

# Bæredygtighedsrapport 2021

---



# Indhold

Videre sammen.....	3
Virksomhedsoplysninger.....	4
Vores forretning.....	5
Et bæredygtigt Naviair.....	6
Vores bidrag til en bæredygtig luftfartsbranche.....	11
Vores direkte klimapåvirkning.....	17
Et Naviair i balance.....	22
Respekt for menneskerettigheder.....	28
Antikorruption og bestikkelse.....	28
Naviairs nye Code of Conduct.....	29
Fakta og figuer.....	30
Kilder og metodik for Naviairs klimaregnskab.....	33

## Bæredygtighedsrapport 2021 - udgivet marts 2022

Hent rapporten på:  
[www.naviair.dk/ar](http://www.naviair.dk/ar)



# Videre sammen: En bæredygtig luftfart efter Corona-krisen



For Danmark er det vigtigt, at vi også i fremtiden har gode forbindelser til omverdenen – og her spiller luftfartssektoren en særlig vigtig rolle. Direkte flyforbindelser ud i verden understøtter gode erhvervsrelationer, videndeling og turisme til gavn for mange brancher og den økonomiske vækst, mens indenrigsflytrafikken bidrager til mobilitet og tilgængelighed og dermed sikrer sammenhængskraft på tværs af Danmark. Hertil kommer droneinfrastrukturen, der i fremtiden muliggør vare- og persontransport ved hjælp af droner, og som allerede nu sikrer, at droner kan udføre opgaver – næsten emissionsfrit - fra luften, som førhen skulle gøres mindre miljørigtigt og mere omkostningsfuldt via vand eller land. Danmark skal derfor også i fremtiden være et land med en stærk luftfartssektor, som vi kender den i dag.

Vi er i et afgørende årti for klimaet, og der er behov for markant handling for at begrænse klimaforandringerne. Selvom COVID-19-krisen har pådraget luftfartsbranchen enorme tab, og mange virksomheder i vores værdikæde er efterladt i en svag finansiel position, er den bæredygtige omstilling fortsat vigtig for samfundet såvel som for

luftfartsbranchen. Naviair spiller en central og vigtig rolle i at sikre en bæredygtig omstilling af luftfarten, som understøtter job, velfærd, eksport og konkurrenceevnen i Danmark. Derfor har vi sammen med Regeringens Klimapartnerskab holdt fast i ambitionerne og de anbefalinger, der i 2020 blev overleveret til regeringen, udarbejdet en sektorkøreplan og har sat os mål for bæredygtig omstilling af hele sektoren - både for de nationale og internationale udledninger.

Til trods for den svære situation har vi internt i Naviair bevaret vores stærke fokus på bæredygtighed og foretaget flere nye konkrete CO<sub>2</sub>-reducerende tiltag i 2021. I rapporten kan du læse om, hvordan vores udtjente møbler får nyt liv på lokale skoler, hvordan vi har arbejdet med at gøre vores leverandørkæde mere bæredygtig og nedbringe vores forbrug, samt hvordan vi har reduceret vores brug af fossile brændstoffer. I slutningen af 2021 havde en bilflåde med 72 procent hybrid- og eldrevne køretøjer. Vi har også gjort vores måling af Naviairs totale emissionsudspil mere konkret ved at udvide vores CO<sub>2</sub>-regnskab til at omfatte en fuldstændig rapportering af GHG-protokolens Scope 3. Det betyder, at vi i 2022 kan sætte mål for

at nedbringe vores Scope 3-udledninger og forpligte os yderligere gennem Science Based Targets Initiative i tråd med FNs Parisaftale om at begrænse den globale opvarmning.

Dertil har vi i 2021 udvidet vores fokus til også aktivt at være med til at indfri FNs Verdensmål 3, 5 og 8, der omhandler fysisk og mental sundhed, ligestilling og social ansvarlighed. Det har vi gjort, fordi vi tror på, at vi kan få et mere bæredygtigt samfund ved at være med til at fremme vedvarende, inklusiv og bæredygtig økonomisk vækst, fuld og produktiv beskæftigelse samt anstændigt arbejde til alle. Mangfoldighed er vigtigt i samfundet og i en organisation som Naviair, fordi det skærper vores evne til at lytte, kommunikere, argumentere og se andres bevæggrunde og udgangspunkter. Både i relationen mellem ledere og medarbejdere, og også i vores kunderelationer. Det skaber stærkere løsninger på den lange bane. Ligestilling mellem kønnene er grundlæggende for demokrati og menneskerettigheder. I 2021 har vi arbejdet mere aktivt mod at fremme ligestilling mellem kønnene og fastholde et tværgående fokus på ligestilling, end vi tidligere har gjort.

## Regeringens mål

- Danmarks regerings klimamål: 70% reduktion af drivhusgasudledningen i 2030.

## Luftfartens mål

- Indenrigsluftfarten: Minimum 70% reduktion i 2030 i forhold til 1990.
- Udenrigsluftfarten: Minimum 30% reduktion i 2030 i forhold til 2017.
- Klimaneutral (netto-nul) luftfart senest 2050.

## Naviairs mål

- Reducere CO<sub>2</sub>-aftryk betydeligt frem mod 2023.
- Være CO<sub>2</sub>-neutral i 2030.
- Klimaneutral (netto-nul) luftfart senest 2050.

Vi skal videre fra krisen sammen. Sammen som virksomhed, som branche og som samfund. Naviairs Bæredygtighedsrapport 2021 giver et overblik over årets initiativer, der er gennemført, vores langsigtede ambitioner samt kommende målsætninger og initiativer for 2022.

God læselyst.

Carsten Fich  
CEO

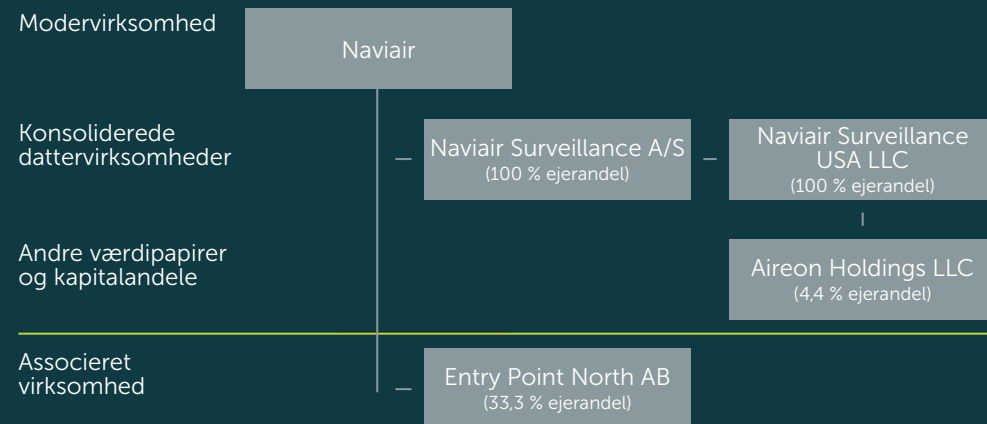
# Virksomhedsoplysninger

Naviair er et statsligt infrastrukturselskab med status som selvstændig offentlig virksomhed ejet af den danske stat ved Transportministeriet.

Naviairs Bæredygtighedsrapport 2021 indeholder virksomhedens redegørelse for samfundsansvar samt relaterede politikker for samfundsansvar og due diligence processer for klima og miljø, medarbejderforhold og sociale forhold, respekt for menneskerettigheder og bekæmpelse af korruption og bestikkelse samt den kønsmæssige sammensætning af ledelsen i henhold jf. ÅRL §99a og b. Derudover indeholder rapporten kort- og langsigtede mål, handlingsplaner og målsætninger på hvert af de omfattede områder.

## Koncernstruktur

pr. 31. december 2021



# Vores forretning

## Om Naviair

Naviair er et statsligt infrastrukturselskab med status som selvstændig offentlig virksomhed ejet af den danske stat ved Transportministeriet. Naviair leder fly sikkert, effektivt og uden forsinkelser gennem det danske luftrum.

Vores kerneaktivitet er flyveledelse, og vi har aktiviteter og lokationer i både Danmark, på Færøerne og i Grønland. Vi skaber værdi for luftfarten, samfundet og erhvervslivet, idet vi sørger for mobilitet og tilgængelighed i det danske luftrum.

## Naviairs udvidede CO<sub>2</sub>-regnskab

Vi arbejder aktivt på at nedbringe Naviairs CO<sub>2</sub>-udledning. Derfor måler vi vores aftryk, så vi kan sætte mål og indfri dem. I 2021 har vi skærpet fokus på rapportering af Scope 3-udledninger.  
> Side 9

## Vores bidrag til en bæredygtig luftfartsbranche

Gennem vores ydelser og services bidrager vi indirekte til at minimere luftfartens belastning af klimaet.  
> Side 11

## Vores klimaambitioner

Vi har strategier for, hvordan vi kontinuerligt skal arbejde med at reducere vores eget forbrug, være energieffektive, sikre bæredygtige løsninger og reducere luftartens klimapåvirkninger.  
> Side 18

## Vores liv, vores planet, vores samfund

Med afsæt i vores forretningsstrategi arbejder vi særligt med at nedbringe klimaforandringer gennem Verdensmål 13, og i 2021 har vi yderligere skærpet vores fokus på at indfri FN's Verdensmål 3, 5 og 8.  
> Side 8

## Fokus på ressourceforbrug og genanvendelse

Vi reducerer Naviairs samlede ressourceforbrug og understøtter 100 procent genanvendelse af forbrugte ressourcer.  
> Side 21

## Samarbejde med branchen

Gennem stærkt samarbejde med branchen bidrager vi til vores egen, vores kunders og Dansk Luftfarts overordnede klimavision om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2050.  
> Side 15

## Et Naviair med fokus på ligestilling og mangfoldighed

Vi har fokus på vores sociale ansvar og arbejder med ligestilling, diversitet og mangfoldighed.  
> Side 25

# Et bæredygtigt Naviair

Vi har i 2021 sat os nye, ambitiøse mål for et sikre et bæredygtigt Naviair med en bæredygtig kultur, social ansvarlighed og bæredygtig tilgang til det at drive forretning. Vi har i år ikke kun arbejdet med de kortsigtede mål, men også sat os langsigtede mål frem mod 2026 samt lagt konkrete planer for at nå dem. Det gør os skarpe i vores prioritering, og gør det muligt for os at arbejde målrettet.

Vi stiller krav til os selv, fordi vi tror på, at vores medarbejdere og kunder kun i højere grad vil blive ved med at efterspørge bæredygtige løsninger og tiltag fra luftfarten – og fordi vi mener, at vi har et ansvar for den bæredygtige omstilling af vores branche og samfundet.

Vi sætter et CO<sub>2</sub>-aftryk på verden, og det vil vi være med til at nedbringe. Bæredygtig omstilling har derfor i 2021 fortsat været et vigtigt strategisk pejlemærke i vores forretningsstrategi, fordi vi tror på, at vi skaber værdi for vores kunder og samfundet gennem fortsat at sikre tilgængelighed og mobilitet i det danske luftrum.

Naviairs Bæredygtighedsrapport 2021 giver overblik over årets resultater samt de mål, vi har sat os for 2022 og frem mod 2026.

Vi vil være frontløbere inden for bæredygtig omstilling af luftfarten og samfundet ved at:

- sænke Naviairs CO<sub>2</sub>-aftryk betydeligt mod 2023, være CO<sub>2</sub>-neutralt i 2030 og bidrage aktivt til, at hele luftfartsektoren inklusive os selv er CO<sub>2</sub>-neutral i 2050.
- tage ansvar for at udvikle luftrumsstrukturen og derved bidrage til samfundsøkonomien gennem øget mobilitet og tilgængelighed i Danmark
- sikre en bæredygtig tankegang hos alle medarbejdere – og at bæredygtighed konsekvent tænkes ind i vores måde at agere på, i indkøb, udbud og kontrakter.
- tage et udvidet socialt ansvar og sikre ligestilling, mangfoldighed og diversitet i hele Naviair.



# Et 2021 med skærpede ambitioner og mål

Vi har i 2021 skærpet vores ambitioner – både hos os selv og sammen med vores partnere og kunder. Vi bidrager aktivt til en bæredygtig transformation af luftfarten ved at tage medansvar for en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen i luftfartsbranchen og samarbejde med politikere, forskere, naboer og organisationer om en bæredygtig luftfart i Danmark. Derudover tager vi et udvidet ansvar for at sikre øget social lighed, adgang til arbejdsmarkedet for unge og socialt udsatte grupper samt ligestilling mellem kønnene.

Vi har i 2021 skærpet vores mål og strategier for, hvordan vi kontinuerligt skal arbejde med at reducere vores eget forbrug, sikre bæredygtige løsninger og reducere klimapåvirkninger samt opnå et mangfoldigt Naviair. Det har vi gjort, dels fordi vi er nået i mål med mange af vores målsætninger, og dels fordi konsekvenserne af COVID-19-krisen har skærpet vores fokus på det, der er særligt vigtigt.

Vi har derfor udarbejdet nye, reviderede strategier og handlingsplaner for, hvordan vi arbejder med at fremme en stærk miljøprofil, tankegang og adfærd hos alle medarbejdere, samt sikre at miljøforhold konsekvent tænkes ind og prioriteres ved indkøb, kontrakter, reovering og genbrug. Derudover har vi i 2021 sat nye strategier og handlingsplaner for, hvordan vi sikrer et Naviair i balance gennem styrket fokus på trivsel, mangfoldighed, ligestilling og social ansvarlighed.

På baggrund af strategierne har vi defineret nye, konkrete handlinger for at sikre, at vi når vores mål frem mod 2026. Fra side 18 kan du læse mere om, hvilke initiativer vi arbejder med. Handlingerne bliver løbende tilpasset de muligheder, der byder sig for at foretage miljørigtige og socialt ansvarlige prioriteringer for Naviair i samarbejde med kunder, brugere af Naviairs ydelser og leverandører.

## Vi arbejder for:

### At nedbringe vores direkte klimapåvirkning gennem:

- Et energieffektivt Naviair
- Et Naviair, der foretager miljørigtige indkøb
- Et miljørigtigt Naviair med fokus på et minimalt ressourceforbrug og øget genanvendelse

### Et Naviair i balance

- Et Naviair med fokus på arbejdsmiljø og trivsel
- Et Naviair med fokus på ligestilling mellem kønnene
- Et Naviair, der tager et socialt ansvar med fokus på mangfoldighed

## Styrket organisering af arbejdet

Vi har dedikerede kræfter til arbejdet med at implementere og forankre Naviairs bæredygtighedsstrategi og delstrategier. Vores bæredygtighedsafdeling udvikler og driver Naviairs strategier og initiativer i tæt samarbejde med den øverste ledelse og organisationen i sin helhed. Det konkrete arbejde strækker sig blandt andet over energioptimering, indkøb, leverandørstyring, forretningsetik og social ansvarlighed og ligestilling på tværs af Naviairs værdikæde. Vores organisering omkring arbejdet – og ledelsen af dette – er essentiel for at sikre forankring, fremdrift, implementering og konkrete resultater på et område, hvor vi sammen med vores kunder, vil sikre fremdrift mod en mere bæredygtig luftfart.

I 2021 har vi som led i skærpelsen af vores strategier fokuseret på at sikre den rette synergi blandt de mennesker, der arbejder tværgående med at indfri vores mål gennem konkrete projekter. Derfor har vi nedlagt vores store, tværfaglige arbejdsgruppe og oprettet tre nye mindre arbejdsgrupper: "Vores Liv", "Vores Planet" og "Vores Samfund". Det primære fokus heri ligger på at sikre, at der arbejdes koncentreret og fokuseret omkring de projekter, der skaber størst værdi for Naviair. I en tid, hvor prioritering i luftfartsbranchen er nødvendig, skal grupperne tilse, at der arbejdes med de rigtige projekter og styre på parametre, som giver størst effekt.

Resultaterne fra 2021 i de tre grupper er en kvalificering af kort- og langsigtede mål samt projekter, der skal være med til at indfri dem. Du kan læse mere om arbejdet og målene fra side 18.

## 3 arbejdsgrupper

**"Vores Liv"** arbejder med at indfri Verdensmål 3, 5 og 8 og fokuserer således på trivsel, sundhed, mangfoldighed, ligestilling samt inklusion og socialt ansvar.

**"Vores planet"** arbejder med at indfri Verdensmål 7, 12, 13 og 15 samt Naviairs overordnede klimamål om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2030 og fokuserer således på CO<sub>2</sub>-reduktion gennem energioptimering, genbrug og genanvendelse, bygning og reovering samt indkøb og forbrug.

**"Vores samfund"** arbejder med at indfri Verdensmål 9 og 13 samt Naviairs forretningsstrategiske målsætninger i Rejsen 2025 og fokuserer således på optimering af infrastruktur, tilgængelighed og operationelle koncepter samt bæredygtig omstilling af luftfarten.

# Styrket fokus gennem FN's Verdensmål

FN har fastsat 17 mål for en mere økonomisk, social og miljørigtig, bæredygtig verden. Verdensmålene beskriver de udfordringer, som verdenssamfundet står over for og sætter en fælles global retning for, at vi i 2030 har en verden i balance. Den danske regering har forpligtet Danmark på de 17 Verdensmål i FN og har i 2021 udgivet en konkret handlingsplan for, hvordan Danmark skal være med til at indfri målene. Det støtter Naviair op om, og derfor kigger vi blandt andet mod FN's verdensmål, når vi skal indfri vores bæredygtighedsstrategier.

Regeringens lancerede Danmarks handlingsplan for FN's verdensmål i juni 2021.

For at sikre bæredygtige samfund er et af målene blandt andet at udsatte grupper udenfor arbejdsmarkedet skal inkluderes mere i virksomheder.

"Leave no one behind"-dagsordenen handler om at give de særlige sårbare grupper mulighed for at deltage i samfundet på lige fod med alle andre.

Naviair støtter op om denne dagsorden gennem vores handlinger og målsætninger på området.

Øget mobilitet og tilgængelighed, vedvarende energi, cirkulære forretningsmodeller, bedre affaldshåndtering og ressourceudnyttelse samt mangfoldighed og ligestilling er vigtige elementer for at indfri FN's Verdensmål. I Naviair tror vi på, at der er et kæmpe potentiale i netop disse elementer, som kan medvirke til en lavere klimapåvirkning og en verden i balance og vækst. Verden omkring os har i stigende grad brug for - og efterspørger - disse løsninger. Det vil vi være med til at understøtte.

Verdensmålene hjælper os med at sikre, at vi vedholder vores strategiske fokus, når det gælder omstilling til en mere bæredygtig luftfart. De er vores overordnede ramme til at sætte mening og retning på vores indsats, men er også på længere sigt en mulighed for at arbejde med udvikling af vores forretning.

## Vores liv, Vores planet, Vores samfund

Naviair bidrager til at indfri FN's Verdensmål gennem den måde, vi driver vores forretning på. Vi har identificeret, hvilke af FN's Verdensmål, vi arbejder med, og hvilke mål det i fremtiden vil give mening og værdi at arbejde endnu mere med inden for alle de områder, der supplerer Naviairs forretningsstrategi – og som giver værdi for Naviair som en ansvarlig og bæredygtig virksomhed.

Med afsæt i Naviairs strategi, workshops og involvering af organisationen - ledere og medarbejdere - har vi i 2021 foretaget en ny prioritering af de verdensmål, hvor vi som virksomhed har størst påvirkning – og hvor vores kunder stiller de største krav til os. De verdensmål, hvor vi mener, at vi kan gøre den største forskel ved at være med til at indfri. Derfor har vi besluttet, at vi i de kommende år arbejder aktivt med de verdensmål, der handler om bæredygtig energi, mobilitet og tilgængelighed samt bekæmpelse af klimaforandringer, når det handler om Naviairs direkte klimaudledning. Derudover har vi i 2021 udvidet vores ansvar ved også at være med til aktivt at indfri verdensmålene 3, 5 og 8, der handler om sundhed og trivsel, mangfoldighed og socialt ansvar samt ligestilling. Det har vi gjort, fordi vi mener, at vi kan gøre en forskel.

ET BÆREDYGTIGT NAVIAIR

### "Vores liv"

Verdensmål 3: Vi vil sikre et sundt liv for alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper.

Verdensmål 5: Vi vil arbejde aktivt på at sikre ligestilling mellem kønnene og sikre piger og kvinders rettigheder og muligheder.

Verdensmål 8: Vi vil fremme vedvarende, inklusiv og bæredygtig økonomisk vækst, fuld og produktiv beskæftigelse samt anstændigt arbejde til alle.

### "Vores planet"

Verdensmål 7: Vi vil nedbringe vores energiforbrug og øge andelen af vedvarende energi i Naviairs faciliteter og til Naviairs tekniske installationer.

Verdensmål 12: Vi vil anvende ressourcer på ansvarlig og bæredygtig vis.

Verdensmål 13: Vi vil hjælpe hele sektoren med at blive miljørigtig ved at stille vores viden og data til rådighed, samt ved at gøre Naviair CO<sub>2</sub>-neutral.

### "Vores samfund"

Verdensmål 9: Vi vil tage ansvar for udviklingen af luftrumsstrukturen i Danmark, der sikrer mobilitet og tilgængelighed.

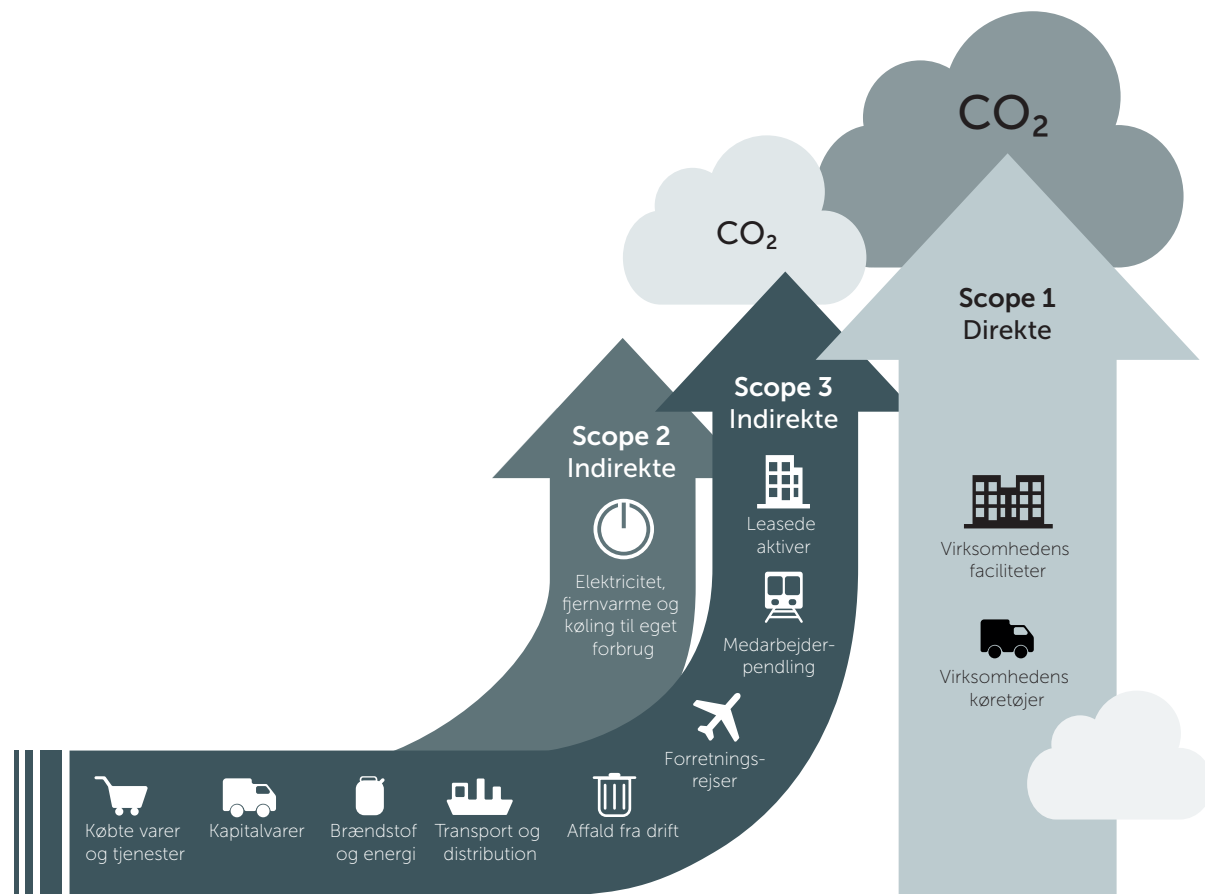




# Naviairs CO<sub>2</sub>-regnskab

I januar 2019 begyndte Naviair at måle vores CO<sub>2</sub>-udledning. Vi har i dag et klart billede af vores CO<sub>2</sub>-udledning og kan på den måde udarbejde konkrete tiltag for at reducere vores udledning netop der, hvor der er potentiale for forbedring. Vores udregning er baseret på en model, der bygger på den internationale standard Greenhouse Gas Protocol Initiative (GHG-protokollen), som indeholder en omfattende database, der dækker udledningsfaktorer på verdensplan.

Naviairs klimaaftryk beregnes i overensstemmelse med Scope 1, 2 og 3 i GHG-protokollen, og vores klimamål er fastsat med afsæt i vores klimaregnskab. Ved hjælp af CO<sub>2</sub>-regnskabet kan vi identificere, prioritere og spore energibesparende tiltag for bedre at kunne komme i mål med at blive CO<sub>2</sub>-neutrale i 2030<sup>1</sup>.



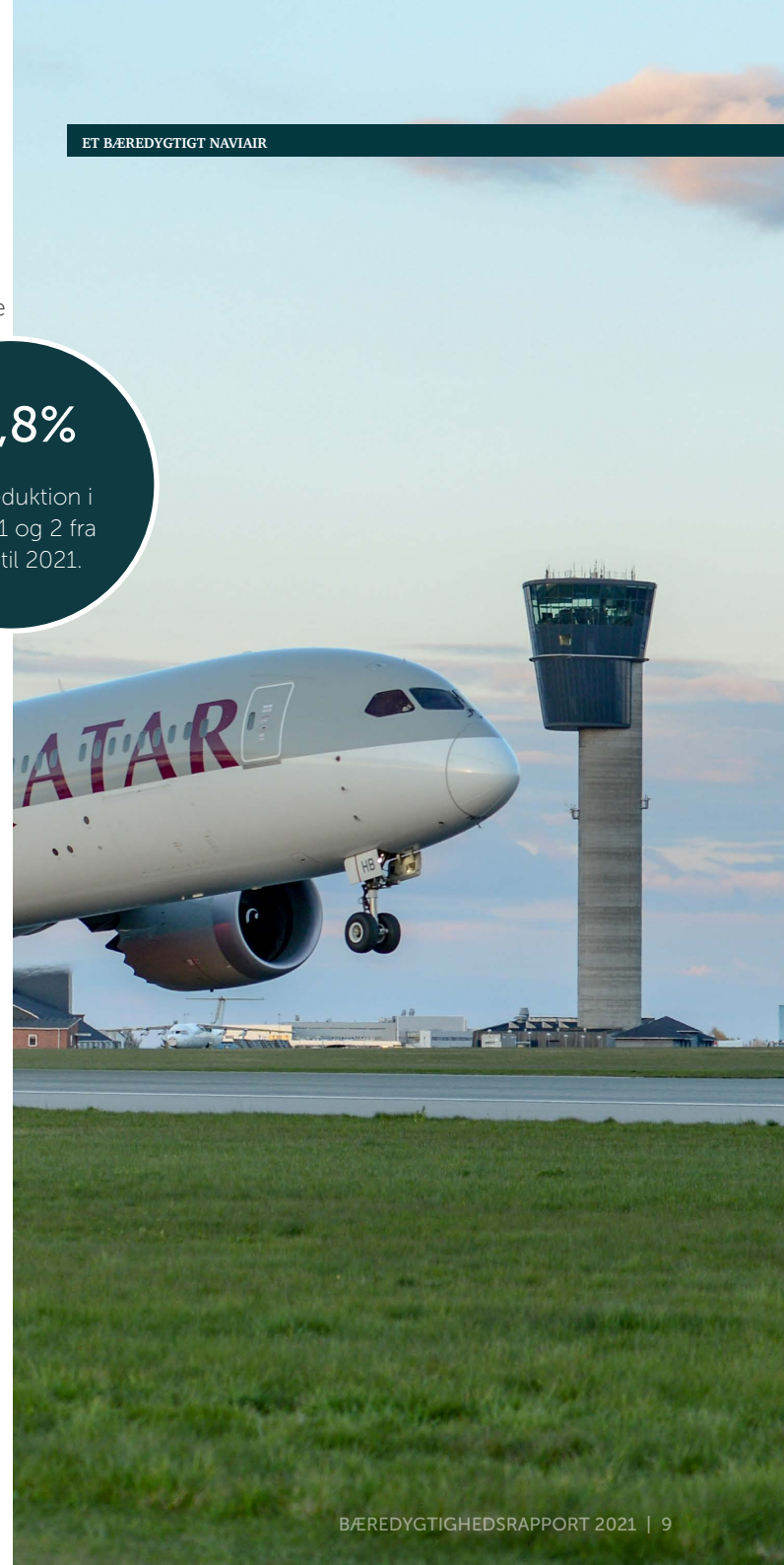
## Naviairs Scope 1 og 2-udledning

I forhold til 2020, har Naviair nedbragt vores CO<sub>2</sub>-aftryk i Scope 1 og 2 med 219,6 ton CO<sub>2</sub> svarende til 12,8 procent i 2021. På trods af nedlukning har Naviair mange medarbejdere, der møder fysisk på arbejdspladsen i Naviairs teknik, kontrolcentral og i de danske tårne rundt omkring i landet. Det betyder, at vores strømforbrug til drift af maskiner og køl er stabilt i forhold til 2020 – dog er vores CO<sub>2</sub>-aftryk lavere, da vi er overgået delvist til grøn energi fra solceller og har foretaget flere energisparende tiltag gennem 2021, der blandt andet har reduceret vores elforbrug med 20 tCO<sub>2</sub> i vores kontroltårn i Kastrup. Derudover er det markedsbaserede strømmix blevet grønnere, hvilket resulterer i et lavere CO<sub>2</sub>-udslip på elektricitet i Naviair.

12,8%

CO<sub>2</sub>-reduktion i Scope 1 og 2 fra 2020 til 2021.

Kravet om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2030 tager fortsat udgangspunkt i de obligatoriske Scope 1 og 2-emissioner. Det betyder, at Naviair skal neutralisere 1.498,5 tCO<sub>2</sub>e inden 2030. Læs mere fra side 18 om vores energieffektiviserende tiltag, hvordan vi har arbejdet med at overgå fra fossile brændstoffer til mere bæredygtige alternativer, samt hvordan vi arbejder med genbrug, genanvendelse og reduktion af affaldsmængder for at nedbringe vores CO<sub>2</sub>-aftryk.



1) Læs mere om metode og kilder for klimaregnskabet på de bagerste sider i Bæredygtighedsrapport 2021.

### Udvidet scope 3-rapportering gør os klogere

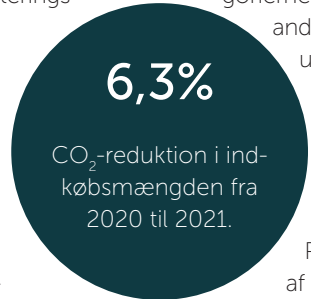
I 2019 og i 2020 rapporterede Naviair kun på affaldsmængde og flyrejser i Scope 3, men i 2021 har vi gennemført en omfattende kortlægning af samtlige af vores CO<sub>2</sub>-emissioner i Scope 3. Vi har nu et totalt overblik over alle vores udledninger, og ikke kun de rapporteringspligtige i scope 1 og 2.

Via et samarbejde på tværs af organisationen, har vi lært meget om vores indirekte påvirkninger i scope 3. Arbejdet omfattede en kortlægning af alle indirekte udledninger, der stammer fra aktiviteter udenfor Naviair – fra kilder, som vi ikke ejer eller selv kontrollerer. Dette inkluderer emissioner relateret til hele vores værdikæde - både "upstream", herunder emissioner relateret til vores

leverandørkæde, og "downstream", herunder emissioner forbundet med anvendelse og bortskaffelse af produkter fx forretningsrejser, indkøb af services og produkter, affald og vandforbrug.

Hertil har vi kortlagt medarbejdernes udledning af CO<sub>2</sub> i forbindelse med transport til og fra arbejde.

Det har været muligt for os at kortlægge og analysere data fra både 2020 og 2021. Resultaterne viser, at størstedelen af vores samlede CO<sub>2</sub>-udledning – hele 87 procent - stammer fra vores Scope 3-emissioner svarende til 10.003 tCO<sub>2</sub>e i 2021. I 2020 udledte Naviair gennem vores indkøb i scope 3 10.673 tCO<sub>2</sub>e, hvilket svarer til, at Naviair har nedbragt CO<sub>2</sub>-udledningen fra indkøb alene med 6,3 procent i 2021. Det har vi gjort ved at reducere vores indkøbsmængde med 14,5 mio. kr.



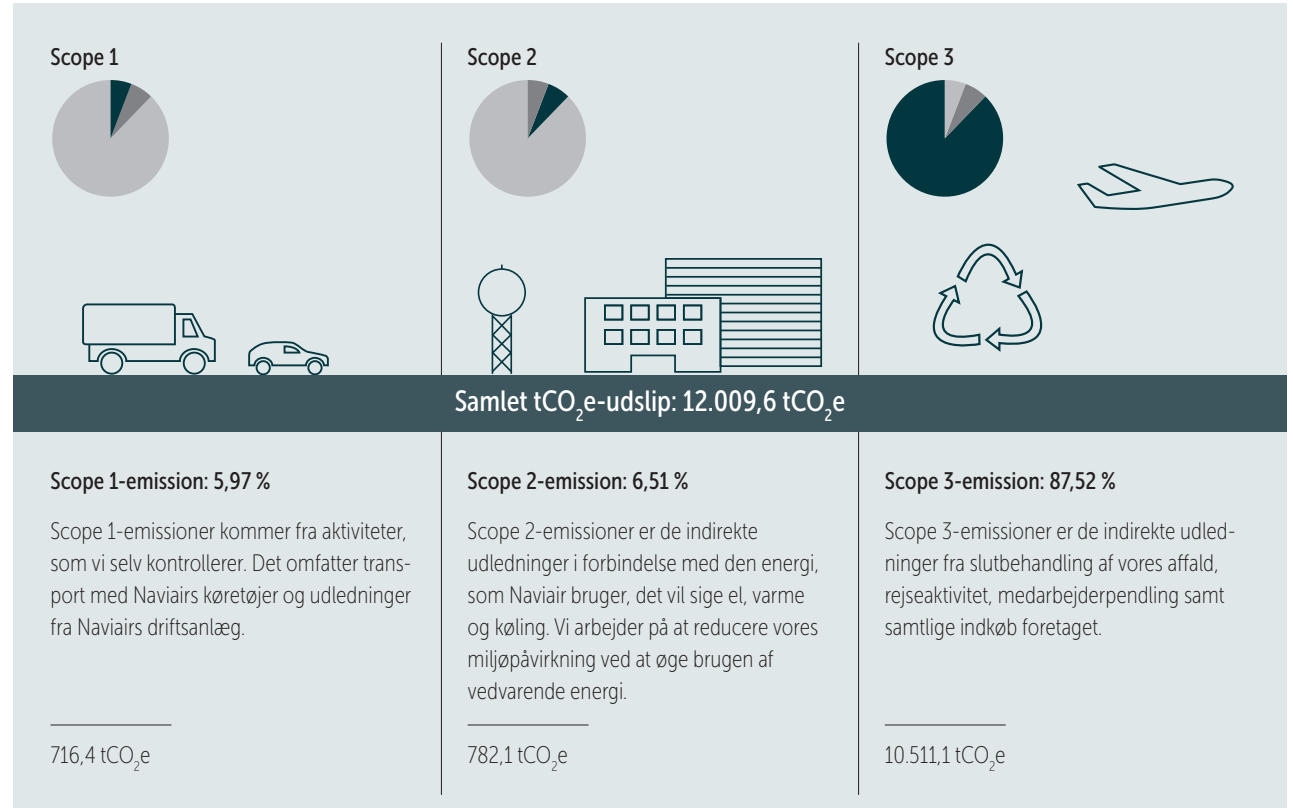
For at blive klogere på, hvor CO<sub>2</sub>-udledningerne fra indkøb kommer fra, og hvor vi potentielt bør og kan sætte ind for at nedbringe vores forbrug og dermed vores CO<sub>2</sub>-udledning, har vi opgjort CO<sub>2</sub>-udledningen i 13 produktkategorier. Vores data har vist os, at særligt kategorierne "Electrical machinery and apparatus", "Hotel and restaurant services" samt "Construction work"

udleder en stor mængde CO<sub>2</sub> per kr. indkøb.

Særligt i disse produktkategorier, vil det derfor være interessant at arbejde med at nedbringe indkøbsmængden for derigennem at nedbringe vores CO<sub>2</sub>-udledning.

På baggrund af resultaterne fra kortlægningen af emissionen for de 13 produktkategorier, vil vi derfor i 2022 udvælge indsatsområder, hvor vi vil nedbringe klimaaftrykket og fastsætte mål for nedbringelse af Scope 3-emissioner gældende fra 2023.

Udover kortlægningen af vores indkøb, kan vi se, at vi fortsat har rejst mindre, og derfor ses et vedvarende fald i emission fra flytransport og brændstof fra vores biler i 2021. Der er derudover sket en lille stigning i vores affaldsmængde, hvilket begrundes med, at Naviairs ikke-vagtgående medarbejdere har opholdt sig mere på arbejdspladsen end i 2020.



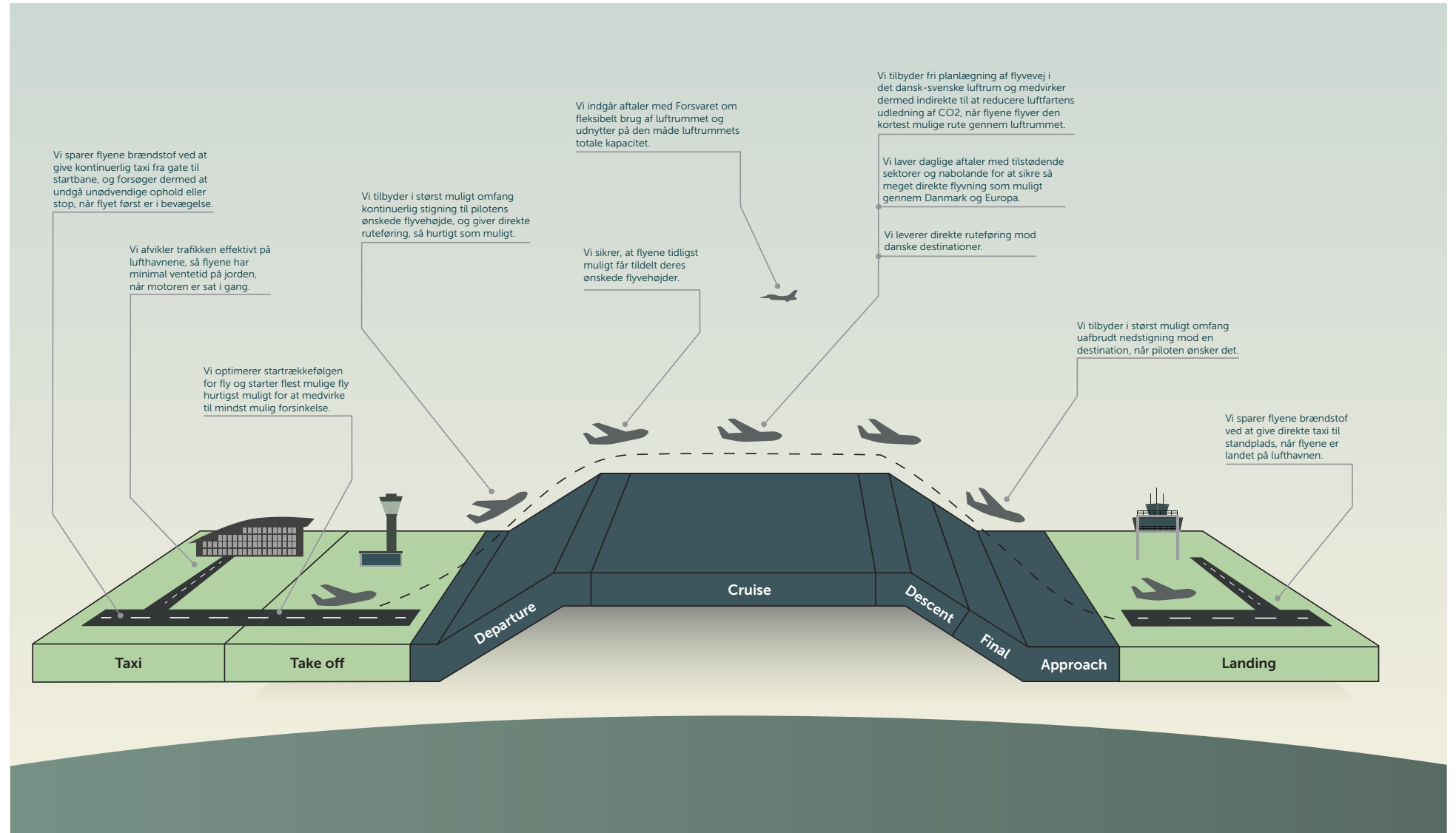
# Vores bidrag til en bæredygtig luftfartsbranche

Gennem vores klimaarbejde arbejder vi på indirekte at minimere den del af luftfartens belastning af klimaet, som vi gennem vores ydelser og services giver luftfartsselskaberne mulighed for at vælge at reducere. Samtidig arbejder vi altid på at udnytte mulighederne for at medvirke til en positiv klimaindsats. Arbejdet gennemføres i løbende dialog og samarbejde med vores kunder. Vi deltager i miljø- og klimaarbejdet i en række sammenhænge, blandt andet i COOPANS, BOREALIS, CANSO og Single European Sky.

Med udgangspunkt i Dansk Luftfarts Klimaplan, Regeringens Klimaplan samt Eurocontrol og IATA's fælles Flight Efficiency Plan fortsætter vi arbejdet med at udvikle og sikre fleksibel brug af luftrummet globalt gennem:

- Korte ruter, direkte ruteføring mod destinationen og brændstoføkonomiske flyvehøjder.
- Minimal ventetid på jorden med motorer i drift gennem effektiv trafikafvikling på lufthavnene.
- Mulighed for brændstofbesparende indflyvninger til lufthavne, hvor Naviair leverer kontrolltjeneste.

På alle de mest brændstofreducerende indsatsområder er vi langt fremme med udviklingen og brugen af nye trafik-koncepter. Det gælder både inden for "Fri planlægning af flyvevej", "Continuous Climb Operations", "Continuous Descent Operations", "Extended Arrival Management" og "Required Navigation Performance".



## Optimering af trafikkoncepter

Ved at tilbyde fri planlægning af flyvevej i det dansk-svenske luftrum medvirker vi indirekte til at reducere luftfartens udledning af CO<sub>2</sub>. Der har været fri planlægning af flyvevej i det dansk-svenske luftrum siden 2011, og siden har vi deltaget aktivt i det internationale samarbejde om at udvide området med fri planlægning af flyvevej. I dag er området udvidet til at omfatte hele det nordiske område. Gennem Borealis – et samarbejde mellem lufttrafikstyringsselskaberne i Danmark, Sverige, Norge, Finland, Estland, Letland, UK, Irland og Island – har vi medvirket til en yderligere udbredelse, så hele det nordeuropæiske område er endeligt omfattet i 2021. Beregninger fra Eurocontrol i 2017 viser, at fri planlægning af flyvevej i det nordeuropæiske område samlet set har potentiale til at reducere luftfartsselskabernes CO<sub>2</sub>-udledning med 47.000 ton pr. år og 210.000 ton NO<sub>x</sub>-udledning pr. år. Samtidig vil selskaberne samlet set kunne spare 15.000 ton brændstof pr. år, hvilket er beregnet til at give en årlig besparelse på 158 mio. kr. Hvis selskaberne vælger at benytte sig af frie flyveje, bidrager Naviair altså indirekte med en betydelig reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning.

Naviair kan kun medvirke direkte til luftfartsselskabernes klimaaftryk i det omfang, Naviair er direkte årsag til begrænsninger i den maksimale kapacitet og/eller fleksibiliteten i form af forsinkelser i luften eller udgivne restriktioner i form af længere flyveje. Det er derfor vores vurdering, at vi ikke direkte udsætter samfundet for væsentlige klima- eller miljømæssige risici, men at vi altid søger at optimere vores processer, så vores kunder får mulighed for at flyve miljørigtigt og sikkert på én og samme tid.

Naviair er omfattet af en række krav fra EU, der fastlægges for fem år i såkaldte referenceperioder. For hver referenceperiode aftales der specifikke krav til luftfarten, og Naviair er underlagt blandt andet miljøkrav til trafikafviklingen i

dansk luftrum, samt i Københavns ACC og på Københavns Lufthavn.

Vi er i referenceperiode 3 (RP3), der løber fra 2020 til 2024, og vi har i denne periode, for Københavns ACC og Københavns Lufthavn, krav om:

- Under 0,10 minutters forsinkelse i terminalområdet for ankomende flyvninger til Københavns Lufthavn. Den har vi nået i 2021, da vi har haft 0,02 minutters forsinkelse pr. ankomst til København.
- Under 0,03 minutters forsinkelse på en route flyvninger i dansk luftrum. Den har vi nået i 2021, da vi har haft 0,00 minutters forsinkelse pr. flyvning.

Derudover har vi for dansk luftrum et mål vedr. miljøpåvirkning (CO<sub>2</sub> udledning fra luftfartøjer):

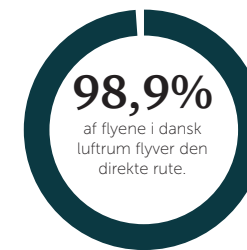
- Under 1,14 procent horisontal flight efficiency i det danske luftrum – det vil sige, hvor tæt et flys faktiske fløjne rute er på den mest direkte og dermed mest optimale rute igennem dansk luftrum. Den har vi nået i 2021, da vi har haft 1,08 procent afvigelse i gennemsnit fra den mest optimale rute gennem dansk luftrum. Det vil sige, at 98,92 procent af alle flyvninger er i dansk luftrum, flyver den mest direkte rute.

Da vi i 2022 fortsætter i RP3, vil kravene være identiske med dette års krav.

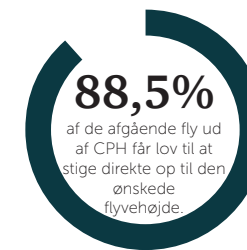
Ud over RP3's målsætninger, har vi i 2021 påbegyndt at undersøge, om vi skal opstille mål for:

- Antallet af starter ud af Københavns Lufthavn, der har en uafbrudt stigning til den ønskede flyvehøjde sammenlignet med det totale antal starter.
- Antallet af ankomster til Københavns Lufthavn, der har en uafbrudt nedstigning til lufthavnen sammenlignet med det totale antal ankomster.

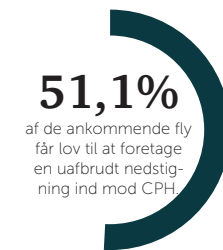
### “Cleared Direct”



### “Continuous Climb”



### “Continuous Descent”



### “Level flight – departure”



### “Level flight – arrival”



- Hvor mange ekstra minutters flyvetid, der bruges i terminalankomstområdet under anflyvning til lufthavnen i forhold til den mest direkte rute.
- Hvor mange ekstra minutters, der bruges på taxi ud til startbanen i forhold til den mest direkte rute.
- Hvor mange ekstra km er den faktiske fløjne rute for et fly i forhold til den kortest mulige rute, der kan planlægges efter.

Det har vi gjort, fordi vi i samarbejde med vores kunder skal analysere, om der er yderligere områder, hvor vi kan bidrage til at sænke vores kunders klimaaftryk. Arbejdet er omfattende og ikke færdiggjort og fortsætter derfor i 2022.

### Succesfuldt Borealis-GREEN-samarbejde fortsætter i 2022

Igennem 2021 har miljøeksperter fra alle Borealis-medlemslandene, inklusive Naviair udarbejdet "Borealis Environmental Strategy" herunder identificeret nye miljøtiltag, der kan nedbringe luftfartens CO<sub>2</sub>-udslip. Dette med udgangspunkt i blandt andet European Green Deal, SESII+ og Eurocontrols Performance Scheme og i samarbejde med blandt andre Thales.

Naviair var sammen med de øvrige Borealis-medlemslande repræsenteret på Earth Day den 22. april 2021 og World Environmental Day den 5. juni 2021. Målet var at fremhæve lufttrafikstyringsselskabernes miljøperformance og skabe synlighed over de positive miljøeffekter, som fx Free Route Airspace giver.

Lufttrafikstyringsselskabernes arbejde med miljøperformance er fortsat prioriteret, og derfor fortsætter gruppen og arbejdet i 2022.

### Verdensomspændende indsats for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissioner

På det globale plan medvirker Naviair til at skabe grundlaget for betydelige fremtidige reduktioner i udledningen af CO<sub>2</sub> gennem partnerskabet i Aireon. Med Aireons satellit-baserede overvågning får lufttrafikstyringsselskaberne adgang til fuld overvågning af flytrafikken over hele kloden.

Det betyder, at sikkerhedsafstandene kan reduceres, så flytrafikken over oceaner, ørkener og andre fjerne egne kan afvikles langt mere effektivt end hidtil, blandt andet fordi flyene kan opnå en række højde- og kurskorrektioner undervejs, så de kan udnytte de optimale forhold. Yderligere giver en fuld flyovervågning mulighed for at etablere en langt mere fleksibel rutestruktur end hidtil.

Den forbedrede overvågning er et stort fremskridt for lufttrafikstyringen. Ud over de sikkerhedsmæssige fordele giver systemet også lufttrafikstyringsselskaberne mulighed for at udnytte luftrummet langt mere effektivt end i dag.

Dermed kan luftfartsselskaberne spare brændstof og flyvetid, og miljøet bliver sparet for betydelige mængder af CO<sub>2</sub>. Helt konkret viser en beregning gennemført af NAV Canada, at der på denne baggrund er betydelige økonomiske og miljømæssige gevinster at hente. Globalt vil flere end 900.000 interkontinentale flyvninger årligt få fordele af bedre overvågning. Det vil medføre en årlig reduktion af drivhusgasser i CO<sub>2</sub>-ækvivalenter på mere end 10 mio. ton og besparelser på brændstof på mere end 1 mia. kr.

Det er vores målsætning i alle vores ydelser at give kunderne det miljømæssigt bedste valg uden at gå på kompromis med sikkerheden.

# Naviair understøtter mobilitet og tilgængelighed



**Verdensmål 9: Vi vil tage ansvar for udviklingen af luftrumsstrukturen i Danmark, der sikrer mobilitet og tilgængelighed.**

FN's Verdensmål handler ikke kun om at nedbringe verdens CO<sub>2</sub>-aftryk. Det handler også om at bygge robust infrastruktur, understøtte innovation og fremme vedvarende og inklusiv økonomisk vækst. Luftfarten har en stor betydning for Danmarks samfundsøkonomi, idet den tilgængelighed, som luftfarten sikrer og skaber, understøtter øget mobilitet, vidensdeling, nye og eksisterende handelsrelationer og turisme. I Naviair tror vi på, at vi kan være med til at indfri den del af verdensmålene og bidrage til samfundsøkonomien gennem øget mobilitet og tilgængelighed i Danmark samt nedbringe klimaudledningerne. Det gør vi blandt andet ved at tage ansvar for udviklingen af luftrumsstrukturen, der i disse år skal tilpasses en ny, bæredygtig teknologi, nemlig droneteknologien.

## Dronerne indtænkes i den nationale infrastruktur

Droneteknologien er i hastig udvikling, både hvad angår omfang og anvendelsesmuligheder, og droneindustrien forventes i fremtiden at udgøre et væsentligt marked, der genererer en betydelig omsætning og jobs til fx inspektion og opmåling, til overvågning og redning samt til opgaver i militæret, landbruget og sundhedsvæsenet. Der er 23.000 registrerede droner og 29.000 registrerede dronebrugere i Danmark. Hertil skal lægges et ukendt antal uregistrerede droner og dronebrugere. Den årlige stigning har igennem de seneste tre år ligget stabilt omkring 40 procent på begge områder. Det er altså en mangedobling af antallet af operationer i det danske luftrum, og dronerne skal kunne bevæge sig sikkert i forhold til andre fly og objekter i luften. Derfor er det essentielt,

at dronerne indtænkes i den nationale infrastruktur og de eksisterende trafiksystemer, som Naviair i dag kontrollerer. Naviair er derfor udpeget af Transportministeriet til at udvikle og drive Danmarks nye UTM-plattform (Unmanned Traffic Management) for droner, der vil bane vejen for fri og sikker flyvning med droner i dansk luftrum i løbet af de kommende år.

## Videreudvikling af Danmarks nye UTM-plattform

I 2021 har vi videreudviklet UTM-trafikstyringsplatformen, der dels muliggør øget adgang til luftrummet for professionelle operatører af ubemandede luftfartøjer, dels for hobbyentusiaster, der opererer droner. Naviairs UTM-trafikstyringsplatform for droner vil bane vejen for fri og sikker flyvning med droner i dansk luftrum i løbet af de kommende år. Det er vigtigt, fordi platformen vil sikre, at de tusindvis af droner kan flyve sikkert, effektivt og fuldt integreret i harmoni med den konventionelle flytrafik, og vi samtidig kan understøtte en mere miljørigtig og bæredygtig transportform.

Det giver samfundet muligheder, som vi i Danmark proaktivt kan understøtte og dermed fremme væksten af både droner og drone-industri samt tiltrække investeringer til at understøtte blandt andet jobskabelse. Plattformen, og virksomhederne bag, giver Danmark mulighederne for at blive et foregangsland i kraft af den eksisterende robot-industri, en høj grad af IT-parathed og evnen til hurtigt at få myndigheder til at samarbejde.

**CO<sub>2</sub>-reduktion og samfundsmæssige gavnlige effekter**  
Der er mange samfundsmæssige gavnlige effekter ved indførelse af en infrastruktur for droner.

Af konkrete eksempler nævnes:

- Transport af blodprøver, medicin og læger - specielt til og fra øer. Naviair understøtter projektet 'Sundhedsdroner', der foretager forsøgsflyvninger med droner ved Ærø. Der er store tidsmæssige og miljømæssige fordele ved dette sammenlignet med transport med bil og færge med forbrændingsmotorer.
- Udbringning af hjertestartere til folk med hjertestop. Dette er implementeret i Gøteborg, og der er et pilotprojekt i gang i Stockholm. Firmaet bag ønsker også at indføre det i Danmark hurtigst muligt.
- Privatliv og sikkerhed, da man fx som privatperson vil kunne få information om droner i nærheden, og det kan sikres, at droner ikke flyver over menneskemængder.
- Landbrug, hvor droner ved overflyvning med rette sensorer kan sikre, at der ikke vandes eller sprøjtes mere end nødvendigt - præcis de rette steder.
- Måling af indhold af giftige stoffer i udstødning fra skibe i danske farvande. Droner flyver direkte ind i røgen og tager prøver, således at man kan sikre at udledning holdes på lovligt niveau - både på havet og i havne.

Ligeledes forventes det, at brug af droner til services og pakke-transport også vil give store besparelser på udledt CO<sub>2</sub>. Dette vil dels ske ved at droner kan flyve på bæredygtig el, og dels ved, at droner ofte kan udføre opgaver hurtigere og mere effektivt, end hvis opgaven løses med andre transportformer. Herved spares der direkte på energi gennem den kortere driftstid pr. opgave og indirekte gennem det reducerede behov for at fremstille fx dieseldrevne biler.

En analyse baseret på Landstrafikmodellen viser, at en fremtidig indførelse af droner til persontransport i Danmark vil give en årlig besparelse på 27.500 tons CO<sub>2</sub> svarende til 1.600 danskeres årlige CO<sub>2</sub>-udledning. Denne CO<sub>2</sub>-besparelse opnås, dels fordi droner flytter persontransport fra køretøjer, der benytter fossile brændstoffer, dels fordi transportdistancen med droner bliver afkortet betydeligt, når der flyves i direkte luftlinje fremfor transport via det snoede vejnet. Ifølge analysen vil indførelse af droner til persontransport ikke medføre påvirkning af den offentlige transport (tog, bus, metro m.v.), men flytte personer fra biltrafikken.

**Droner kan optimere opgaver og derved reducere CO<sub>2</sub>-udledning**  
Inspektion af havvindmøller, hvor droner med sensorer kan udføre opgaven meget let og sikkert sammenlignet med en person, der skal sejles ud til vindmølle og fires ned langs vinger for at inspicere.

Vandprøvetagning i danske farvande, hvor droner let kan flyve ud og tage vandprøver på forskellige dybder sammenlignet med det omstændige arbejde, det er for en person at køre til en lokation og tage en båd ud.

Udbringning af post og pakker til og fra øer, hvor det i dag er meget omkostnings tungt, tids- og energikrævende. Dette kan erstattes af automatiske droner der kan flyve mellem fastsatte post- og pakke-automater på hhv. land og øer.

## Samarbejde med kunder og luftfartsbranchen

Vi ønsker at bidrage til vores kunders og Dansk Luftfarts overordnede klimavision om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2030. Det er en vision, som rækker mange år frem i tiden, og som kræver en stor indsats på tværs af alle virksomheder, der opererer i og rundt om lufttrafikken, herunder luftfartsselskaber, groundhandlere, forpagtere, udbydere af transport til lufthavnene i Danmark og ikke mindst Naviair.

Vi bidrager blandt andet konkret i:

- "Miljø og Trafik", der er et tværfagligt samarbejde mellem CPH, SAS og Naviair, som udmønter sig konkret i en fælles klimastrategi.
- Luftkvalitetsprogrammet med CPH.
- ALIGHT – Smart Airports med CPH.
- Regeringens Klimapartnerskab.

Vi har derudover indledt et samarbejde med Aalborg Lufthavn og Billund Lufthavn om at udvikle bæredygtige ind- og udflyvningskoncepter på lufthavnene. Vi har haft et samarbejde med lufthavnene, SAS og KLM-Air France om at implementere koncepterne, men på grund af konsekvenserne af COVID-19-krisen og efterspillet hertil, er dette arbejde udskudt. Det samme gælder planen om at udvide samarbejdet om bæredygtige ind- og udflyvningskoncepter til de øvrige lufthavne, hvor Naviair afvikler trafik.

Derudover indgår vi gennem vores brancheorganisation, CANSO, i forskellige tværfaglige projekter fx Environmental Working Group, der udvikler og arbejder med nye koncepter inden for bæredygtig trafikafvikling på tværs af europæiske landegrænser.

### En samlet luftfartsbranche om fælles mål og en konkret plan

Selvom luftfartsbranchen gennem coronakrisen har ændret sig markant, er en fremtidig reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningerne fra luftfarten fortsat nødvendig. Naviair ønsker ikke blot at medvirke aktivt til at omstille luftfarten til en fuldt bæredygtig transportform, - vi ønsker at være med til at drive den. Derfor er Naviair indtrådt i et af Regeringens Klimapartnerskaber, Luftfartens Klimapartnerskab, der skal sikre en mere bæredygtig luftfart frem mod 2030.

Naviair har i 2021 fortsat bidraget til Luftfartens Klimapartnerskabet med vores ekspertise, og har været med til at bidrage til konkrete reduktionstiltag, som sektoren selv skal foretage. Vi har sammen med de øvrige parter i Luftfartens Klimapartnerskab i 2021 fremlagt en konkret sektorkøreplan for, hvordan vi når i mål med ambitionen om at sænke udledningen for indenrigstrafik med 70 procent i 2030. Med 33 konkrete initiativer vil vi indfri Danmarks målsætning om 70 procents reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen for indenrigstrafikken. Ved hjælp af biogas, strøm fra vindmøller og CO<sub>2</sub>-fangst er ambitionen at skabe et marked for CO<sub>2</sub>-neutralt flybrændstof og gøre Danmark til verdensleder inden for bæredygtig omstilling af luftfarten.

Med Klimapartnerskabets ambitioner, ser vi i Naviair et stort potentiale for, at Danmark og danske virksomheder kan blive globale rollemodeller. Arbejdet fortsætter i 2022, og det er fortsat Naviairs mål at bidrage med viden, kompetencer og fælles løsninger til den samlede målsætning fra luftfartsbranchen om at være klimaneutral i 2050.

### Vores plan er bygget op om fire helt centrale initiativer, som skal sikre bæredygtig omstilling af luftfarten:

- Luftfartens Klimafond skal etableres og sikre branchens egen finansiering af omstillingen og at branchen opnår klimamålene.
- Der skal sættes fart på tilgængeligheden af bæredygtigt flybrændstof.
- Nationale handlingsplaner for biogas, grøn strøm og kulstoffangst til produktion af bæredygtigt brændstof i Danmark.
- Danmark skal arbejde for en international emissionsbaseret afgift og en mere effektiv anvendelse af luftrummet i Europa.

### Naviair med i omfattende europæisk initiativ for bæredygtighed i luftfarten

Naviair har ydet et væsentligt bidrag til arbejdet med udformningen af en ny plan som skal sikre at europæisk luftfart bliver CO<sub>2</sub>-neutral i 2050. Planen, som hedder "Destination 2050", blev offentliggjort i februar 2021, og bag den står en række af de største luftfartsorganisationer i Europa. Målet om at gøre europæisk luftfart CO<sub>2</sub>-neutral fra 2050 skal gennemføres via en række fælles initiativer, som størstedelen af Europas luftfartsaktører bakker op omkring. Det gælder først og fremmest:

- Forbedringer i fly- og motor-teknologier som kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningerne med 37 procent.
- Brug af bæredygtige brændstoftyper (SAFs) som kan føre til reduktioner på 34 procent.
- Indførelse af økonomiske tiltag som kan føre til reduktioner på 8 procent.
- Forbedringer i lufttrafikstyringen og flyoperationerne som kan føre til reduktioner på 6 procent.

## Samarbejde med Københavns Lufthavn

I alle lufthavne, hvor Naviair afvikler trafikken, er der fastsat klare støjrestriktioner, som sikrer omgivelserne imod unødvendige støjgener fra luftfarten. Vi følger naturligvis restriktionerne nøje og medvirker i øvrigt aktivt til at nedbringe støjen i og omkring lufthavnene gennem anvendelse af de mest hensigtsmæssige trafikprocedurer.

I 2021 har vi sammen med CPH fortsat fokuseret på:

- Nabokommunikation og miljøet omkring lufthavnene – både hvad angår konsekvenserne af banelukninger grundet COVID-19-krisen samt niveauet af ultrafine partikler. Der er i 2021 afholdt borger-workshops, hvor der er arbejdet konkret med forskellige ideer sammen med lufthavnens naboer.
- Arbejdet omkring at mindske eksponeringen af de farlige partikler over for de ansatte og naboer sammen med de øvrige parter, der arbejder i Københavns Lufthavn.

I 2021 har vi fortsat arbejdet fra 2020:

- Kampagner med fokus på tomgangsregulativet for køretøjer og brug af APU.
- "Single Engine Taxi".
- Udfasning af dieselskøretøjer for at nedbringe antallet af ultrafine partikler på forpladsen.
- Tilbud om åndedrætsværn.
- Luftkvalitetsinformationssystem; et modelleringsværktøj, som både kan bidrage med CO<sub>2</sub>-opgørelse for lufthavnen og modellere, hvordan luftkvaliteten vil være ved forskellige vejrforhold.

Forventningen til 2021 var at starte lignende initiativer op på de øvrige lufthavne, hvor vi afvikler trafik. Dette arbejde er udsat til 2022, da COVID-19-krisens konsekvenser hos de øvrige lufthavne, har udfordret lufthavnenes ressourcesituation og økonomi.

## Ny erhvervsstrategi: Bæredygtig lufttransport i Tårnby og Dragør

I 2021 har Tårnby Kommune inviteret luftfartens parter, herunder Naviair, til et samarbejde omkring en fremtidig fælles erhvervsstrategi, og om hvordan Tårnby Kommune kan være med til at bidrage til at realisere luftfartens klimamål og ambitionerne om at gøre luftfarten mere bæredygtig.

Særligt for samarbejdet er at sikre, at der skabes større opmærksomhed om hele luftfartens værdikæde i de nationale strategier og programmer inden for bæredygtig omstilling, således at luftfartens gode initiativer og projekter bliver set, hørt og realiseret på nationale plan.

På den baggrund er der iværksat initiativer til at accelerere samarbejdet omkring bæredygtig teknologiudvikling på tværs af luftfartens aktører samt et projekt, der skal tiltrække små og mellemstore virksomheder til Tårnby Kommune, der arbejder med bæredygtige løsninger til luftfarten. Det skal sikre arbejdspladser og vækst.

## Fremtidens standplads og smarte energiløsninger

I tæt samspil med Teknologisk Institut har et konsortium ledet af CPH i samarbejde med 14 andre europæiske partnere i 2020 vundet et EU-udbud om at skabe fremtidens bæredygtige lufthavn. Med en bevilling på knap 90 mio. kr. skal der i Københavns lufthavn i samarbejde med Naviair udvikles og demonstreres konkrete løsninger og eksempler på, hvordan man kan indrette en lufthavn – herunder den del, som Naviair driver – helt uden CO<sub>2</sub>-udledninger, samt levere infrastruktur til CO<sub>2</sub>-neutrale fly. Resultaterne skal inspirere hele Europa, og i Naviair håber vi på, at vi kan udbrede resultaterne til de øvrige lufthavne, hvor vi opererer.

Projektet, som hedder ALIGHT (a lighthouse for the introduction of sustainable aviation solutions for the future), skal sikre udviklingen af løsninger på to helt overordnede udfordringer: Den ene del handler om drift og logistik for håndtering af biobrændstoffer til fly i den operationelle sammenhæng, herunder indkøb, blanding, brændstofpåfyldning, kvalitetskontrol og sikkerhedsprocesser. Den anden del handler om smarte energiløsninger til den øvrige lufthavnsdrift, herunder øget egenproduktion af vedvarende energi, energilagring og elektrificering.

Der vil også blive udviklet en designmanual for fremtidens standplads med understøttelse af bæredygtige drivmidler til flyene såsom el og brint. Naviair bidrager aktivt i arbejdet omkring "Fremtidens Standplads" samt i delen omkring smarte energiløsninger på tværs af lufthavnen, hvor Naviairhuset og Kastrup Tårn ligger placeret. ALIGHT er samtidig en vigtig del af arbejdet med at nå Luftfartens Klimapartnerskabets mål, og vi er stolte af at være en del af arbejdet, der strækker sig over de næste to år.

## Lokalsamarbejde om bedre og mere miljørigtige transportløsninger

Vi arbejder aktivt for at nedbringe vores CO<sub>2</sub>-aftryk, og derfor stiller Naviair el-cykler og el-løbehjul til rådighed for vores medarbejdere, så de i stedet for at tage bilen, kan vælge et mere miljørigtigt alternativt. Vi arbejder ligeledes aktivt med at sikre, at Naviair nedbringer brugen af køretøjer med fossile brændstoffer ved løbende at skifte vores bilflåde til el- og hybridbiler.

Derudover startede vi i marts 2020 et samkørselsprojekt i samarbejde med FDM, og planen var ligeledes at starte et shuttlebus-pilotprojekt sammen med vores nabovirksomhed Satair og Tårnby Kommune. Målet med projekterne er samlet set at øge antallet af medarbejdere, der tager offentlig transport eller kører sammen med en kollega til arbejde. Forbindelsesmulighederne til vores arbejdsplads i Kastrup er ikke optimale, og inter-

ne undersøgelser i 2021 har vist, at mange tager bilen i stedet for at tage offentlig transport – selvom de gerne ville lade bilen stå, hvis de offentlige transportmuligheder var bedre.

Begge projekter blev udskudt flere gange pga. COVID-19 smitterisikoen og deraf følgende hjemsendelse af Naviairs og Satairs medarbejdere. Vi er i tæt dialog, og håber på, at begge projekter kan begynde i 2022.

## Mere end 70 procent af Naviairs bilflåde er el- og hybridbiler

Naviair har i 2021 fået tre nye el-busser. Vores gamle dieselbusser, som var dyre både i forhold til vægtafgift og vedligehold, er således blevet udskiftet med mere bæredygtige modeller. Med erhvervelsen af de nye el-busser samt udskiftning af fem fossildrevne biler til el-biler, er Naviairs flåde nu oppe på i alt 11 el-biler, 11 hybridbiler, en plug-in hybrid samt otte fossildrevne biler, hvilket betyder, at el- og hybridbiler nu udgør hele 72 procent af Naviairs bilflåde.

Den sidste del af Naviairs bilpark, som skal udskiftes, vil fremover blive konverteret til bæredygtige alternativer – enten i form af plug-in hybridbiler eller biler, der kører på rent el. Dette er med til at sænke Naviairs CO<sub>2</sub>-aftryk, samt understøtte Naviairs strategi om bæredygtig omstilling.



# Vores direkte klimapåvirkning

Naviairs direkte klimaaftryk stammer fra forbrug af energi og ressourcer ved indkøb, drift og vedligehold samt bortskaffelse. Hertil drift og vedligehold af egne faciliteter og administration i bred forstand. Vores langsigtede mål er at være CO<sub>2</sub>-neutrale. At mindske vores klimapåvirkning er en vigtig og integreret del af vores handlinger, og det er vores mål til enhver tid at nedbringe vores energiforbrug mest muligt. Naviair har mange store og energiforbrugende anlæg, og med aktiviteter døgnet rundt på alle årets dage, har vi derfor et betydeligt behov for energi. Vi anvender blandt andet energi til vores tekniske anlæg, der kræver energi til både drift og køling <sup>2</sup>.

Vi har i 2021 skærpet vores fokus fra fem hovedfokusområder til tre.

## Vores 3 nye fokusområder:

Et energieffektivt Naviair.

Et Naviair, der foretager miljørigtige indkøb.

Et Naviair med fokus på et minimalt ressourceforbrug og øget genanvendelse.

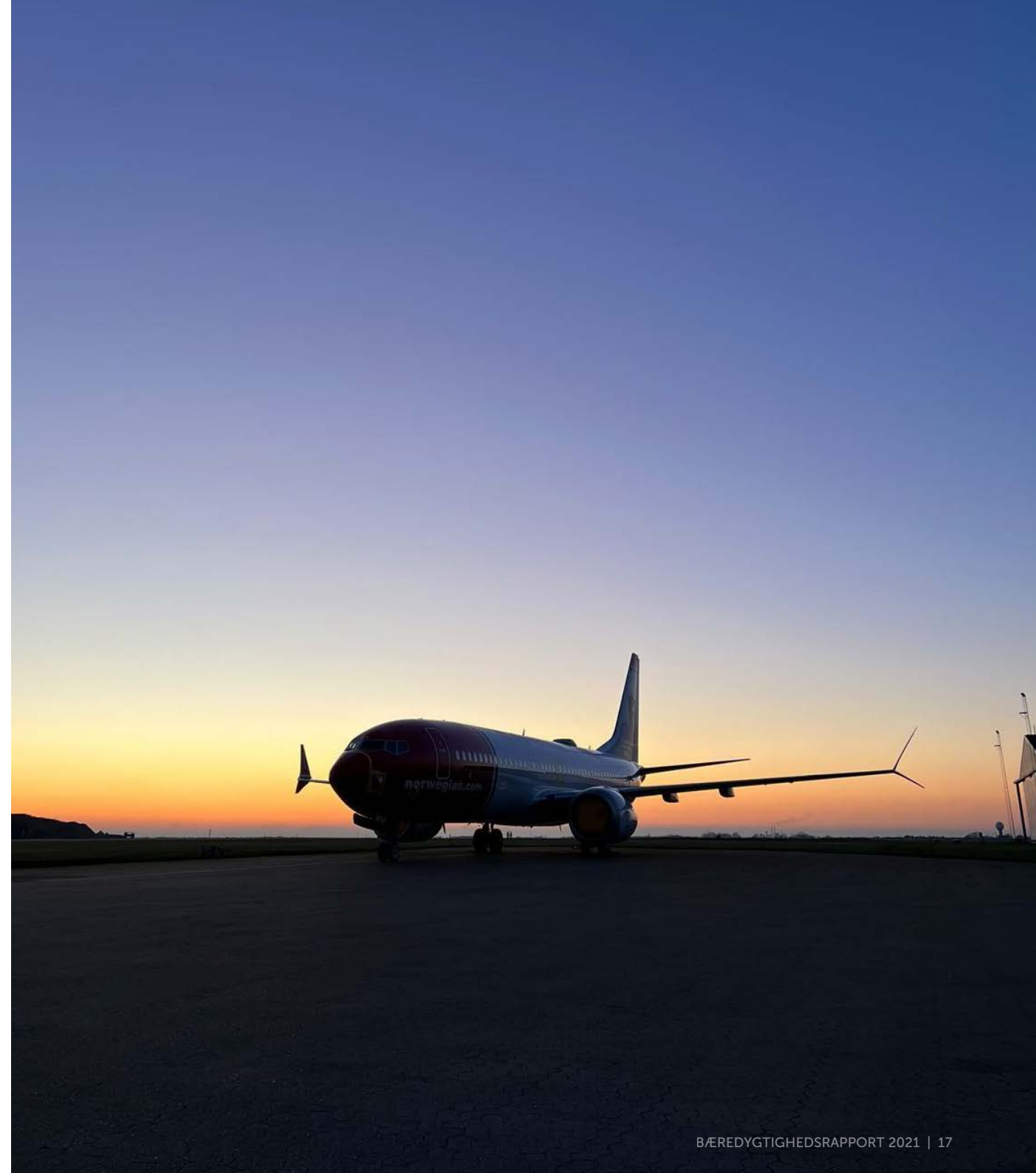
Vi flytter for en stund fokus fra initiativer, som berører nybyggeri og renoveringsopgaver. Vi vil fortsat fokusere på at optimere vores indeklima samt optimering og udnyttelse af det allerede eksisterende bygningsmiljø.

Derudover har vi ikke længere "bæredygtig transport" som et hovedfokusområde, da det er blevet en fast og integreret del af den måde, vi agerer på. Vi har fastlagt processer for, hvordan vi fortsat nedbringer vores brug af fossile brændstoffer, og i dag består 72 procent af vores bilflåde af el- og hybridbiler, og vi bevæger os mod 100 procent inden 2023.

I stedet fokuserer vi alt vores energi der, hvor vi ser, vi kan gøre en større forskel – nemlig på energieffektivitet, bæredygtige indkøb og fokus på genanvendelse og genbrug.

På de følgende sider, kan du læse mere om vores tre fokusområder samt vores mål for 2022 og langsigtede mål frem mod 2026. Du kan også læse om vores konkrete planer for at nå vores mål.

2) Det er ikke vores vurdering, at Naviair gennem vores el- og varmemeforbrug udsætter det omgivende samfund for væsentlige miljø- eller klimarisici.



# Et energieffektivt Naviair



**Verdensmål 7: Vi vil bidrage til at indfri FN's Verdensmål 7: "Bæredygtig energi" ved at nedbringe vores forbrug og benytte grønne energikilder.**



**Verdensmål 13: Vi vil hjælpe hele sektoren ved at gøre Naviair CO2-neutral.**

## Ambition

Vi vil nedbringe vores energiforbrug og øge andelen af vedvarende energi i Naviairs faciliteter og til Naviairs tekniske installationer.

## Hvorfor er det vigtigt?

Grøn el står som en af løsningerne på klimaudfordringerne – men det rejser også spørgsmålet: Kan vi etablere grøn elproduktion hurtigt nok? Der findes ingen politisk strategi for, hvordan vi sikrer, at elnettet kan muliggøre en elektrificering af varmepumper og elbiler. Der er endnu intet politisk mål for, hvilken service eldistributionsnettet skal kunne levere i en fremtid med markant øget elektrificering. Derfor har Naviair fokus på at sikre en effektiv forbrugsplanlægning og på at være med til at skabe muligheder for nye lagringsteknologier på de sites, hvor vi afvikler trafik. Naviair vil udforske potentialet for elektrificering i form af for eksempel el til varmepumper og infrastruktur til elbiler som erstatning for fossile brændsler.

Naviair er indstillet på at minimere belastningen af eldistributionsnettet og være en medspiller i fremtidens smartstyring af forbrug. Det er afgørende, at Naviair tilpasses fremtidens investering med fokus på maksimalt udjævning af elforbrug over døgnet.

## Mål for 2021

- Vi vil energioptimere vores komfortventilationsanlæg i Naviairhuset og derved reducere energiforbruget til indeklima med 25 procent.
- Vi vil forbedre "forbrugskulturen" ved at synliggøre energiforbruget i Naviair.
- Vi vil installere udstyr til måling af indeklima med fokus på et sundere arbejdsmiljø. Når det er muligt at måle indeklimaet, vil vi udarbejde forbedringsforslag. For alle forslag, der kan realiseres under Naviairs interne udbudsbetingelser, er målet, at disse skal implementeres i efterfølgende år (2022).
- Vi vil tilstræbe at øge andelen af energiproduktion fra solcelleanlæg i 2021 til at dække minimum 10 procent af Naviairs elforbrug i forhold til referenceåret (2015).

## Fremdrift for 2021

Naviair har i 2021 udarbejdet en 10 års bæredygtighedshandlingsplan for at være i stand til at opnå vores målsætning om at være CO<sub>2</sub>-neutrale for scope 1 og 2 i 2030. Vores hovedfokus i planen er blandt andet at være mere selvforsynende af el og varme, samt etablere allokerede ressourcer i organisationen til at arbejde med energiledelse.

Naviairs energiovervågningssystem er fortsat under udvidelse, og grundet Corona-krisen, har det ikke været muligt at afsætte ressourcer til at optimere overvågning og visualisering af driftstekniske anlæg, som kan udgøre potentielt energispild. Ligeledes er synliggørelsen af energiforbruget for medarbejderne i Naviair udsendt, da fokus i 2021 har været på levetidsforlængelse af nuværende anlæg og systemer frem for udskiftning til nyt. Installation og integration af indeklimamåleudstyr er delvist opnået, da udstyret er placeret og genererer data. Det har desværre ikke været muligt at fremstille et forbedringskatalog over forbedret indeklima grundet ressourceprioritering i Naviair.

Grundet krisen i luftfartsbranchen og de heraf afledte effekter på Naviairs økonomiske situation samt ekstraordinær lang sagsbehandlingstid af byggesager i Tårnby Kommune, har det ikke været muligt at realisere målsætningen omkring etablering af solenergi til at dække 10 procent af Naviairs elforbrug. Det har ligeledes ikke været muligt at foretage installationsændringer på ventilationsanlæggene for opnåelse af 25 procent energireducering på indeklimaet, da der er leveringsudfordringer på både materialer og arbejdskraft.

Størstedelen renoveringsprojekter af Naviairs faciliteter er sat på pause grundet vores økonomiske situation, og der vil kun blive vedligeholdt i et minimalt omfang. Derfor har målet om at have skærpet fokus på energirigtig drift – både med tanke på energiforbrug, men også med øje for, at renoveringerne skaber gode rammer for rengøringspersonale, eksterne håndværkere og medarbejdere i Naviairhuset – ikke haft prioriteret fokus i 2021.

## VORES DIREKTE KLIMAPÅVIRKNING

### Naviairs energiforbrug

I 2021 var vores elforbrug i København på 5.036 MWh mod 5.283 MWh i 2020. Faldet i forbruget skyldes primært vores køle- og energistrategi de deraf følgende omlægninger, samt udskiftning af lyskilder til LED og installation af solcelleanlæg. I 2016 udskiftede vi vores kølemaskiner til mere energieffektive maskiner og nedlagde decentrale køleanlæg. I 2017 tog vi den første del af et nyt grundvandskøleanlæg i drift, og dette kan ses på elforbruget i perioden fra 2017 og frem til 2021, idet vi har opnået en reduktion i energiforbrug med ca. 500 MWh i forhold til referenceåret 2015. Samtidig er det forventningen, at vi kan reducere vores CO<sub>2</sub>-belastning med omkring 275 ton årligt i forhold til året 2015. Vores varmemeforbrug i København var i 2021 på 3472 MWh mod 2.767 MWh i 2020. Stigninger i varmemeforbrug skyldes primært en koldere vinter i 2021 end foregående år.

Det har grundet krisen i luftfartsbranchen, og de heraf afledte konsekvenser for Naviairs økonomi, ikke været muligt at realisere målsætningen omkring etablering af solenergi til at dække 10 procent af Naviairs elforbrug i 2021. Solcelleanlægget dækker i dag 1,8 procent af Naviairs elforbrug, og vi forventer at installere flere solceller i 2022 og 2023. Det har heller ikke været muligt at foretage installationsændringer på ventilationsanlæggene og dermed opnå at reducere energiforbruget med 25 procent på indeklimaet. Dette arbejde vil vi fortsætte i 2022.

### Mål for 2022

- Vi vil tilstræbe at øge andelen af energiproduktion fra solcelleanlæg i 2022 til at dække minimum 5 procent af Naviairs elforbrug i forhold til referenceåret (2015).
- I forbindelse med udskiftningen af køleanlæg skal disse indeholde et naturligt kølemiddel, som har ingen eller ubetydelig ozonlags- og drivhuseffekt.
- Vi vil forbedre "forbrugskulturen" ved at synliggøre energiforbruget i Naviair.

### Vores langsigtede mål og vision 2026

Naviair har en langsigtet målsætning om at øge egen produktion af el til at dække 12 procent af det nuværende samlede forbrug for Naviairhuset og TWR-S i Kastrup. Derudover vil vi i de kommende år lave energioptimering af vores komfortventilationsanlæg svarende til en CO<sub>2</sub>-reduktion på 271 ton pr. år.

Naviair ønsker ligeledes at tilbyde lade-infrastruktur som katalysator til elektrificering af transportsektoren for personbiler og vil derfor etablere bedre ladeinfrastruktur på vores enheder. Vi ønsker specifikt, at alle vores medarbejdere kan lade deres private biler samt tjenestebiler på alle Naviairs lokationer. Ladestandere til vores provinsenheder er i 2021 projekteret og bestilt, men det har ikke været muligt at få leveret i indeværende år grundet udfordringer med materialeleverancer til el-ladestandere og el-biler. Der er derfor installeret midlertidige ladeudtag på vores enheder i Aalborg og Billund for at kunne lade vores indkøbte Naviair-elbiler.

Gennem analysearbejde i vores Cool Data-projekt, der har til formål at udvikle et fleksibelt køle- og lagrings-system styret af kunstig intelligens til datacentre, viser foreløbige resultater, at Naviairhuset kan opnå udnyttelse af spildvarme fra serverrum til opvarmning af Naviairhuset via varmepumper og derved opnå en reduktion i brugen af gas med 75 procent. Projektfasen afsluttes medio 2023, og installationsarbejdet samt efterfølgende idriftsættelse forventes ultimo 2026.

Danmark startede og var i mange år foregangsland for udviklingen af kølesystemer med naturlige kølemidler som alternativ til syntetiske kølemidler. Naturlige kølemidler har ingen eller ubetydelig ozonlagseffekt og drivhuseffekt. I Naviair vil vi have miljørigtige løsninger, og derfor har vi et mål om, at vi i 2026 kun benytter naturlige kølemidler i vores maskiner.

Igenom ovenstående initiativer opnår Naviair en samlet CO<sub>2</sub> besparelse på ca. 850 ton pr år, hvilket svarer til en reduktion på 57 procent i forhold til 2021 for Scope 1 og 2, hvor Naviair udledte 1.500 ton CO<sub>2</sub>.

### Naviair deltager i Innovationsfondsstøttet projekt om Cool-data

Naviair indgår i projektet Cool Data, der har til formål at udvikle et fleksibelt køle- og lagrings-system styret af kunstig intelligens til datacentre med op til 500 servere, som fx det vi har i Naviairhuset. Systemet lagrer grøn energi, når der er mere, end vi kan bruge, og så sikrer systemet samtidig, at vi kan udnytte vores overskudsvarme fra vores servere til fjernvarme.

Målet er at reducere vores datacentrenes CO<sub>2</sub>-udledning og samtidig udnytte energien fra datacentre og serverrum i det øvrige energisystem.

Cool Data er et Grand Solutions-projekt støttet med 13 mio. kr. af Innovationsfonden. Det har et samlet budget på 18,3 mio. kr. Partnere i projektet er DTU Compute, DTU Byg, DTU Management, EnergyCool, GEV, PURIX, Center Denmark og Naviair.

### Microgrid-campus skal minimere energispild

Naviair og CPH har i 2021 udvidet samarbejdet omkring at etablere en såkaldt "Microgrid-campus" i Store Magleby-området, hvor Naviairhuset, TWR Syd og Københavns Lufthavn er placeret. Microgrid er et lille elnet med egne produktions- og lagringsressourcer, der minimerer energispild og fungerer uafhængigt eller i samarbejde med andre små elnet. Når microgrid integreres med Store Magleby-områdets hovedstrøm – og dermed understøttes af generatorer eller vedvarende vind- og solenergiressourcer – kan det bruges til at levere backup-strøm eller supplere hovednettet i perioder med stor efterspørgsel på energi. En fremtidigt microgrid-campus, der integrerer lokale vind- eller solressourcer fra Naviair og CPH med områdets hovedstrøm, vil give redundans til vigtige tjenester og gøre hovednettet mindre modtageligt for lokale nedbrud.

Når Naviair og CPH slutter sig sammen i et Microgrid-system, der understøttes af kunstig intelligens, kan vi udnytte energien optimalt og skabe kapacitet til elnettet. Det betyder, at vi på en varm dag, hvor vores solceller producerer mere strøm, end vi kan bruge, kan sælge den overskydende energi til elnettet, hvor det kan bruges i stedet for at gå tabt.

# Et Naviair, der foretager miljørigtige indkøb



## Verdensmål 12

Vi vil bidrage til at indfri FN's Verdensmål 12: "Ansvarligt forbrug og produktion". FN's Verdensmål 12 understreger specifikt sammenhængen mellem bæredygtig udvikling og offentlige indkøb. Målet handler om at sikre bæredygtigt forbrug – herunder fremme praksis for bæredygtige offentlige indkøb i delmål 12.7.

## Ambition

Vi vil sikre, at miljøforhold og bæredygtighed konsekvent tænkes ind og prioriteres ved indkøb og udbud.

## Hvorfor er det vigtigt?

Naviair ønsker at påtage sig et medansvar for en bæredygtig udvikling. Derfor vil vi gennem vores indkøbsprocesser udnytte vores indkøbsvolumen til at understøtte en bæredygtig omstilling ved at stille miljøkrav i forbindelse med vores indkøb og udbud. Naviair bidrager gennem vores indkøbsstrategi til at støtte den miljørigtige del af markedet. Under hensyn til pris og kvalitet køber Naviair derfor de produkter og serviceydelser, som i deres livscyklus – fra råvarer til produktion, brug, bortskaffelse og recirkulering – er mest miljørigtige. Hensynet til miljøet inddrages på lige fod med andre hensyn, når Naviairs indkøb og udbud planlægges og gennemføres.

## Mål for 2021

- Vi vil fortsat prioritere valg af leverandører, der er miljøcertificerede samt prioritere indkøb af de produkter og serviceydelser, som i deres livscyklus – fra råvarer til produktion, brug, bortskaffelse og recirkulering – er mest miljørigtige.
- Vi vil stille krav til vores leverandører om dokumentation for, hvordan de er med til at indfri FN's 17 Verdensmål.
- Vi vil fastholde økologiandel på 100 procent for både kaffe og te og 60-90 procent svarende til sølvmærket i økologi for kantinedriften.

## Fremdrift i 2021

Vi har i 2021 fortsat arbejdet fra 2020 med optimering og centralisering af indkøb i Naviair. Arbejdet fortsætter i 2022 som et løbende projekt og en del af Naviairs strategi "Rejsen 2025". I 2021 har vores indkøbsafdeling fået tilført ressourcer, der betyder, at arbejdet med centralisering af indkøb og tilvejebringelse af understøttende indkøbsdata er væsentligt forbedret. Det danner videre grundlag for at kunne arbejde mere aktivt med miljørigtige indkøb og leverandører.

Ved genforhandlinger og valg af nye leverandører i 2021 er hensynet til bæredygtighed og miljø inddraget på lige fod med pris og kvalitet. Vi har i samtlige udbudsprocesser haft stort fokus på at stille miljøkrav til vores leverandører, og på alle vores centralt handlede indkøb og leverandøraftaler bliver relevant dokumentation altid kontrolleret.

Vi har haft et øget fokus på verdensmålene 13, 14 og 15 i forbindelse med de aftaler, som vi har forhandlet og drevet fra centralt indkøb. Gældende for eksempel vis printeraftaler, køretøjer, kaffe- og the-ordning samt kantinedrift.

Vi har konkret arbejdet med at sikre:

- en ny aftale for printere og reduceret printerforbrug,
- en øget andel af el- og hybridbiler i vores bilflåde,
- en ny kaffe- og te-aftale, der er 100 procent økologisk og nye energibesparende maskiner,
- øget andel af økologi i vores kantine, der svarer til mellem 60-90 procent økologi.

## Vores langsigtede mål og vision 2026

Vi vil fortsætte vores årlige opfølgning på klimaaftrykket i Naviairs indkøb og følge udviklingen i metodegrundlaget for statens udregningsmodel. Dermed blive mere præcise i vores Scope 3-beregning og øge den målrettede indsats på de indkøbskategorier med mest potentiale.

Det vil medføre, at vi frem mod 2026 har en forventning om løbende at reducere vores klimaaftryk og opnå en reduktion på minimum 40 procent i 2026 i forhold til 2020 for GHG-protokollens Scope 3. De 40 procent skal blandt andet realiseres igennem mindre forbrug og færre indkøb samt et skifte fra konventionelle produkter til bæredygtige produkter.

Vi har i Naviairs nye Operating Model for indkøb indarbejdet en bedre kontrol af de ønskede indkøb, således at vi får en mere fyldestgørende behovsafdækning. Det skal sikre, at det, der bliver indkøbt, udspringer af reelt behov, og vi derfor får minimeret de indkøb, der ikke er strengt nødvendige.

Bæredygtige indkøb er en del af Naviairs procedurer for indkøb. Formålet med Naviairs indkøbsproces er at sikre, at indkøb sker på de bedste betingelser i forhold til pris, kvalitet, leveringssikkerhed og miljørigtighed. Dette skal sikres ved, at udvælgelse samt løbende evaluering af leverandører, forberedelse af indkøb og varemottagelse i Naviair er styret og følger fastlagte arbejds gange. I 2021 fortsatte vi arbejdet med at optimere vores indkøbsprocesser samt udarbejdede målrettet kommunikation internt i Naviair for at sikre, at indkøbsprocesserne og retningslinjerne følges og er lette at forstå og tilgå. Vi har udarbejdet en udvidet indkøbsportal, hvor alle medarbejdere kan finde viden, og hvor materiale omkring indkøb er tilgængeligt.

Det er vores langsigtede mål, at det bliver en selvfølge, at handle minimalt og bæredygtigt ind hos de mest bæredygtige leverandører, der tager et ansvar for indfrielse af verdensmålene.

## Færre leveringer giver mindre CO<sub>2</sub>-udledning

Vi får ofte leveret pakker og varer til Naviairhuset i Kastrup – ofte mange gange om ugen og til tider flere gange om dagen. Vi har fokus på at nedbringe vores CO<sub>2</sub>-aftryk, og har derfor i 2021 ændret vores leveringsaftale med PostNord i forhold til levering af post og pakker. Det betyder, at hvor vi førhen fik leveret post og pakker fem gange om ugen, er intervallet nu reduceret til blot to gange ugentligt. Dette medfører et mindre klimaaftryk, idet leveringerne bliver samlet, og der derved er færre kørsler fra pakkecenteret ud til Naviair. I 2022 vil vi arbejde med at lave samme typer af leveringsaftaler med vores øvrige distributører.

## Mål for 2022

- Vi vil kortlægge vores klimaaftryk på alle vores indkøb samt hele scope 3. På baggrund af kortlægning af emissionen for produktkategorier og brancher vil vi udvælge indsatsområder, hvor vi vil nedbringe klimaaftrykket.
- Vi vil fastsætte mål for nedbringelse af Scope 3-emissioner gældende fra 2023.
- Vi vil fortsat prioritere valg af leverandører, der er miljøcertificerede samt prioritere indkøb af de produkter og serviceydelser, som i deres livscyklus – fra råvarer til produktion, brug, bortskaffelse og recirkulering – er mest miljørigtige.
- Vi vil vælge de meste relevante leverandører ud fra vores fastsatte miljøkriterier og foretage en systematisk opfølgning på leverandørernes dokumentation.
- Vi vil stille krav til vores leverandører om dokumentation for, hvordan de er med til at indfri FN's Verdensmål 13, 14 og 15.

# Et Naviair med fokus på et minimalt ressourceforbrug og øget genanvendelse



## Verdensmål 12

Vi vil bidrage til at indfri FN's Verdensmål 12: "Ansvarligt forbrug og produktion" ved at reducere Naviairs samlede ressourceforbrug og understøtte genanvendelse af forbrugte ressourcer.

## Ambition

Vi vil reducere Naviairs samlede ressourceforbrug og understøtte genanvendelse af forbrugte ressourcer.

## Hvorfor er det vigtigt?

Verden har ikke uanede ressourcer. Derfor skal vi indrette vores hverdag og arbejdsdag, så vi forbruger mindre. Og det vi ikke bruger og ender med at smide væk, skal vi give nyt liv. Derfor tager Naviair et ansvar for, at vi som virksomhed støtter op om både de processer, der forebygger affald samt sikrer, at det vi forbruger, genanvender vi. Naviair har en rolle i forhold til egne indkøb og indgår leverandøraftaler med virksomheder, der ønsker at tage ansvar for en fremtid med en bedre udnyttelse af ressourcerne.

## Mål for 2021

- Vi vil afsøge mulighederne for at indgå en aftale med en samarbejdspartner, der ligesom med vores IT-udstyr, genanvender vores gamle møbler og andet inventar.
- Vi vil fortsat sikre, at andelen af genanvendelse af udtjente produkter enten ved videresalg eller ved aftaler med virksomheder, der genbruger, nyttiggør eller bortskaffer på den mest miljørigtige måde.
  - > Gældende for 100 procent af vores IT-udstyr
  - > Gældende for 100 procent af vores møbler og inventar
- Vi vil nedbringe vores allerede lave print-forbrug med yderligere 30 procent.
- Vi vil øge andelen af el- og hybridkøretøjer til at udgøre 66 procent af den samlede flåde.

## Fremdrift 2021

Vi har i 2021 arbejdet aktivt med at sikre, at bortskaffelse af møbler og inventar sker på den mest miljørigtige måde. I 2021 har vi afsøgt mulighederne for at indgå aftaler med samarbejdspartnere, der kan genanvende vores gamle møbler og inventar. Det er lykkedes, og Naviair har indgået et samarbejde med Dragør Skole, der overtager vores udtjente møbler og inventar og giver det nyt liv.

I henhold til 100 procent genanvendelse på vores IT-udstyr, med undtagelse af harddiske, er dette opnået. Det udtjente udstyr bliver genbrugt, og det, der ikke kan genanvendes, bliver bortskaffet på den mest miljøhensigtsmæssige måde gennem vores samarbejdsaftale med ATEA.

Målsætningen om at nedbringe det allerede lave printforbrug med yderligere 30 procent i 2021 er nået. Fra 2017-2021 er printforbruget nedbragt fra 1.168.998 print til 410.664 print en reduktion på 65 procent. Vi har skiftet og reduceret vores printerflåde fra 46 aktive printere til 24 printere for blandt andet at nedbringe omkostninger til print og strøm. Vi har hertil en formodning om, at det mindre forbrug i nogen grad skyldes hjemsendelse af store dele af Naviairs medarbejdere under COVID-19-krisen. Omvendt har vi en klar forventning om, at hjemsendelsen har været med til at ændre vores vaner i forhold til forbrug – herunder print.

Naviairs mål for 2021 var at øge andelen af el- og hybridbiler til at udgøre 66 procent af den samlede flåde. Dette mål er nået, og flåden udgøres nu af 72 procent el- og hybridbiler.

## Vores langsigtede mål og vision 2026

Vi vil have et Naviair, der handler mindre ind, forbruger mindre og giver nyt liv i stedet for at smide ud. Det er en tankegang, som vi ønsker, skal bo i alle vores medarbejdere, og derfor vil vi løbende arbejde med forbrugskulturen i hele Naviair.

Vi ønsker at reducere vores klimaaftryk på vores madforbrug i kantinedriften med 10 procent senest i 2026. Dette opnås i tæt samarbejde med vores kantineleverandør blandt andet gennem mindre forbrug af oksekød og færre fedtholdige fødevarer.

Vi ønsker at nedbringe vores omkostninger til rejseaktivitet, samtidig med at vi nedbringer vores CO<sub>2</sub>-aftryk. Det vil vi gøre ved at reducere Naviairs brændstofsforbrug med 40 procent senest i 2026 ved at ændre på vores kørselsmønstre samt udskifte vores køretøjsflåde til bæredygtige alternativer, hvor det muligt. Derudover vil vi frem mod 2026 sænke antallet af tjenesterejser og hotelovernatninger i forhold til året 2019. Målet er at nedbringe rejseforbruget med 30 procent i 2026 i forhold til 2019.

## Mål for 2022

- Vi vil fokusere på at optimere vores affaldshåndtering i henhold til de øgede krav i affaldsreglementet, der træder i kraft i 2022. Vi vil derfor køre en målrettet kampagne, hvor vi informerer og guider medarbejderne i Naviair i korrekt affaldshåndtering.
- Vi vil fortsat sikre, at andelen af genanvendelse af udtjente produkter enten ved videresalg eller ved aftaler med virksomheder, der genbruger, nyttiggør eller bortskaffer på den mest miljørigtige måde. Gældende for 100 procent af vores IT-udstyr (eksklusive harddiske), møbler og inventar.
- Vi vil lave en digital strategi for blandt andet at bibeholde vores lave printforbrug trods tilbagevendende fremmøde i Naviair.
- Vi vil reducere vores transport mellem tjenestesteder og rejse mindre til møder i udlandet gennem øget digitalisering og ved kontinuerligt fokus på at udvikle den hybride arbejdsplads.

## Optimering af kørselsmønstre

Ved at lave en grundig analyse af vores nuværende kørselsmønstre i vores tjenestebiler, har vi reduceret vores samlede antal køretøjer med hele 3 biler (ud af 30). Samlet set vil Naviair spare i alt ca. 1,7 mio. kr. uden at gå på kompromis med Naviairs fremtidige kørselsbehov.

Der er i 2021 samlet set blevet kørt 285.499 km i Naviairs tjenestebiler. 42.322 km i eldrevne biler, 153.121 km i hybridbiler og 90.056 km i fossildrevne biler. I 2020 var fordelingen således 771 km i eldrevne biler og 223.805 km i fossildrevne biler ud af i alt 224.576 kørte kilometer. Vi har således øget vores kørselsforbrug med 27 procent i 2021 – dog ved markant øget brug af elbiler samt en tilsvarende reduktion af kørsel i fossildrevne køretøjer. Denne stigning skyldes, at flere af Naviairs medarbejdere har genoptaget deres ture til blandt andet Sverige og mellem landsdelene.

## Naviairs gamle møbler får nyt liv på Dragørs lokale skoler

Verden har ikke uanede ressourcer, og vi skal derfor indrette vores hverdag og arbejdsdag, så vi forbruger mindre – og det vi ikke bruger, skal vi give nyt liv. Naviair har igennem længere tid opbygget et stort lager af overskudsmøbler, der har udtjent sin pligt i Naviair, enten fordi vi har bygget om, eller fordi noget er gået i stykker. Det drejer sig om reoler, stole og borde. Lageret er blevet større og større, og fordi vi ikke ønsker at smide noget ud, har vi lavet en aftale med de lokale skoler i Dragør om, at de møbler, som vi alligevel ville smide ud, kan bruges på skolerne. Her er de glade for, at det "skrald", vi ville smide ud, nu får nyt liv hos dem.

# Et Naviair i balance

I 2021 har hverdagen været præget af forandringer i et højt tempo, og ledere og medarbejdere har på trods af helt unormale og særlige rammevilkår grundet COVID-19-krisens efterspil ydet en ekstraordinær indsats for at holde Naviair kørende. Det ledelsesmæssige fokus har fortsat været på at få Naviair godt igennem den krise, der har ramt luftfartsbranchen. Vi har fortsat vores ledelsesprogram "Sammen om Ledelse", hvor fokus har været på at udvikle ledergruppen sammen – men også styrke og støtte vores ledere i deres lederrolle.

I 2021 har vi gjort en særlig indsats for at prioritere særligt tre områder, for at sikre et "Naviair i Balance". Vi har gennemført en række workshops med organisationen, og er samlet set enige om, at ligestilling mellem kønnene, trivsel og sundhed samt mangfoldighed og social ansvarlighed er de områder, hvor Naviair kan gøre en stor forskel. Derfor har vi arbejdet aktivt med de tre områder, og vi fortsætter indsatsen med nye ambitiøse målsætninger i 2022 samt langsigtede mål frem mod 2026. Vi tror nemlig på, at medarbejdere i balance giver et Naviair i balance.

På de følgende sider kan du læse mere om "Et Naviair i balance" i året der gik samt vores initiativer og mål for 2022 samt langsigtede mål frem mod 2026.

## Naviairs personalepolitik

Naviairs personalepolitik og andre retningslinjer danner fortsat rammen om den nødvendige ledelse af og klarhed i forhold til ansvar, roller, procedurer og forankring. Efterlevelse af gældende national og international lovgivning og overenskomster i forhold til fx menneskerettigheder, GDPR, konventioner og ligestillingsloven sikrer desuden, at Naviair er i compliance på alle disse områder.



# Et Naviair med fokus på et sundt liv for alle



**Verdensmål 3: Vi har fokus på at indfri FN's Verdensmål 3 "Sundhed og Trivsel" ved at sikre en høj trivsel, sundhed og god samarbejdskultur, fordi det både fastholder og tiltrækker talentfulde medarbejdere.**

## Ambition

Vi vil sikre et sundt liv for alle medarbejdere og fremme trivsel for alle arbejdsgrupper.

## Hvorfor er det vigtigt?

Som en del af vores strategiske rejse vil vi være med til at indfri Verdensmål 3 ved at have fokus på trivsel og sundhed, fordi vi tror på, at det er med til at øge arbejdsglæden. Vi prioriterer vores indsatser inspireret af Det Nationale Råd for Folkesundheds model om KRAMS (kost, motion, alkohol, motion samt stress/søvn/sociale relationer). Vi ved, at arbejdspladsen spiller en stor rolle for menneskers sundhed og trivsel – og som en del af vores fokus på arbejdsmiljø er det vigtigt for os at øge sundheden hos vores medarbejdere og forebygge fravær, mistrivsel, u hensigtsmæssig fysisk og psykisk belastning med videre. Alt sammen for at sikre, at vores medarbejdere er sunde og oplever at have en god livsbalance.

Når trivsel og arbejdsglæde er høj, bidrager det til at styrke Naviairs fundament og løfte vores præstationer. Når vi trives og er sunde, løser vi vores opgaver bedre og mere effektivt, og vi skaber i fællesskab en mere attraktiv arbejdsplads, som andre gerne vil være en del af.

## Mål for 2021

- Vi vil opnå en arbejdslyst i 2023 på samme niveau som før COVID-19-krisen ramte Naviair (indeks 77). Målet for 2021 er derfor at opnå en positiv udvikling af arbejdslysten.
- Vi vil udforske yderligere rammer for det digitale arbejdsliv – både internt i Naviair og i samspil med eksterne samarbejdsrelationer.

- Vi vil arbejde med at minimere og nedbringe sygefraværet til max. 6,5 dage/4,5 dage (ex. langtidssfravær) i gennemsnit pr. medarbejder.
- Vi vil undersøge, om Naviair skal certificeres via Dansk Standards nye certificeringsmulighed for håndtering af sager om sexisme og krænkelse.
- Vi vil opnå nul rapporteringspligtige arbejdsskader i 2021.

## Fremdrift for 2021

Resultatet for den årlige arbejdspladsundersøgelse gav en svarprocent på 81 procent mod en svarprocent på 71 i 2020, samt et samlet arbejdslystindeks på 59 mod 58 i 2020. Da en del forandringer og en presset økonomisk situation stadigt påvirker Naviair, var det forventet, at arbejdslysten ville ligge lavere end i 2019, hvor arbejdslystindekset var 77. Der er en meget stor variation i arbejdslysten på tværs af afdelingerne i Naviair, der strækker sig fra indeks 19 til indeks 92. Indsatserne til at øge arbejdslysten vil derfor i 2022 udspringe af lokale opfølgingsdialoger. På tværs af organisationen har der været gennemført mere end 20 dialogmøder mellem ledelse og medarbejdere, hvor fokus også var på at øge trivslen i Naviair.

I 2021 har Naviair haft besøg af Arbejdstilsynet, hvor arbejdsmiljøudvalgsrepræsentanter i samarbejde med organisationen fortalte om arbejdet med at sikre et godt fysisk og psykisk arbejdsmiljø. Det har resulteret i en grøn smiley.

I 2021 var sygefraværet i Naviair 4,71 dage ex. langtidssfravær og 6,57 dage inkl. langtidssfravær i gennemsnit pr. medarbejder. Indsatsen i forhold til fravær har primært været et øget ledelsesmæssigt fokus samt et øget fælles fokus mellem ledere og medarbejdere på hygiejne og afstand i forbindelse med håndteringen af COVID-19.

Vi er i 2021 vendt tilbage til vores arbejdsplads plads efter at have haft hjemsendt en stor gruppe af vores medarbejdere, og det øgede brug af hjemmearbejde har fået os til at udarbejde nye retningslinjer for hjemmearbejde. De nye retningslinjer tager både hånd om de fordele og ulemper, der har været under hjemsendelse og nedlukning af samfundet. Vi fokuserer på en øget bevidsthed om, hvordan man sikrer sammenhængskraft, når ikke alle møder ind samtidig. Samtidig sikrer vi fortsat, at medarbejdere og ledere har de rette IT-værktøjer til at understøtte den nye måde at arbejde på.

Dansk Standard har ikke offentliggjort en ny certificeringsmulighed for sexisme og krænkelse, derfor er vi ikke certificeret på dette område endnu. I forbindelse med implementeringen af Naviairs whistleblowerordning har vi derfor i stedet kommunikeret internt, at krænkelse og sexisme kan anmeldes via denne ordning. Medarbejder- og Kompetencestyrelsen har udarbejdet inspirationsmateriale til offentlige arbejdspladser i forhold til forebyggelse og håndtering af sexisme, og dette vil indgå i vores kortlægning af mobning, chikane og krænkelse ved den lovpligtige APV, vi skal gennemføre i 2022. Vores arbejdsmiljøudvalg har i 2021 arbejdet med et projekt 'Den gode tone', som skal sætte fokus på at tale ordentligt og sige fra, hvis adfærd og kommunikation har karakter af mobning og krænkelse. Vi arbejder således videre med at skabe en kultur, der blandt andet forebygger sexisme.

Naviair etablerede i 2020 en whistleblowerordning. Dette skete i henhold til en regeringsbeslutning og i et samarbejde med et eksternt advokatselskab, som i dag screener alle indberetninger, der kommer i whistleblowersystemet. I Naviairs whistleblowerordning kan alle medarbejdere, leverandører og kunder indberette viden eller mistanke om forhold, der er i strid med lovgivningen eller Naviairs interne regler.

## Falck Healthcare samarbejde udvides

Sunde og glade medarbejdere giver større arbejdsglæde til gavn for den enkelte medarbejder, Naviair og Naviairs kunder. At medarbejderne i Naviair trives både psykisk og fysisk har derfor høj prioritet for Naviair.

Derfor har vi prioriteret at udvide vores eksisterende samarbejde med Falck Healthcare (FHC) til udover Psykologisk rådgivning også at omfatte direkte adgang til et sundhedsteam 24/7/365, der består af relevante sundhedsfaglige eksperter, der kan hjælpe med forebyggelse og rådgivning om behandlingstype samt opfølgning på behandlingstype og støtte til at holde fast i nye vaner.

- "Sund krop" – behandling, træning og forebyggelse på én af FHC's i alt 675 samarbejdsklinikker (kiropraktik, fysioterapi, massage, psykomotorisk træning og osteopati)
- "Trivsel" – forebyggelse og behandling ved stress og andre mentale udfordringer i samarbejde med FHC's psykolognetværk

Med denne udvidelse af samarbejdet sikrer vi, at vi fortsat kan tilbyde en attraktiv sundhedsplatform, uanset hvilken enhed man er ansat i og til gavn for hele Naviair.

Der er med årets udgang registeret 192 medarbejdere, der har oprettet en bruger på sundhedsportalen - der var primo december 37 unikke forløb i gang, heraf er de 11 forløb psykologisk rådgivning.

I 2021 er der kommet fem indberetninger, som alle er blevet screenet. Tre af indberetningerne er vurderet til at være omfattet af ordningens rammer. De tre indberetninger er behandlet og udredt af Kammeradvokaten, og Naviair har efterfølgende fulgt op på Kammeradvokatens anbefalinger.

Naviair har haft en rapporteringspligtig arbejdsskade i 2021.

### Vores langsigtede mål og vision 2026

I 2026 vil vi have en funktionsdygtig, hybrid arbejdsplads med de rette digitale og ledelsesmæssige redskaber samt medarbejdere, der er eksperter i det digitale arbejdsliv. Det vil vi, fordi vi tror på, at den hybride arbejdsplads danner grundlag for en god balance mellem privat- og arbejdsliv, og at den gode balance resulterer i mindre mentalt stress og øget trivsel.

At forebygge mentalt stress er et fokusområde for Naviair frem mod 2026. Indsatsen er startet i 2021 med foredragsholdere og webinarer, der har sat fokus på konkrete redskaber til, hvordan ledere tidligt opdager symptomer

### Øget bevægelse i arbejdsdagen

I Naviair har vi haft tradition med afholdelse af Sundhedsuge i uge 35 – det har vi i år gentænkt og i stedet tænkt sundhed hele året fremfor "sund i en enkelt uge". Naviair har derfor indgået et samarbejde med firmaet Pleaz om vores daglige sundhed. Pleaz tilbyder alle medarbejdere fri adgang til Pleaz-plattformen med videoguidede øvelser af 1-10 minutters varighed.

Øvelserne laves i løbet af arbejdsdagen for at få fornyet energi, løsne op i spændte muskler, genfinde fokus eller få et godt grin med kollegaerne.

på stress hos deres medarbejdere, og hvad medarbejderen selv kan gøre for at undgå stress. Vores langsigtede mål at forebygge antallet af stressramte og minimere sygefraværet til max. 6,5 dage/4,5 dage (ex. langtidssygdom) i gennemsnit pr. medarbejder.

Vi stræber mod en sund arbejdsplads, hvor fysisk velbefindende, bevægelse og sundhed er prioriteret. Derfor vil vi frem mod 2026 igangsætte initiativer, der skal sikre dette. Derfor vil vi også undersøge og beslutte om Naviair skal være en røgfri arbejdsplads i 2026.

I 2026 vil vi opnå en arbejdslyst på højere niveau end det niveau, vi havde før coronakrisen ramte Naviair (indeks 77).

### Mål for 2022

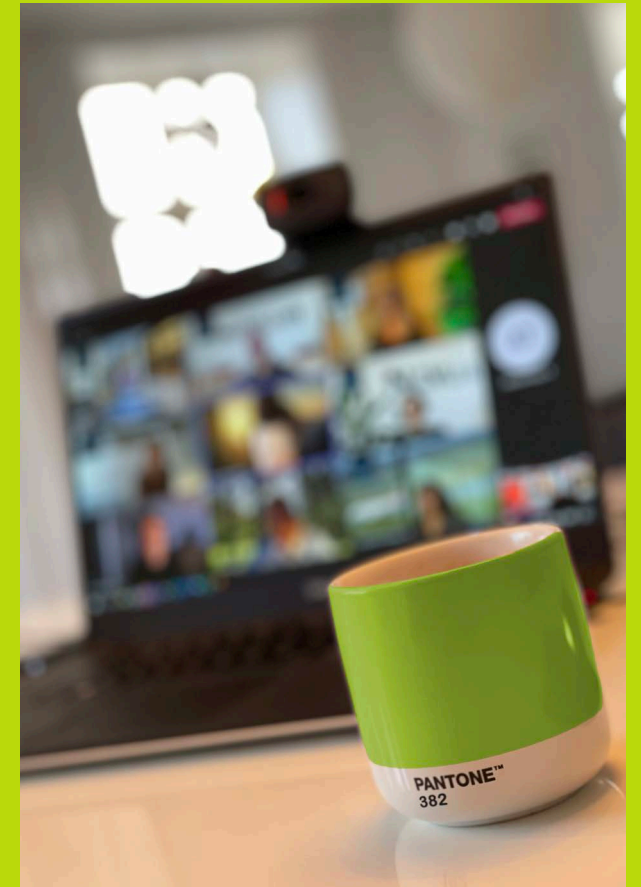
- Vi vil opnå et arbejdslystindeks på 65 i 2022 (mod 58 i 2021).
- Vi vil lave awareness-kampagner for Pleazer og Falck Health Care, så vi øger opmærksomheden omkring vores tilbud til medarbejderne.
- Vi vil i slutningen af 2022 have opnået en stigning på 50 procent i antallet af tilmeldte medarbejdere til Falck Health Care samt 200 (mod 45 i 2021) tilmeldte til Pleaz.
- Vi vil tilbyde måling af fysisk sundhed.
- Vi vil sikre, at vi videreudvikler vores hybride arbejdsplads.

### Naviair som hybrid arbejdsplads øger trivsel og mindsker CO<sub>2</sub>-udledning

Naviair understøtter det digitale arbejdsliv og vi har i genåbningen af virksomheden i 2021 bygget videre på de gode erfaringer og fundet løsninger, der passer til de forskellige teams og funktioner. Efter drøftelse i Naviairs Hovedsamarbejdsudvalg har vi besluttet, at hjemmearbejde i højere grad skal være en mulighed og en del af vores sædvanlige arbejdsmønstre.

I Naviair ser vi først og fremmest hjemmearbejde som en mulighed for, at en medarbejder kan reducere transporttid og samtidig opnå mere fleksibilitet i arbejdsplanlægningen og dermed bedre muligheder for at få "det hele liv" til at gå op i en højere enhed. Det er samtidig også vigtigt for os, at vi har sammenhængskraft, leverancer og høj resultatskabelse i centrum. Vi fastsætter derfor kun få centrale rammer for hjemmearbejdet, så de lokale behov kan tilgodeses.

Der betyder, at vi i 2021 har arbejdet mere hybrid, og vi at løbende har trænet i at facilitere de processer, hvor nogen er fysisk sammen, og andre kobler sig på hjemmefra, fra vores provinsenheder eller udlandet. Resultatet er, at vi har en bedre balance mellem privat og arbejdsliv, vi rejser mindre mellem landsdelene og til udlandet samtidig med, at vi nedbringer vores CO<sub>2</sub>-udledning i både scope 1 og 3.





# Et Naviair med fokus på ligestilling mellem kønnene



**Verdensmål 5: Vi vil arbejde aktivt på at sikre ligestilling mellem kønnene og sikre piger og kvinders rettigheder og muligheder.**

## Ambition

Ligestilling mellem kønnene er grundlæggende for demokrati, menneskerettigheder og velstand i det danske samfund. I Naviair vil vi arbejde aktivt mod at fremme ligestilling mellem kønnene og fastholde et tværgående fokus på ligestilling.

## Hvorfor er det vigtigt?

Mangfoldighed er vigtigt i en organisation som Naviair, fordi det blandt andet skærper vores evne til at lytte, kommunikere, argumentere og se andres bevæggrunde og udgangspunkter. Både i relationen mellem ledere og medarbejdere og i vores kunderelationer. Det skaber stærkere løsninger på den lange bane. At være nysgerrig på andres perspektiver og forståelse af verden åbner for mere udsyn og indsigt, og det giver i sidste ende mulighed for flere innovative løsninger.

Generelt har kvinder og mænd en høj arbejdsmarkedsdeltagelse i Danmark, men arbejdsmarkedet er fortsat meget kønsopdelt. I Naviair har vi særligt udfordringer med at rekruttere til vores operationelle og tekniske afdelinger, hvor der i dag er en stor overvægt af mandligt personale.

Vi mener, at begge køn skal have mulighed for at bidrage på arbejdsmarkedet, deltage i beslutningsprocesser og forme fremtidens samfund.

## Mål for 2021

- Vi vil udarbejde en baseline i køns- og alderssammensætning.
- Vi vil udarbejde en langsigtet plan for håndtering af generationsskifte og kompetencebehov i det operative- og tekniske område af vores forretning – herunder fastlæggelse af uddannelsesbehov af aspiranter, elever og lærlinge.
- Vi vil opstille målsætninger for, hvor i organisationen der er behov for en indsats til at sikre en mere mangfoldig køns- og alderssammensætning.
- Vi vil tilstræbe, at der ved rekruttering indgår både mandlige og kvindelige kandidater til samtale.
- Vi vil opstille konkrete målsætninger for kønssammensætningen af Naviairs ledere på henholdsvis direktør-niveau og i de øvrige ledelsesniveauer.

## Fremdrift for 2021

Idet Naviair i 2021 har måttet tilpasse organisationen i forlængelse af den økonomiske situation, har vi fundet det nyttigt at lave en ny baseline i køns- og alderssammensætningen. Den viser, at der stadig er en ubalance i kønssammensætningen, og at kvinder fortsat er det underrepræsenterede køn – svarende til 27 procent af medarbejderne. Baseline viser også, at andelen af kvinder samlet set i Naviair er faldet med 1 procent mellem 2020 og 2021. Det dækker over en vis variation mellem områderne, hvor det største fald af kvindelige medarbejdere ses i det operative miljø – fra 28 procent til 25 procent. I alderssammensætningen ses der et fald i ansatte i gruppen 50-69 år. Det skyldes, at Naviair har tilpasset organisationen ved hjælp af frivillige fratredelser, hvilket særligt medarbejdere i denne aldersgruppe har taget i

mod. Desuden viser stigningen i aldersgruppen 20-29 år i de operative afdelinger, at Naviair er i gang med et generationsskifte af flyveledere, idet der over en kommende 10-års periode forventes at være en meget stor gruppe, der går på pension. Generationsskiftet skal sikre, at Naviair fortsat kan levere den tilstrækkelige operationelle kapacitet.

I 2021 har Naviair den tværgående arbejdsgruppe "Vores liv" med repræsentanter fra flere dele af organisationen, arbejdet aktivt for at lave både kort- og langsigtede planer samt udvikle konkrete indsatser for at sikre en mere mangfoldig køns- og alderssammensætning. Vi har identificeret, at der især i vores afdelinger Operations og Technical Maintenance er behov for en særlig indsats i fokus på ligestilling og indtag af unge talenter frem mod 2026. Der er for områderne sat kort- og langsigtede mål – og vi har nu et overblik over, hvordan vi i de kommende år kan arbejde aktivt med at indfri vores mål for en mere mangfoldig køns- og alderssammensætning i de to afdelinger.

Opgørelse af kønssammensætningen i øverste ledelsesorgan (Naviairs bestyrelse) viser fortsat en ligelig repræsentation (3 kvinder og 2 mænd blandt bestyrelsesmedlemmer udpeget af Transportministeren). I de øvrige ledelseslag i Naviairs organisation er der 25 procent kvinder og 75 procent mænd. Naviairs "Politik for at øge antallet af det underrepræsenterede køn i Naviairs ledelsesgrupper" har som mål, at kønsfordelingen i både direktør- og ledelsesgrupperne er på 30 procent kvinder og 70 procent mænd. Der er i 2021 udarbejdet konkrete kort- og langsigtede projekter, der skal sikre, at vi når vores mål for flere kvinder i ledelsen i Naviair.

## På jagt efter kvindelige aspiranter på årets Kulturturnat i København

I år var et hold af Naviair-kollegaer taget afsted for at sørge for, at årets Kulturturnat i København var en spændende oplevelse for de i alt 2.704 besøgende gæster. Vi fik i fællesskab skabt en perfekt scene for Naviairs kulturturnat med bålfa-de, bolsjer og lange, gode snakke om blandt andet jobbet som flyveleder. Målet var blandt andet at skabe opmærksomhed på flyveleder-uddannelsen, og særligt at sikre flere kvindelige, kvalificerede ansøgere til feltet ind over de kommende år.

Med udgangspunkt i et nyt prognoseværktøj er der i 2021 udarbejdet en plan for uddannelse af blandt andet den kommende generation af flyveledere i det operative, så der sikres en bæredygtig operationel kapacitet. Der er også lavet de første indledende analyser af problemstillingen for vores tekniske områder, der viser, at lidt over 40 procent af arbejdsstyrken er over 55 år.

Vi har tilstræbt, at der både har været mandlige og kvindelige kandidater til samtale, men det er kun i ca. 50 procent af vores rekrutteringsforløb, at der har været kandidater til samtale af begge køn. Data viser også, at kun en fjerdedel af vores rekrutteringer resulterede i ansættelse af en kvinde.

### Vores langsigtede mål og vision 2026

Vi stræber efter en mangfoldig organisation for at sikre et dynamisk og inspirerende arbejdsmiljø. Vores vision er at øge andelen af kvindelige medarbejdere i vores operationelle og tekniske afdelinger betydeligt fra i dag 25 procent kvinder og 75 procent mænd i vores operationelle stab og 13 procent kvinder og 87 procent mænd i vores tekniske medarbejderstab.

Vi anerkender de udfordringer, der er i at tiltrække kvinder til operationelle og tekniske fag, men vi mener samtidig, at det er en nødvendighed, at vi som virksomhed dedikerer os til at være med til at løse udfordringerne og få flere kvinder i fagene.

Som en afledt konsekvens af vores kønssammensætning er andelen af kvindelige ledere i Naviair betydeligt lavere end andelen af mandlige ledere. Helt præcist 25 procent kvindelige ledere. Vi ønsker ligeledes, at vores kønssammensætning i ledelsen afspejler en mangfoldig organisation, og derfor er det også en del af vores langsigtede vision, at Naviair får flere kvinder i ledende stillinger.

Vores langsigtede mål 2026:

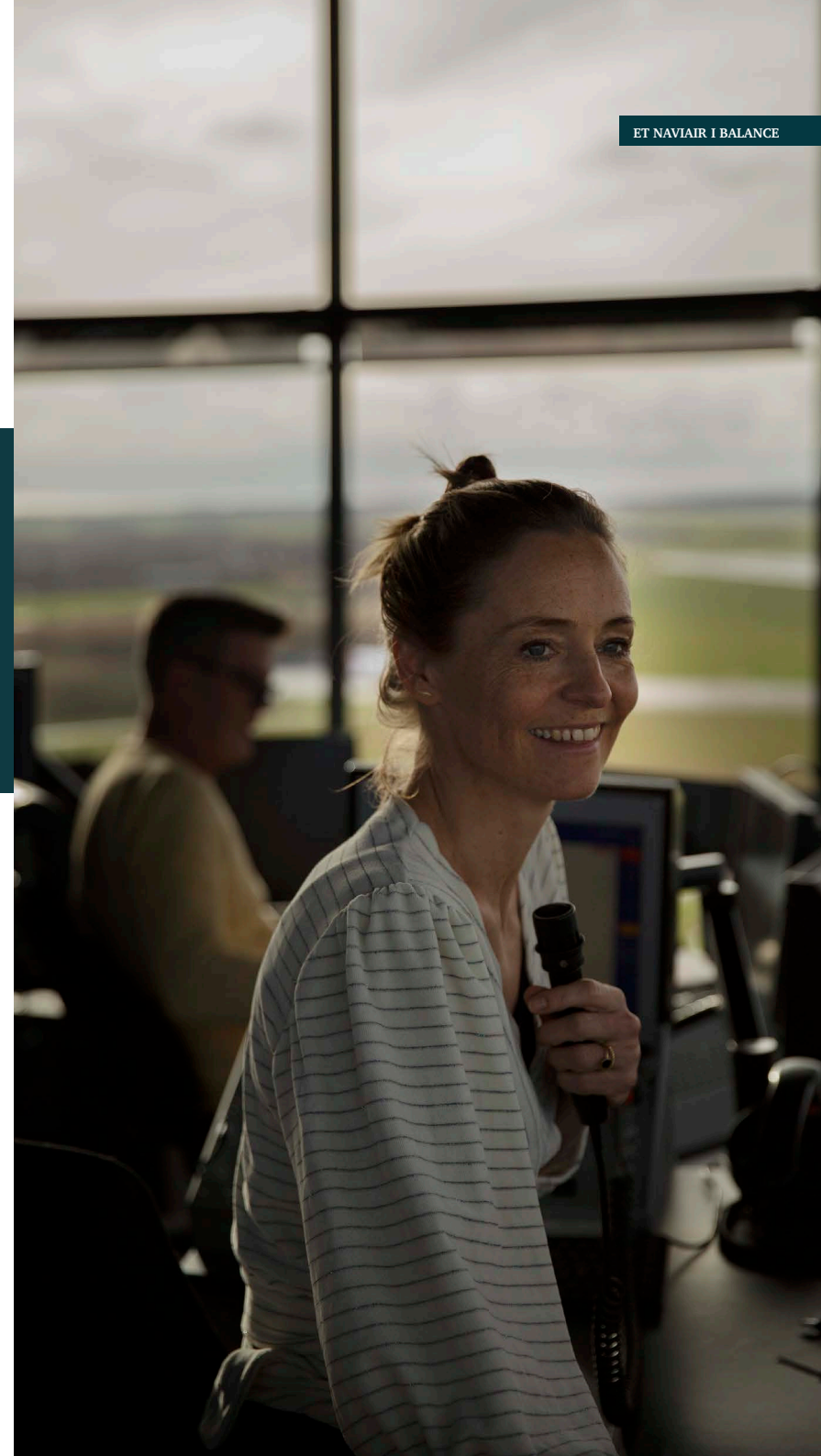
- Minimum 30/70 fordeling af kvinder i ledelsen.
- Øge antallet af kvinder i Operations i uddannelsesforløb.
- Øge antallet af kvinder i Technical Maintenance i uddannelsesforløb.

Vi vil nå vores langsigtede og kortsigtede mål ved at:

- være synlige på fysiske erhvervs- og uddannelsesbegivenheder.
- oprette et internt rekrutteringsambassadørnetværk, fordi vi ved, at når medarbejdere hjælper til i rekrutteringsprocessen, giver et bedre slutresultat og succesfulde ansættelser.
- opbygge et ledernetværk for kvinder internt i Naviair, fordi vi ønsker at talentudvikle vores kvindelige medarbejdere og motivere dem til en lederkarriere i Naviair gennem en netværksbaseret tilgang.

### Mål for 2022

- Vil vi være mere synlige på de sociale medier for på den måde at tiltrække den rigtige målgruppe med henblik på at rekruttere unge kvinder via disse kanaler.
- Vi vil øge antallet af kvindelige ansøgere til flyvelederuddannelsen med 20 procent målt mod vores sidste rekrutteringsproces i 2019.
- Vi vil øge antallet af kvindelige ansøgere til vores lærlinguddannelser med 50 procent målt mod vores seneste rekrutteringsproces i 2021.



# Et Naviair der tager et socialt ansvar og sikrer anstændige job og økonomisk vækst



**Verdensmål 8: Vi vil fremme vedvarende, inklusiv og bæredygtig økonomisk vækst, fuld og produktiv beskæftigelse samt anstændigt arbejde til alle.**

## Ambition

Vi vil tage et socialt ansvar for vores ansatte, og samtidig være en inkluderende virksomhed for grupper i samfundet, der – ud over at være ledige – har andre vanskeligheder ved at få tilknytning til arbejdsmarkedet. Derudover vil vi tage et ansvar på vores unge generation og sikre, at de har tilgængelighed til arbejdsmarkedet gennem på optag af lærlinge, praktikanter fra mellemlange- og videregående uddannelse og studerende.

## Hvorfor er det vigtigt?

At være nysgerrig på andres perspektiver og forståelse af verden åbner for mere udsyn og indsigt, og det giver i sidste ende mulighed for flere innovative løsninger. Mangfoldighed er vigtigt i en organisation som Naviair, fordi det blandt andet skærper vores evne til at lytte, kommunikere, argumentere og se andres bevæggrunde og udgangspunkter. Både i relationen mellem ledere og medarbejdere og i vores kunderelationer. Det skaber stærkere løsninger på den lange bane. Derfor er det vigtigt, at vi samler alle typer af mennesker og tager et samfundsansvar.

For Naviair handler det om at bevare tilknytning til arbejdspladsen så meget som muligt, så kompetencer og erfaring fastholdes i virksomheden eller nye tilføres. Ud over at tage et ansvar for vores nuværende ansatte er Naviair en stor arbejdsplads med lokationer rundt om i landet, og det er derfor naturligt at samarbejde mere lokalt om beskæftigelsesindsatser med samfundet og det offentlige.

Vi arbejder med verdensmål 8, fordi vi vil tiltrække, beholde og udvikle medarbejdere med de rette kompetencer og bidrage positivt til samfundsøkonomien.

## Mål i 2021

- Vi vil analysere, om der skal opstilles egentlige måltal for fx ansættelse på særlige vilkår – herunder om det skal være et krav til de leverandører, som Naviair samarbejder med.

## Fremdrift i 2021

Vores arbejdsgruppe "Vores Liv" har i 2021 undersøgt og besluttet, at Naviair skal opstille måltal for ansættelser på særlige vilkår. Det har vi gjort, fordi vi ønsker at forpligte os selv til at tage et større ansvar og prioritere arbejdet i de kommende år. I 2021 har vi ansat endnu en medarbejder på særlige vilkår, og har nu tre medarbejdere ansat på fleksjob i Naviair.

Derudover stilles der nu en række krav til leverandørerne i Naviairs nye Code of Conduct om, at "Ingen af virksomhedens medarbejdere må udsættes for diskrimination eller chikane på grund af alder, køn, religion, seksuel orientering, handicap, politisk synspunkt eller etnisk herkomst".

## Vores langsigtede mål og vision 2026

Vi har valgt en langsigtet indsats, der matcher vores kerneforretning, og hvor vi kan gøre en forskel. Når vi kigger ud i fremtiden mod 2026, ønsker vi et Naviair, der har taget en stor samfundsopgave på sig og samtidig taget hånd om det generationsskifte, der er på vej i vores operationelle- og tekniske stab.

Vi vil derfor langsigtet arbejde med at sikre et kontinuerligt optag af lærlinge og elever – og vi vil være aktive i vores søgen efter dem med ambition om kontinuerligt optag minimum konstant to elever og to lærlinge i Naviair. Vi vil øge optaget af praktikanter fra mellemlange- og videregående uddannelser, indtag af bachelor- og specialestuderende samt studentermedhjælpere.

Derudover har vi som mål, at vi i 2026 som minimum har 6 medarbejdere fra udsatte grupper tilknyttet Naviair som arbejdskraft.

Vi vil i 2026 have et stærk internt mentornetværk, der både fungerer som mentorer for de ansatte, men som også sikrer, at praktikanter, studerende og lærlinge får adgang til Naviair. Mentorkorpset skal sikre et øget indtag af specialestuderende, studentermedarbejdere og praktikanter fra ungdomsuddannelser og videregående uddannelser i Naviair og hjælpe med fastholdelse af medarbejdere fra socialt udsatte grupper.

Vi vil øge andelen af unge under 25 år tilknyttet/ansat i Naviair med 50 procent. Det betyder, at vi har en ambition om, at 4 procent af vores medarbejdere er under 25 år i 2026.

## Mål for 2022

- Vi vil sikre, at vi til hver en tid har to elever i rul startende fra 2022.
- Vi vil indgå samarbejde med relevante kommuners jobcenter og øge vores antal af ansatte fra socialt udsatte grupper med én medarbejder pr. år frem mod 2026.
- Vi vil påbegynde at oprette et nyt, internt mentorkorps bestående af repræsentanter fra flere dele af organisationen.

Vi har fortsat arbejdet med at implementere Lean i Naviair og flere afdelinger arbejder med at udvikle deres leankompetencer – herunder at sikre den optimale planlægning og den løbende fælles prioritering. Styregruppen for Lean har undervejs i 2021 opdateret implementeringsplanen, så der sikres et øget ledelsesfokus på de tværgående processer i forhold til at minimere spild og skabe mere værdi for kunderne.

## Små job med mening

I Aalborg har erhvervsliv og kommune sammen skabt "Små job med mening". Det blev i 2019 begyndelsen på en rigtig værdifuld løsning for Naviair, teamet i Aalborg og vores nye medarbejder Esben. På vores tjenestested i Aalborg er der forskellige små opgaver, som kan tage opmærksomhed fra kerneydelsen. Opgaver, der skal løses for at have en velfungerende arbejdsplads, men som ofte kom bagest i prioriteringerne eller skabte latent dårlig samvittighed. I det lys opstod drømmen om at samle denne type af opgaver, og samtidig gøre en forskel for borgere, der står uden for arbejdsmarkedet, og som har brug for særlige hensyn. Esben blev ansat og løser i dag en masse små opgaver, som i hverdagen gør en kæmpe forskel for flyvelederne i tårnet – og efter 2 år er Esben nu en fast kollega i Aalborg.

## Naviair som vært

Naviair var i 2021 vært ved et arrangement i samarbejde med flere private dagsbehandlingskoler, der hjælper unge med forskellige udfordringer med at komme videre i livet. Formålet med besøget var at give de unge mennesker mod på en uddannelse eller karriere. Til arrangementet fik de unge mennesker indblik i, hvordan en arbejdsplads fungerer, og hvad der kendetegner luftfartsbranchen.

## Respekt for menneskerettigheder

Naviairs arbejde med menneskerettigheder udføres inden for rammerne af den bestyrelsesgodkendte Politik for Samfundsansvar, som er udarbejdet i henhold til årsregnskabslovens § 99a og b, som skal medvirke til at fremme en ansvarlig virksomhedsdrift, herunder sikre respekt for menneskerettigheder.

Naviairs fokus på menneskerettigheder sker på baggrund af en overordnet risikovurdering. Naviairs aktiviteter begrænser sig hovedsageligt til Danmark og EU, og vi opererer derfor inden for nogle områder, hvor risikoen for negative påvirkninger af menneskerettigheder anses for at være lav. Risikovurderingen af Naviairs påvirkninger af menneskerettigheder viser, at risici er størst i vores leverandørkæde, og vi har derfor især fokus på vilkårene i de kontrakter, vi indgår med vores leverandører. I 2021 har vores fokus på vilkårene resulteret i, at vi gennem vores kontrakter sikrer, at de leverandører, vi handler med, overholder kravene for menneskerettigheder. Det har også resulteret i, at vi i endnu højere grad sætter fokus på emnet internt i Naviair gennem vores Code og Conduct, således at opmærksomheden hos den enkelte medarbejder er skærpet på området.

I forbindelse med vores indkøbsprojekt, der startede i 2020, har vi, udover et særligt fokus på miljø, i 2021 øget fokus på at stille krav til vores leverandører om, at de er med til at indfri FN's Verdensmål – herunder fokus på menneskerettigheder og indfrielse af FN's Verdensmål 16.

Når vi indgår kontrakter med eksterne leverandører, stiller vi – hvis det er relevant – krav om sociale klausuler, som forpligter vores leverandører til at skabe rummelighed på arbejdsmarkedet i form af mangfoldighed, overholdelse af gældende arbejdsmiljøregler, overenskomster og lovgivning. I alle vores entreprisekontrakter bliver der fx stillet krav om overholdelse af ILO-konvention nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter. For at sikre fokus på beskyttelse af personoplysninger i leverandørkontrakter bliver Naviairs databeskyttelsesrådgiver altid taget med på råd, når der skal indgås nye kontrakter, så der bliver fastsat relevante vilkår om overholdelse af databeskyttelseslovgivningen. Dermed medvirker vi til at sikre, at leverandørerne også har fokus på at beskytte personoplysninger. Kontrakterne indeholder desuden krav til dokumentation og sanktioner for manglende overholdelse af kravene.



## Antikorruption og bestikkelse

Naviair arbejder efter en række interne retningslinjer, som blandt andet sikrer, at vi ikke medvirker til korruption. Det er vores klare målsætning, at love og interne retningslinjer skal overholdes, så bestikkelse og korruption forhindres. I Naviair modtager vi ikke betaling, gaver eller anden form for godtgørelse fra tredjemand, som kan påvirke eller give anledning til tvivl om upartiskhed i forbindelse med forretningsmæssige beslutninger. I 2021 har vi fokuseret på at sikre, at alle medarbejdere og chefer kender til de interne retningslinjer, og arbejdet fortsætter i 2022. Det har resulteret i et øget kendskab til reglerne – og at det nu er nemt for Naviairs medarbejdere at finde og tilgå information om reglerne. Det fjerner usikkerhed, og gør det nemmere at overholde reglerne.

Risikoen for korruption og uetisk forretningsadfærd er primært forbundet med vores sekundære aktiviteter, det vil sige gennem kontakter til blandt andet leverandører, idet vores primære forretningsområde (luftfartstjenester) udføres i henhold til nøje fastlagte retningslinjer, der er baseret på tæt international og national regulering. De interne retningslinjer medvirker til at sikre kontrol med vores leverandører i forbindelse med udbud og kontraktindgåelse. Dette arbejde er i 2021 ligeledes blevet skærpet gennem udarbejdelsen og indførelsen af en Code of Conduct for leverandører.

I 2021 fortsatte vi i Naviair vores processer med at vurdere vores leverandører i henhold til udbudslovens obligatoriske og frivillige udelukkelsesgrunde ved deres deltagelse i Naviairs udbudsforretninger med henblik på at udvælge leverandører, der har en høj grad af faglig og samfundsmæssig hæderlighed

# Naviairs nye Code of Conduct

Naviair skal ikke kun måles på sine præstationer, mål og resultater. Naviair skal også vurderes på, hvordan vi opfører os over for hinanden og agerer i verden omkring os. Både når vi indgår kontrakter med leverandører og heri specifikke krav til leverandørerne omkring fx miljø- og klimaforhold og sociale forhold, eller hvordan vi agerer etisk forsvarligt som medarbejdere.

Naviairs nye Code of Conduct er et vigtigt styringsdokument i arbejdet med indkøb og indfrielse af FNs verdensmål samt overholdelse af Naviairs Politik for Samfundsansvar. Det er fundamentet for en stærk virksomhedskultur, der fastsætter høje standarder for, hvordan vi driver forretning.

Principperne i Naviairs nye Code of Conduct fra 2021 afspejler de vigtigste krav til adfærden i og omkring Naviair – både i forhold til de krav, vi stiller udadtil, men også de forventninger, vi stiller til vores medarbejdere internt i Naviair. På den baggrund er Naviairs Code of Conduct delt i to: 1) "Code of Conduct for leverandører" samt 2) "Code of Conduct for medarbejdere i Naviair".

**Naviairs Code of Conduct for leverandører** fastsætter principperne for den forretningsetik, som Naviair kræver, at alle Naviairs leverandører accepterer og overholder. Det indeholder konkrete krav for kritiske risikoområder og sikrer faste retningslinjer for valg af leverandører, og at leverandørerne lever op til de krav, som Naviair stiller.

**Naviairs Code of Conduct for medarbejdere** indeholder retningslinjer og principper for, hvordan Naviairs medarbejdere skal agere forsvarligt og med høj integritet og understøtter, at de træffer oplyste og kvalificerede beslutninger.

Alle Naviairs leverandører skal overholde "**Naviairs Code of Conduct for leverandører**". Vi forventer nemlig, at vores leverandører forpligter sig til og overholder de samme høje etiske standarder, som vi selv følger.

Naviairs bestyrelse, ledelse og medarbejdere skal overholde vores interne retningslinjer og principper for "Naviairs Code of Conduct for medarbejdere". Derfor har vi i 2021 gennemført en kommunikationskampagne, der sikrer, at alle medarbejdere i Naviair kender principper og retningslinjer.

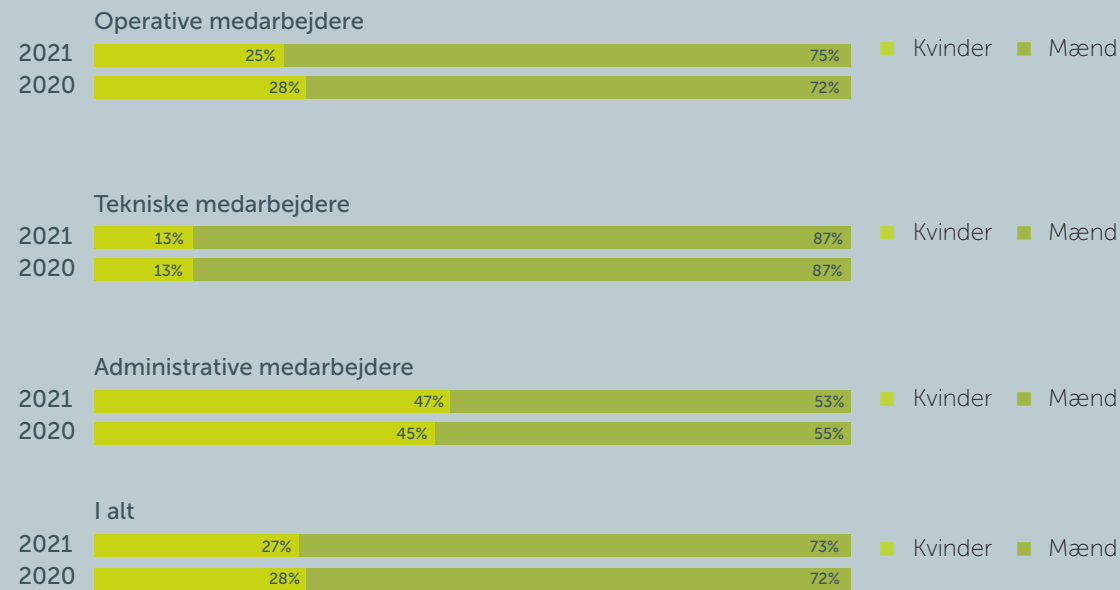
Naviairs Code of Conduct skal derudover danne grundlag for vores lang- og kortsigtede mål for yderligere arbejde med at sikre menneskerettigheder, begrænse antikorruption og bestikkelse i vores leverandørkæde. Arbejdet begynder i vores arbejdsgruppe "Vores Liv" i begyndelsen af 2022, og resultatet af gruppens arbejde er en langsigtet handlingsplan samt målsætninger for områderne.



# Fakta & figurer

## Mangfoldighed

### Kønssammensætning



### Mangfoldighed i forhold til gennemsnitsalder opdelt på de tre hovedarbejdsområder

#### Operative medarbejdere Aldersfordeling

	<=19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69
Kvinder i 2021		4	18	35	35	2
Mænd i 2021		28	53	102	86	12
Kvinder i 2020		3	19	35	43	10
Mænd i 2020		19	52	98	95	4

#### Tekniske medarbejdere Aldersfordeling

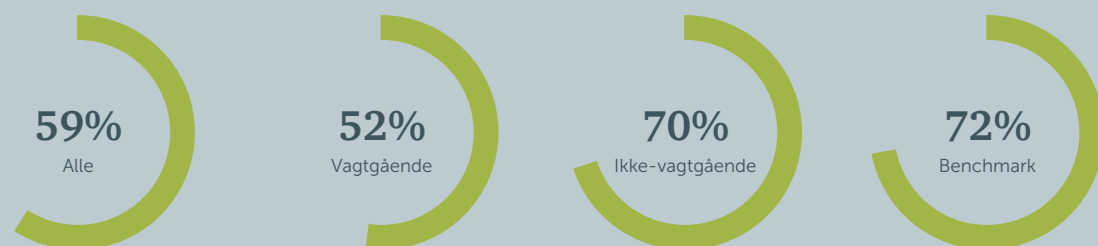
	<=19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	>=70
Kvinder i 2021			1	8	6		
Mænd i 2021		4	9	28	48	15	
Kvinder i 2020			2	9	5	1	
Mænd i 2020		3	10	28	55	13	1

#### Administrative medarbejdere Aldersfordeling

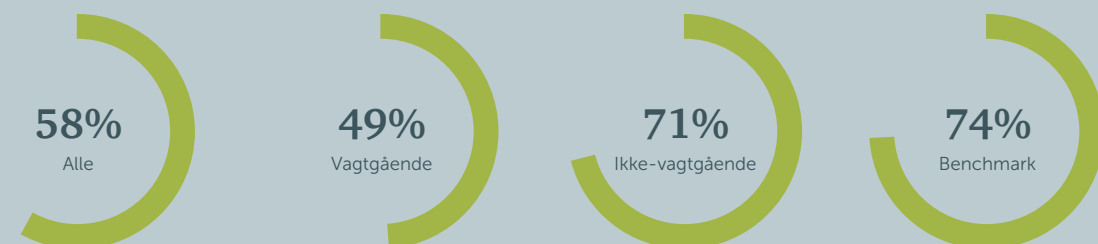
	<=19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69
Kvinder i 2021		6	5	14	23	5
Mænd i 2021	1	5	10	21	16	7
Kvinder i 2020		6	7	9	27	4
Mænd i 2020		7	8	20	19	11

## Trivsel

### Arbejdspladsundersøgelse 2021 – Naviairs trivsel



### Arbejdspladsundersøgelse 2020 – Naviairs trivsel

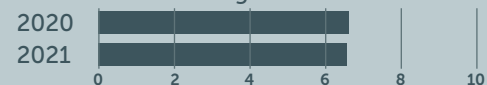


### Sygefravær (antal dage pr. medarbejder)

#### Fravær eksklusive langtidsfravær



#### Fravær inklusive langtidsfravær



## Ressourcer

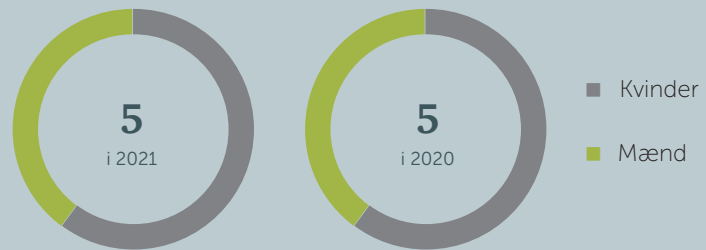
### Antal ansatte lærlinge, elever og aspiranter optaget på uddannelse



## Ledelse

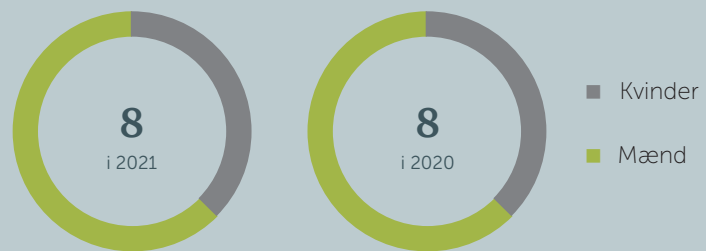
### Mangfoldighed i Naviairs bestyrelse

(medlemmer af Naviairs bestyrelse udpeget af Naviairs ejer)



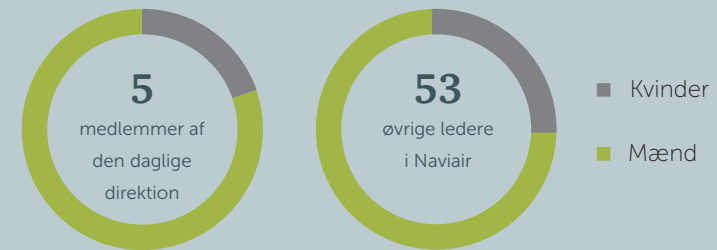
### Mangfoldighed i Naviairs bestyrelse

(medlemmer af Naviairs bestyrelse udpeget af Naviairs ejer samt medarbejderrepræsentanter)



### Mangfoldighed i Naviairs ledelse

(antal personer)





# Kilder og metodik for Naviairs klimaregnskab

På de følgende sider findes et detaljeret overblik over Naviairs udledning af CO<sub>2</sub>-emissioner. Klimaregnskabet er et vigtigt værktøj i vores arbejde med at identificere konkrete tiltag for at reducere energiforbrug og tilhørende drivhusgasudslip. Det årlige klimaregnskab gør os i stand til at opstille nøgletal og dermed løbende vurdere vores fremskridt.

Datagrundlag for klimaregnskabet omfatter Naviairhuset og TWR Syd samt tjenestesteder i Aalborg, Billund, Roskilde samt Grønland og Færøerne. Herudover radarstationer i Danmark, Færøerne og Grønland.

Data som benyttes i klimaregnskabet, er baseret på information fra både interne og eksterne kilder og bliver omregnet til ton CO<sub>2</sub>-ækvivalenter (tCO<sub>2</sub>e). Analysen er baseret på den internationale standard A Corporate Accounting and Reporting Standard som er udviklet af the Greenhouse Gas Protocol Initiative (GHG-protokolten). Denne standard er den mest anvendte metode til at måle sine drivhusgasudslip på verdensplan, og ISO-standard 14064-1 er baseret på denne.

## Metodologi og kilder

GHG-protokollen er udviklet af World Resources Institute (WRI) og World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). Analysen i Naviairs Bæredygtighedsrapport 2021 er udført i henhold til A Corporate Accounting and Reporting Standard Revised edition, en af de fire regnskabsstandarder for udregninger af drivhusgasudslip under GHG-protokollen. Rapporten omfatter følgende drivhusgasser, som omregnes til CO<sub>2</sub>-ækvivalenter: CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> (metan), N<sub>2</sub>O (lattergas), SF<sub>6</sub>, HFK- og PFK-gasser.

Klimaregnskabet er baseret på operationel kontrol, som definerer, hvad der skal indgå i klimaregnskabet af en organisations driftsmidler, såvel som fordelingen mellem

de forskellige scopes. Når Naviair bruger operationel kontrol-metoden, skelnes der mellem operationel kontrol og finansiell kontrol. De udslipkilder, som Naviair kontrollerer, men som ikke nødvendigvis ejes af Naviair, skal inkluderes. Derimod skal udslipkilder, som Naviair ejer, men ikke har kontrol over, ikke rapporteres.

På den baggrund er Naviairs tjenestesteder i Aarhus og Rønne ikke inkluderet i regnskabet. Disse scope 1 og 2-udledninger er ikke en del af denne rapport, da Naviair ikke har kontrol over bygningernes udslipkilder.

Klimaregnskabet er inddelt i tre niveauer (scopes), som består af både direkte og indirekte udslipkilder: Scope 1, 2 og 3.

**Scope 1:** Scope 1 er en obligatorisk rapportering, som inkluderer alle udslipkilder knyttet til driftsmidler, hvor Naviair har operationel kontrol. Dette inkluderer alt brug af fossile brændstoffer til egen varmeproduktion, stationær brug eller transportbehov (egne, lejede eller leasede udslipkilder som fx køretøjer eller oliefyr). Endvidere inkluderes direkte procesudslip fra fx kemiske processer, industrielle gasser og direkte metan-udslip.

## Datagrundlag for scope 1

Datagrundlag for Scope 1-opgørelse for diesel og benzin er indhentet på baggrund af faktura fra Circle K, faktura fra Billund Airport samt faktura fra Nuuk Købmandshandel og omfatter Naviairhuset, TWR Syd, tjenestestederne Aalborg og Roskilde, som Naviair har operationel kontrol over.

Data for naturgas er indhentet på baggrund af faktura og energimanagement-system fra CPH.

Data for diesel stationær er indhentet på baggrund af faktura fra YX Erhverv.

**Scope 2:** Scope 2 er en obligatorisk rapportering af indirekte udslip forbundet med indkøb af energi, altså elektricitet eller fjernvarme/-køling. Udslipfaktorerne, som benyttes i klimaregnskabet for elektricitet, er baseret på nationale produktionsgennemsnit fra statistik, der udgives årlig af International Energy Agency (IEA Stat). Den nordiske gennemsnitsfaktor dækker produktionen i Sverige, Finland, Norge og Danmark og reflekterer det fælles nordiske markedsområde (Nord Pool Spot). Hvad angår udslipfaktorer for fjernvarme/-køl benyttes faktiske produktionsmiks baseret på indhentede informationer fra den enkelte producent samt gennemsnitsmiks baseret på IEA-statistik.

## Datagrundlag for scope 2-emissioner

Datagrundlag for Scope 2-opgørelse for el er indhentet på baggrund af faktura og energimanagement-system fra CPH, hvilket omfatter Naviairhuset, TWR-Syd, samt radarstationer i Kastrup. I forhold til datagrundlaget for de øvrige tjenestesteder i Aalborg, Roskilde, Grønland og Færøerne, samt resterende radarstationer i Danmark, Færøerne og Grønland, er disse opgjort på baggrund af lokale årsopgørelser.

**Scope 3:** Scope 3 er en frivillig rapportering af indirekte udslip forbundet med indkøbte varer eller tjenester. Dette scope gælder udslip, som indirekte kan knyttes til Naviairs aktiviteter, men som foregår udenfor vores kontrol. Naviairs scope 3-rapportering inkluderer flyrejser, medarbejderpendling, logistik og transport af varer, affald samt forbrug af forskellige råstoffer, tjenester og produkter.

## Datagrundlag og metodeopgørelse for medarbejderpendling

Naviair har i september 2021 undersøgt medarbejdertransport i Naviair for at kunne udregne en gennemsnitsudledning af CO<sub>2</sub>-emissioner pr. medarbejder. På baggrund af 209 individuelle besvarelser, der samlet giver svar på:

- antal kilometer om ugen pr. medarbejder (samt antal arbejdsuger om året)
- samlet gennemsnitligt kilometer pr. medarbejder om året
- transportform
- gram CO<sub>2</sub> pr. kilometer pr. medarbejder

har det været muligt at udregne "udledning pr. medarbejder pr. kilometer årligt". Kilderne til emissionsfaktorer pr. transportform er indhentet via Dansk Energi, DSB Miljøopgørelse 2020, Klimarådet og Greenmatch.dk (se Referencer).

## Datagrundlag og metodeopgørelse for flyrejser

Datagrundlag for Naviairs udledning af CO<sub>2</sub>-emissioner fra flyrejser er leveret af CONCUR og opgjort via CONCURs kilometertal kaldet DEFRA-metoden. Der er ikke medregnet rejste kilometer i befordring for selvkørsel, togbilletter eller færgebilletter. Disse indgår i kategorien "indkøb", se nedenfor.

## Datagrundlag og metodeopgørelse for affald

Datagrundlag for Naviairs udledning af CO<sub>2</sub>-emissioner fra affald er leveret af HCS Transport og Spedition.

### Datagrundlag og metodeopgørelse for indkøb

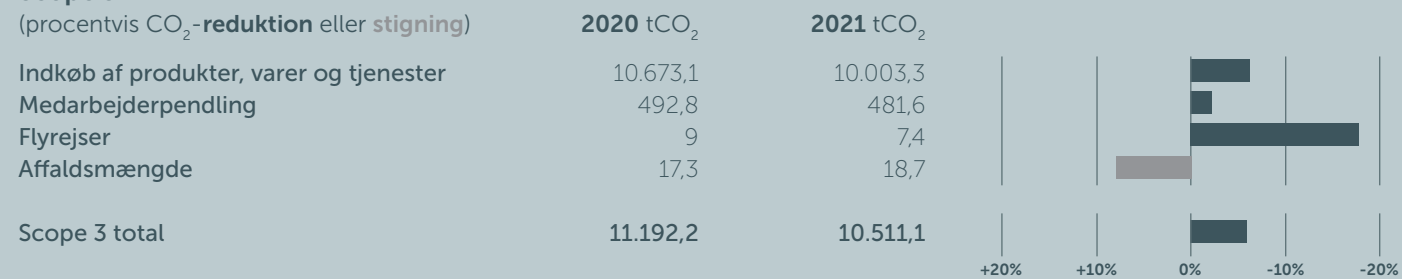
Metodegrundlag for Naviairs indkøbsopgørelse og udregning af CO<sub>2</sub>-udledning i Scope 3 for indkøb findes i opgørelsen "Klimaaftrykket af offentlige indkøb 2019" på OES.dk. Emissionsfaktorerne som ligger til grund for beregningen af klimaaftryk for vores indkøbte tjenester, varer og ydelser er udregnet gennem EXIOBASE. EXIOBASE er en beregningsmodel, der omsætter de såkaldte MRIO-tabeller til en branchespecifik mængde emission per indkøbskrone, der gør det muligt at udregne hvad klimaaftrykket har været undervejs gennem en vare eller tjenesteydelses vej gennem værdikæden.

Kernen i beregningsmodellen specifikt for offentlige klimaaftryk er "EE-MRIO-tabellen EXIOBASE". EE – Environmentally Extended – betyder, at MRIO-tabellerne er beriget med en lang række forskellige miljødata, blandt andet om tungmetaller, partikelemissioner og udledninger af CO<sub>2</sub> og CO<sub>2</sub>-ækvivalenter. EN uddybning af metoden kan findes på OES.dk (se referencer).

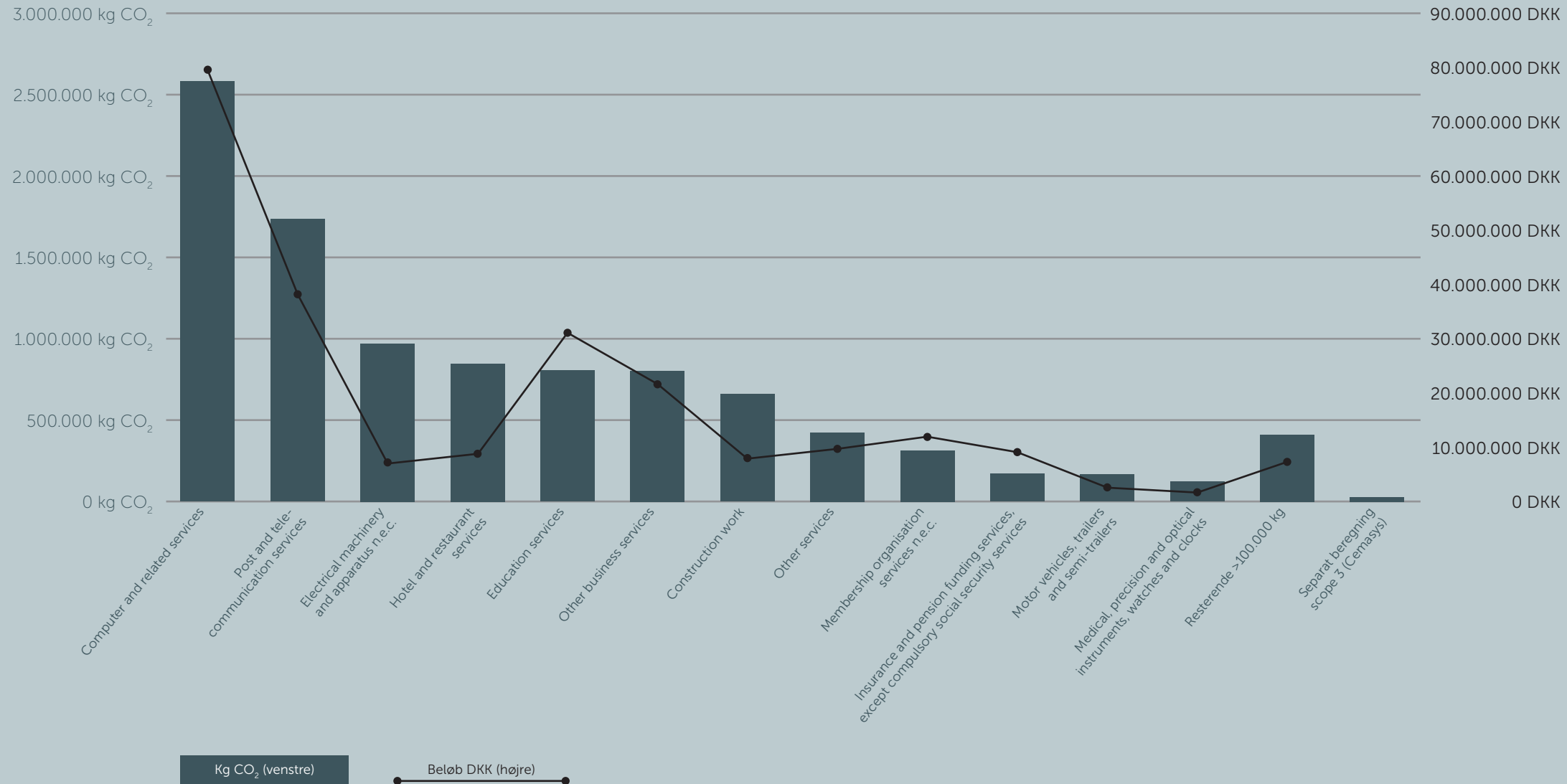
Datagrundlag er indhentet via interne indkøbssystemer.

### Referencer:

- Department for Business, Energy & Industrial Strategy (2020). Government emission conversion factors for greenhouse gas company reporting (DEFRA) IEA (2020).
- CO2 emission from fuel combustion, International Energy Agency (IEA), Paris. IEA (2020).
- Electricity information, International Energy Agency (IEA), Paris.
- [IMO \(2014\). Reduction of GHG emissions from ships – Third IMO GHG Study 2014 \(Final report\). International Maritime Organisation](#)
- [IPCC \(2014\). IPCC fifth assessment report: Climate change 2013 \(AR5 updated version November 2014\).](#)
- AIB, RE-DISS . . (2020). Reliable disclosure systems for Europe – Phase 2: European residual mixes.
- WBCSD/WRI (2004). The greenhouse gas protocol. A corporate accounting and reporting standard (revised edition). World Business Council on Sustainable Development (WBCSD), Geneva, Switzerland /World Resource Institute (WRI), Washington DC, USA, 116 pp.
- WBCSD/WRI (2011). Corporate value chain (Scope 3) accounting and reporting standard: Supplement to the GHG Protocol corporate accounting and reporting standard. World Business Council on Sustainable Development (WBCSD), Geneva, Switzerland /World Resource Institute (WRI), Washington DC, USA, 149 pp.
- WBCSD/WRI (2015). GHG protocol Scope 2 guidance: An amendment to the GHG protocol corporate standard. World Business Council on Sustainable Development (WBCSD), Geneva, Switzerland /World Resource Institute (WRI), Washington DC, USA, 117 pp.
- [DSB Miljøopgørelse \(2020\)](#)
- Cityringen i tal (2019): [Energien i Cityringen | Dansk Energi](#)
- [Hvor klimavenlige er elbiler sammenlignet med benzin- og dieselmotorer? Baggrundsnotat til Klimarådets analyse, Flere elbiler på de danske veje \(2018\)](#)
- [Greenmatch: Se hvor stort dit CO2-udslip er, når du rejser \(2021\): Se hvor stort dit CO2-udslip er, når du rejser | GreenMatch](#)
- [Klimaaftrykket af offentlige indkøb \(2019\)](#)

CO<sub>2</sub> regnskab**Scope 1 & 2**(procentvis CO<sub>2</sub>-reduktion eller stigning)**Scope 3**(procentvis CO<sub>2</sub>-reduktion eller stigning)**Total tCO<sub>2</sub>-udledning**

## Klimaaftryk ved Naviairs indkøb i 2021 - fordelt på indkøbskategorier



# NAVIAIR

Naviair | Naviair Allé 1 | DK 2770 Kastrup

T +45 3247 8000

[www.naviair.dk](http://www.naviair.dk)

[www.twitter.com/naviair](https://www.twitter.com/naviair)

Bæredygtighedsrapport 2021 udgivet marts 2022

Forside: Localizer på Københavns Lufthavn

Foto:  
Kasper Meldgaard (Naviair)  
Jan Eliassen (Naviair)

Hent årsrapporten på [www.naviair.dk/ar](http://www.naviair.dk/ar)