENERGIFORBRUK | 956 | 1034 | 982 | 1026 | 1059 |
| KLIMAGASSUTSLIPP SOM AVINOR KONTROLLERER (TONN) | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Avinor AS | | 17 024 | 16 769 | 16 212 | 15 970 |
| - hvorav OSL | | 4 759 | 4 923 | 4 855 | 4 468 |
| - hvorav øvrige 45 | | 12 265 | 11 846 | 11 357 | 11 502 |

| AVFALL (TONN) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Total | 11 960 | 10 538 | 11 773 | 12 930 | 9 977 |
| - hvorav OSL | 8 836 | 7 940 | 8 589 | 9 625 | 6 048 |
| AVFALL SORTERINGSGRAD | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Total | 54 | 54 | 56 | 57 | 56 |
| - hvorav OSL | 55 | 57 | 59 | 62 | 61 |
| - hvorav øvrige 45 lufthavner | 49 | 43 | 46 | 43 | 45 |





AVINOR AS

Org.nr. 985 198 292

Konsernstab økonomi/finans

Dronning Eufemias gate 6

0191 Oslo

post@avinor.no

Postboks 150

2061 Gardermoen

www.avinor.no