



ÅRSREGNSKAPET FOR REGNSKAPSÅRET 2024 - GENERELL INFORMASJON

Enheten

Organisasjonsnummer:	833 384 902
Organisasjonsform:	Aksjeselskap
Foretaksnavn:	SANDEFJORD LUFTHAVN AS
Forretningsadresse:	Torpveien 130 3241 SANDEFJORD

Regnskapsår

Årsregnskapets periode:	01.01.2024 - 31.12.2024
-------------------------	-------------------------

Konsern

Mørselskap i konsern:	Ja
Konsernregnskap lagt ved:	Ja

Regnskapsregler

Regler for små foretak benyttet:	Nei
Benyttet ved utarbeidelsen av årsregnskapet til selskapet:	Regnskapslovens alminnelige regler
Benyttet ved utarbeidelsen av årsregnskapet til konsernet:	Regnskapslovens alminnelige regler

Årsregnskapet fastsatt av kompetent organ

Bekreftet av representant for selskapet:	Gisle Skansen
Dato for fastsettelse av årsregnskapet:	16.05.2025

Grunnlag for avgivelse

År 2024: Årsregnskapet er elektronisk innlevert
År 2023: Tall er hentet fra elektronisk innlevert årsregnskap fra 2024

Det er ikke krav til at årsregnskapet m.v. som sendes til Regnskapsregisteret er undertegnet. Kontrollen på at dette er utført ligger hos revisor/enhetens øverste organ. Sikkerheten ivaretas ved at innsender har rolle/rettighet for innsending av årsregnskapet via Altinn, og ved at det bekreftes at årsregnskapet er fastsatt av kompetent organ.

Brønnøysundregistrene, 30.07.2025



Resultatregnskap

Beløp i: NOK	Note	2024	2023
RESULTATREGNSKAP			
Kostnader			
Annen driftskostnad		16 166	
Sum kostnader		16 166	
Driftsresultat		-16 166	
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen renteinntekt		87	
Sum finansinntekter		87	
Netto finans		87	
Resultat før skattekostnad		-16 079	0
Årsresultat		-16 079	0
Overføringer og disponeringer			
Ordinært utbytte		7 000 000	
Overføringer til/fra annen egenkapital		-7 016 079	
Sum overføringer og disponeringer		-16 079	



Balanse

Beløp i: NOK	Note	2024	2023
BALANSE - EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Finansielle anleggsmidler			
Investering i datterselskap		142 698 389	
Lån til foretak i samme konsern		352 177 862	
Sum finansielle anleggsmidler		494 876 251	
Sum anleggsmidler		494 876 251	0
Omløpsmidler			
Varer			
Bankinnskudd, kontanter og lignende			
Bankinnskudd, kontanter og lignende		120 586	
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		120 586	
Sum omløpsmidler		120 586	0
SUM EIENDELER		494 996 837	0
BALANSE - EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Selskapskapital		120 500 000	
Overkurs		367 496 837	
Sum innskutt egenkapital		487 996 837	
Sum egenkapital		487 996 837	0
Sum langsiktig gjeld		0	0
Kortsiktig gjeld			



Balanse

Beløp i: NOK	Note	2024	2023
Utbytte		7 000 000	
Sum kortsiktig gjeld		7 000 000	
Sum gjeld		7 000 000	0
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		494 996 837	0



Konsernets resultatregnskap

Beløp i: NOK	Note	2024	2023
RESULTATREGNSKAP			
Inntekter			
Salgsinntekt		155 995 859	144 176 167
Annen driftsinntekt		216 755 890	208 672 727
Offentlig tilskudd			7 926 652
Sum inntekter		372 751 749	360 775 546
Kostnader			
Lønnskostnad		58 662 770	53 851 732
Avskrivning på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler		37 526 561	40 921 564
Annen driftskostnad		250 010 640	241 794 491
Sum kostnader		346 199 971	336 567 787
Driftsresultat		26 551 778	24 207 759
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen renteinntekt		2 675 106	4 536 665
Sum finansinntekter		2 675 106	4 536 665
Annen rentekostnad		6 410 540	9 489 852
Sum finanskostnader		6 410 540	9 489 852
Netto finans		-3 735 434	-4 953 187
Resultat før skattekostnad		22 816 344	19 254 572
Skattekostnad		5 022 446	4 234 769
Årsresultat		17 793 898	15 019 803



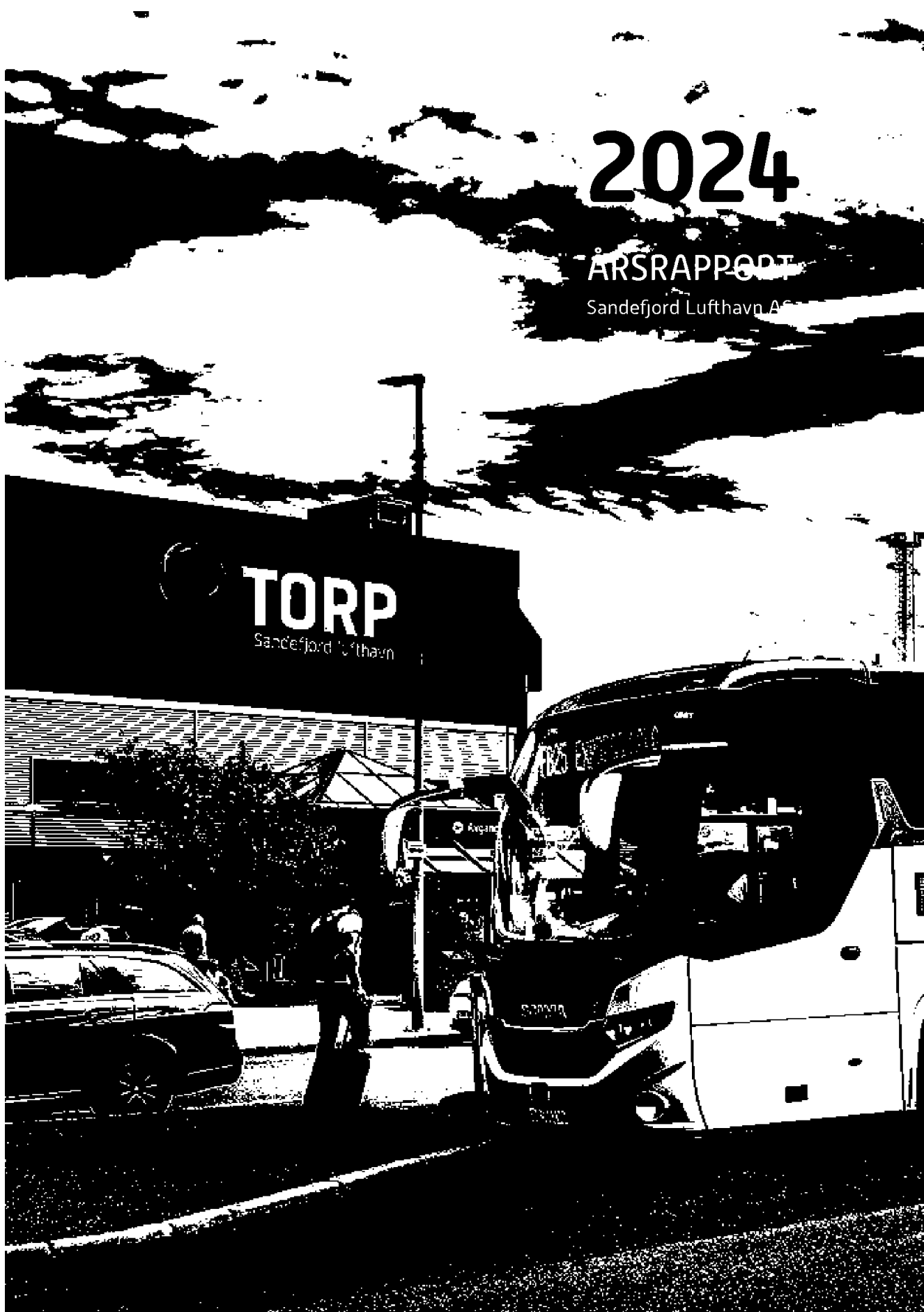
Konsernets balanse

Beløp i: NOK	Note	2024	2023
BALANSE - EIENDELER			
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Utsatt skattefordel		6 865 580	7 345 313
Sum immaterielle eiendeler		6 865 580	7 345 313
Varige driftsmidler			
Tomter, bygninger og annen fast eiendom		39 264 748	39 264 748
Rullebane		248 560 566	262 412 981
Anlegg terminalområdet		205 910 961	217 927 335
Driftsløsøre, inventar, verktøy, kontormaskiner og lignende		20 115 582	18 958 818
Prosjekter i arbeid		817 698	2 500 875
Sum varige driftsmidler		514 669 555	541 064 757
Finansielle anleggsmidler			
Pensjonsmidler		29 902 579	26 163 289
Andre fordringer		195 000	202 500
Fondsinvestering		8 608 306	7 542 575
Sum finansielle anleggsmidler		38 705 885	33 908 364
Sum anleggsmidler		560 241 020	582 318 434
Omløpsmidler			
Varer			
Fordringer			
Kundefordringer		32 974 058	45 025 414
Andre fordringer		5 780 500	6 328 583
Sum fordringer		38 754 558	51 353 997
Bankinnskudd, kontanter og lignende			
Bankinnskudd, kontanter og lignende		61 626 514	42 338 207
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		61 626 514	42 338 207
Sum omløpsmidler		100 381 072	93 692 204



Konsernets balanse

Beløp i: NOK	Note	2024	2023
SUM EIENDELER		660 622 092	676 010 638
BALANSE - EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Innskutt egenkapital			
Selskapskapital		120 500 000	120 500 000
Sum innskutt egenkapital		120 500 000	120 500 000
Opptjent egenkapital			
Annen egenkapital		327 878 144	316 987 745
Sum opptjent egenkapital		327 878 144	316 987 745
Sum egenkapital		448 378 144	437 487 745
Gjeld			
Langsiktig gjeld			
Pensjonsforpliktelser		8 608 306	7 542 575
Sum avsetninger for forpliktelser		8 608 306	7 542 575
Annen langsiktig gjeld			
Gjeld til kredittinstitusjoner		148 562 500	171 912 500
Sum annen langsiktig gjeld		148 562 500	171 912 500
Sum langsiktig gjeld		157 170 806	179 455 075
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		25 797 830	36 688 938
Betalbar skatt		4 542 713	
Skyldige offentlige avgifter		4 595 194	4 152 147
Utbytte		7 000 000	6 000 000
Annen kortsiktig gjeld		13 137 405	12 226 733
Sum kortsiktig gjeld		55 073 142	59 067 818
Sum gjeld		212 243 948	238 522 893
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		660 622 092	676 010 638



2024

ÅRSRAPPORT

Sandefjord Lufthavn AS



Innhold



TORP Sandefjord lufthavn, min favorittflyplass	3
I lufta på 1-2-3	4
Konsernresultater 2024	5
Daglig leder har ordet	8
Konsernet Sandefjord Lufthavn	9
Styrets årsberetning	10
Åpenhetsloven	12
Økonomi og finans	13
Fortsatt drift	14
Fremtidsutsikter i 2025	14
Disponering av årets resultat	15
Bærekraftsrapportering	16
Konsernregnskap og noter	87
Noter til konsernregnskapet 2024	92
Revisors beretning	99



SAS

RYANAIR

widerøe

WIZZ

norwegian

airBaltic



Direkte – og videre ut i verden

Sjekk torp.no

- Daglige avganger til **København** med SAS.
- Mange ukentlige avganger til **Alicante, Barcelona, Malaga** og **Mallorca**.
- Charter med Ving og Apollo til **Kreta, Kypros, Rhodos**.
- 3 ukentlige til **Pisa**.
- Se rutetider og tidtabell på torp.no



Sjekk alltid mulighetene fra TORP! Fly direkte til over 30 spennende destinasjoner i Norge og Europa. Via København kommer du videre ut i hele verden – med SAS.

Full oversikt over rutetilbudet finner du på torp.no





I lufta på 1-2-3

Parkering
5 min

Innsjekk
5 min

Security
5 min

Visjonen er vårt reisemål

Vår visjon er at både ansatte, samarbeidspartnere og reisende skal se på TORP som "min favorittflyplass".

Min favorittflyplass

Enkel – Tilgjengelig – Vennlig – Presis

For å nå visjonen jobber vi hver dag med verdiene våre

Det skal være enkelt og effektivt å bruke TORP

TORP skal være tilgjengelig for alle

Det skal være hyggelig å bruke TORP

Flyene skal være presise på TORP



Konsernresultater 2024

DRIFTSINNTEKTER

373

MILLIONER

DRIFTSKOSTNADER

346

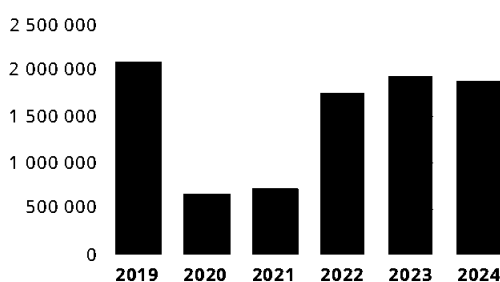
MILLIONER

RESULTAT ETTER SKATT

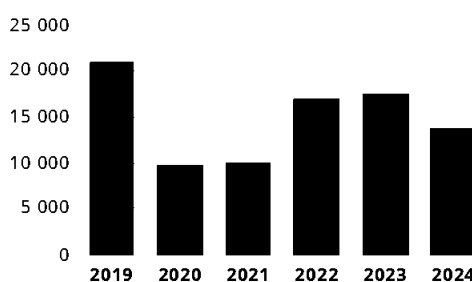
18

MILLIONER

Passasjerer



Flybevegelser rute og charter



Økonomi (NOK 000)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Driftsinntekter	374 046	231 177	197 436	290 890	360 775	372 751
Driftskostnader	-330 214	-216 301	-230 932	-302 859	-336 567	-346 200
Driftsresultat	43 832	14 876	-33 496	-11 969	24 207	26 552
Netto finans	-8 940	-6 789	-5 886	-5 680	-4 953	-3 735
Skattekostnad på ordinært resultat	-7 677	-1 782	8 664	3 933	-4 235	-5 022
Årsresultat	27 215	6 306	-30 718	-13 716	15 019	17 795
Avsatt til utbytte	5 000	-5 000	-	-	6 000	7 000
Totalkapital	763 956	744 866	708 624	703 857	676 010	660 622
Investeringer	22 258	10 799	500	24 486	18 455	11 131
Antall årsverk	57	52	40	43	45	45



Trafikkutvikling

I 2024 reiste totalt 1 874 558 passasjerer til eller fra TORP Sandefjord lufthavn. Dette er noe bedre enn forventet, men representerer likevel en nedgang på 3,2 % sammenlignet med 2023.

Innenrikstrafikken endte på 309 207 passasjerer, en reduksjon på 3,8 %. Utenrikstrafikken, som utgjør hoveddelen av volumet, hadde 1 565 351 passasjerer – en nedgang på 3,0 % fra året før.

Til tross for nedgangen i passasjertallene, er vi fornøyde med utviklingen. 2024 har vært preget av krevende rammevilkår, med høy rente og svak kronekurs som påvirker husholdningenes økonomi. I tillegg førte KLMs avvikling av ruten til Amsterdam i april til redusert setekapasitet, som vi likevel har klart å delvis kompensere for gjennom nye ruter.

Ryanair er fortsatt det største flyselskapet på TORP, etterfulgt av Wizz Air og Widerøe. Deretter følger Norwegian, airBaltic og SAS. AirBaltic etablerte ruter til Las Palmas i desember 2023 og til Vilnius i oktober 2024, mens SAS startet sin rute til København i april 2024.

De mest trafikkerte rutene går til og fra Polen og det norske innenriksmarkedet, etterfulgt av Spania, England og Italia.

Vi opplevde god etterspørsel i markedet utover høsten 2024, særlig knyttet til forretningsreiser og nordmenns

vedvarende vilje til å prioritere ferie og opplevelser. Vi ser også at flere reisende igjen vender blikket østover, et marked som tidligere var preget av usikkerhet.

Flere av flyselskapene har tilpasset kapasiteten bedre etter etterspørselen, noe som innebærer lavere setetilbud i vintermånedene. Samtidig lanseres sommerrutene tidligere, og mange reisende booker allerede i januar og februar.

Vi er glade for at SAS opprettholder daglige avganger til København, inkludert lørdager, gjennom sommer-sesongen (slutten av mars til slutten av oktober). Norwegian returnerer også med sine sommerruter til Mallorca og Barcelona, mens Ryanair gjenopptar ruten til Dubrovnik. Pisa betjenes nå som helårsrute. Widerøes rute til Nice starter allerede i april og går til oktober, med ekstra kapasitet i skoleferien. Vi forventer også vekst i innenrikstrafikken med Widerøe i 2025.

Alt i alt forventer vi at 2025 vil bli på nivå med 2024. Vi ser ikke for oss nye ruter før tidligst i 2026. Luftfartsbransjen preges fortsatt av store utfordringer hos både Boeing og Airbus, med produksjonsforsinkelser og tekniske utfordringer som påvirker flyselskapenes kapasitet. Dette har særlig betydning for Norwegian, Ryanair, Wizz Air og AirBaltic.



TRAFIKKUTVIKLING

Beskrivelse	2019	2020	2021	2022	2023	
Antall passasjerer	2 073 228	650 288	699 023	1 743 968	1 935 798	1 874 558
Rute innland	349 854	180 130	234 977	316 914	321 024	308 892
Charter innland	774	728	722	151	248	199
Annet innland	128	45	430	584	315	116
Sum innland	350 756	180 903	236 129	317 649	321 587	309 207
Rute utland	1 676 313	463 644	461 065	1 397 122	1 589 051	1 548 971
Charter utland	46 050	5 690	1 606	27 818	24 899	15 240
Annet utland	109	51	223	1 379	261	1 140
Sum utland	1 722 472	469 385	462 894	1 426 319	1 614 211	1 565 351
Flybevegelser	46 903	31 851	32 990	41 371	36 091	31 371
Rute	20 526	9 738	10 013	16 722	17 227	13 378
Charter	399	154	81	205	366	286
Annen trafikk	25 978	21 959	22 896	24 444	18 498	17 707



Administrerende direktør har ordet



2024 ble et år der vi både erfarte utfordringene i luftfartsmarkedet og samtidig tok viktige strategiske steg for fremtiden. Pandemien ligger bak oss, men de strukturelle effektene den etterlot seg – i kombinasjon med krevende rammevilkår og global uro – preger fortsatt hverdagen vår. Likevel har vi gjennom året vist tilpasningsdyktighet, ansvarlighet og ambisjon.

Vi har fortsatt arbeidet med å effektivisere driften og optimalisere inntektsgrunnlaget, samtidig som vi har prioritert tiltak som styrker vår konkurransekraft på lengre sikt. I samarbeid med våre kommersielle partnere har vi igangsatt flere initiativer for å forbedre kundeopplevelsen og øke verdiskapingen per reisende.

Parallelt med de operative utfordringene, har vi løftet innovasjon høyere opp på agendaen. Innovasjon handler for oss ikke bare om teknologi, men også om nye måter å tenke drift, organisering og samarbeid på. Vi skal skape merverdi gjennom smartere løsninger – og det krever både kompetanse, kultur og vilje. Gjennom strategiprosessen har vi satt tydelig retning for hvordan innovasjon skal være en integrert del av hvordan vi jobber, og vi har etablert mål om å konkretisere og måle effekten av innovasjon over tid.

Miljø og bærekraft har også hatt høy prioritet i 2024. Vi har konkretisert tiltakene i veikartet mot nullutslipp i 2030, og tatt viktige grep for å sikre at både investeringer og anskaffelser støtter opp under denne ambisjonen. Det er fortsatt krevende å finne utslippsfrie løsninger for deler av maskinparken, men der markedet tilbyr gode alternativer, skal vi være blant de første som tar dem i bruk. Vi er også i gang med å utforme hvordan vi rapporterer på bærekraft i tråd med nye europeiske standarder (ESS), noe som vil bidra til å styrke både åpenhet og ansvarlighet.

Arealutvikling er et annet strategisk område som vil prege vårt arbeid de kommende årene. Gjennom vår deltakelse i kommuneplanarbeidet og tett dialog med lokale og regionale myndigheter, jobber vi for å sikre langsiktig arealtilgang som gir handlingsrom for både lufthavndrift og næringsutvikling. Vi ser på dette som en nøkkel for at TORP skal kunne vokse videre som kollektivknutepunkt og verdiskaper for regionen.

Vi er fortsatt et lite og effektivt selskap – men med store ambisjoner. I møte med økonomisk usikkerhet, endrede reisevaner og regulatoriske innstramminger, kreves det at vi forvalter ressursene våre godt, samtidig som vi holder blikket på langsiktige mål. Gjennom systematisk arbeid, godt samarbeid og et sterkt verdigrunnlag, skal vi videreutvikle TORP som en moderne, ansvarlig og relevant flyplass for fremtiden.

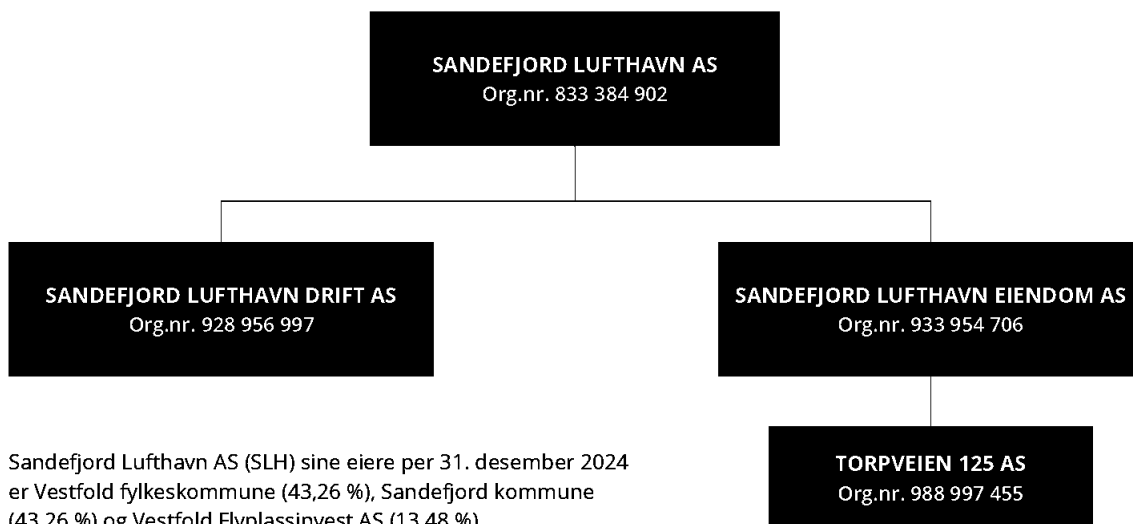
Vi har levert et solid resultat i 2024, og jeg vil rette en stor takk til alle medarbeidere, partnere og eiere som har bidratt til dette. Sammen skal vi gjøre SLH enda mer robust, fremtidsrettet og attraktiv – både for passasjerer, partnere og ansatte.

Gisle Skansen
Administrerende direktør

Konsernet Sandefjord Lufthavn

Konsernet består av morselskapet Sandefjord Lufthavn AS og de 100 % eide datterselskapene Sandefjord Lufthavn Drift AS og Sandefjord Lufthavn Eiendom AS. I tillegg har Sandefjord Lufthavn Eiendom AS et 100 % eid datterselskap Torpveien 125 AS.

Konsernet ble etablert i 2015 i forbindelse med oppkjøp av Torpveien 125 AS samt en omorganisering med en trekantfisjon i 2024 som har endt opp i nåværende struktur.



Styrets årsberetning

Sandefjord Lufthavns (SLH) formål er utbygging og drift av Torp Sandefjord lufthavn (TORP). TORP skal være det foretrukne flyplassalternativet for alle som bor mellom Drammen og Arendal. Flyplassen skal oppleves som tilgjengelig, enkel, vennlig og presis for alle passasjerer, kunder, samarbeidspartnere og omgivelser.

Styret er tilfreds med trafikkutviklingen. TORP har klart å tiltrekke seg flere ruter og opprettholde et variert flytilbud. Det er viktig for styret å fortsette effektiviseringen av driften for å redusere kostnadsnivået for drift av flyplassen.

Samtidig opplever SLH økende utfordringer på inntektssiden ved at myndighetene to år på rad, i 2022 og 2023, har redusert omfanget av taxfree-handelen. Dette har hatt en betydelig negativ økonomisk effekt for SLH og dermed for flyplassen. Denne effekten forsterkes ytterligere i 2024, hvor endringene får sin første helårsvirkning.

Dette søkes kompensert over tid gjennom økte inntekter fra andre kilder og ytterligere kostnadsreduksjoner, blant annet ved digital transformasjon der det er hensiktsmessig. TORP, som andre flyplasser, er imidlertid helt avhengig av gode og forutsigbare rammebetingelser fra myndighetene for å kunne gjennomføre store og nødvendige endringer på veien mot klimanøytralitet.

STYRETS PERSPEKTIV

Ambisjonen er at TORP i enda større grad skal være et betydelig og bærekraftig regionalt trafikknutepunkt, som bidrar til økt verdiskaping gjennom næringslivs-etablering, bostedsattraktivitet og arbeidskraft-mobilitet. Styret merker seg positiv fremgang i planene om ny jernbanestasjon og forbedret veiforbindelse (E18/Tassebekk-TORP), og mener dette vil styrke TORPs rolle ytterligere.

Det er derfor svært viktig at statlige midler øremerkes til dette arbeidet slik at planleggingen kan ferdigstilles. I tillegg til en bærekraftig økonomi er det avgjørende at det sikres tilstrekkelig areal rundt dagens eiendoms-grense, slik at selskapet fortsatt har mulighet til å utvikle TORP videre.

TORP er en moderne og effektiv flyplass som har vært og vil være en avgjørende motor i utviklingen av regionen. SLH vil, med utgangspunkt i FNs bærekraftsmål, fortsatt arbeide for bærekraftige og innovative løsninger for å sikre optimal drift i

fremtiden. I 2024 er det gjennomført tiltak innen energioptimalisering og digitalisering av utvalgte driftsprosesser, som bidrar til lavere utslipp og bedre ressursutnyttelse.

BÆREKRAFTSRAPPORTERING

SLH har utarbeidet en bærekraftsrapport for 2024, som inngår som en integrert del av selskapets totale rapportering. Bærekraftsrapporten er utarbeidet i samsvar med kravene i åpenhetsloven og European Sustainability Reporting Standards (ESRS), og inneholder detaljert informasjon om selskapets arbeid med HMS, mangfold og likestilling, klima og miljøpåvirkning, samt sosiale og etiske forhold.

>> [Vår bærekraftsrapport, side 16](#)

OMSTRUKTURERING

SLH startet en omstrukturering av konsernet Sandefjord Lufthavn i 2022, og arbeidet ble fullført i 2024. Omstruktureringen innebærer en overgang til en tradisjonell holdingstruktur med separate drifts- og eiendomsselskap.

STYRETS SAMMENSETNING

SLHs styre har åtte representanter og består av fire kvinner og fire menn. De ansatte* har to faste representanter i styret.

Styremedlemmer	Rolle
Heine Wang	Styrets leder
Jørgen Ole Haslestad	Styremedlem
Helene Berg Allum	Styremedlem
Evie Gaasholt	Styremedlem
Thomas Holst	Styremedlem
Gyrid Skalleberg Ingerø	Styremedlem
Gøran Svennungsen	Styremedlem ^{*)}
Karina Tisjø Ellefsrød Kjæraas	Styremedlem ^{*)}

ADMINISTRERENDE DIREKTØR

Gisle Skansen er administrerende direktør i SLH.

STYREANSVARSFORSIKRING

Det er tegnet en styreansvarsforsikring for konsernet. Forsikringen dekker ansvar for krav fremsatt mot sikrede som følge av en handling eller unnlattelse hos sikrede i egenskap av daglig leder, styremedlem eller medlem av ledelsen i konsernet. Styreansvarsforsikringen omfatter også saksomkostninger ved erstatningskrav. Forsikringssummen er basert på en alminnelig vurdering av risikoen.



Åpenhetsloven

SLH legger aktsomhetsprinsippet til grunn for våre aktiviteter. Dette er blant annet et resultat av fastsettelse av Corporate Governancedokumenter, men også av selskapets arbeid med miljøstyring etter ISO 14001. Her er det kartlagt i hvilken grad virksomheten påvirker og påvirkes av omgivelsene, og hvilke tiltak som skal iverksettes for å møte disse påvirkningene.

[>> Aktsomhetsvurderinger iht. åpenhetsloven, side 73](#)

Med bakgrunn i kravene i åpenhetsloven har SLH benyttet sin etablerte interessentkartlegging og gjennomført aktsomhetsvurderinger basert på denne. Dette er en dynamisk prosess som følges opp og oppdateres regelmessig.

Det er ikke avdekket faktiske negative konsekvenser eller vesentlig risiko for slike gjennom de aktsomhetsvurderingene som er gjennomført.

SLH har etablert en egen prosedyre for håndtering og besvarelse av henvendelser relatert til åpenhetsloven. Det er også publisert informasjon om hvordan grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold ivaretas på selskapets nettsider. SLH forventer at dette bidrar til at selskapet etterlever sine forpliktelser etter åpenhetsloven.

[>> Etterlevelse av åpenhetsloven, side 19](#)

[>> Redegjørelse etter åpenhetsloven, side 81](#)



Økonomi og finans

SLH hadde i 2024 (fjorårets tall i parentes) en omsetning på 372,8 MNOK (360,8 MNOK). Driftsresultatet (EBIT) utgjorde 26,6 MNOK (24,2 MNOK), mens driftsresultat før av- og nedskrivninger (EBITDA) var 64,1 MNOK (43,4 MNOK).

DRIFTSINNETEKTER

Omsetningen består av trafikkinntekter, andre driftsinntekter og offentlige tilskudd. Trafikkinntektene beløp seg til 156 MNOK i 2024 (144,2 MNOK), og omfatter blant annet start-, tårn-, passasjer- og securityavgifter som flyselskapene betaler til SLH.

Andre driftsinntekter utgjorde 216,8 MNOK (208,7 MNOK), og omfatter inntekter fra blant annet utleie, parkering, butikker, kiosker og serveringssteder.

Offentlige tilskudd var 0 MNOK i 2024 (7,9 MNOK).

DRIFTSKOSTNADER

Samlede driftskostnader utgjorde 346,2 MNOK (336,6 MNOK), hvorav avskrivninger på varige driftsmidler utgjorde 37,5 MNOK (40,9 MNOK). Selskapet har merket effekten av en krevende vinter, høy inflasjon og økte kostnader. Økningen i totale driftskostnader skyldes hovedsakelig økte lønnskostnader, vintervedlikehold, trafikkrelaterte avtaler og vedlikeholdsarbeid.

FINANSPOSTER

Netto finanskostnader var 3,7 MNOK i 2024 (5 MNOK).

RESULTAT

Ordinært resultat før skatt var 22,8 MNOK i 2024 (19,3 MNOK). Skattekostnaden utgjorde 5 MNOK (4,2 MNOK), og resultat etter skatt ble 17,8 MNOK (15 MNOK).

KONTANTSTRØM OG LIKVIDITET

Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter var 60,7 MNOK (13,4 MNOK). Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter var -12,2 MNOK (-19,4 MNOK), hvorav -1,1 MNOK (-0,9 MNOK) var andre innbetalinger fra investeringer.

Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter var -29,3 MNOK (-23,4 MNOK), knyttet til nedbetaling av gjeld, utbytte og ny egenkapital. Samlet netto endring i kontanter og kontantekvivalenter var 19,3 MNOK (-29,3 MNOK). Beholdningen av bankinnskudd og kontanter økte fra 42,4 MNOK per 1. januar

2024 til 61,6 MNOK per 31. desember 2024. SLH hadde i tillegg ubenyttede trekkrettigheter på til sammen 110 MNOK. Selskapet har hatt positiv netto kontantstrøm i 2024, og likviditeten per 31. desember vurderes som god.

FORSKNING OG UTVIKLING

SLH hadde ikke særskilte kostnader knyttet til forskning og utvikling i 2024. Selskapet arbeider imidlertid aktivt med prosjekter som bidrar til bærekraftig utvikling, økt sikkerhet, høyere kapasitet, mer effektive tjenesteleveranser og redusert miljøpåvirkning.

FINANSIELL RISIKO

Markedsrisiko

SLH har Nordea som hovedbankforbindelse og finansieringspartner. Det er etablert sikring av finanskostnadene gjennom fastrentelån og rentesikringsavtaler med ulik løpetid. Avtalene har forfall i perioden frem til juni 2030, med et rentenivå på om lag 2 %. Selskapet inngår ikke slike avtaler med annet formål enn sikring.

Selskapet er i liten grad eksponert for endringer i valutakurser.

GEOPOLITISK RISIKO

Russlands invasjon av Ukraina i februar 2022 har skapt en alvorlig situasjon i Europa. Konflikten påvirker energi- og vareflyt, samt økonomisk stabilitet globalt.

Selv om TORP ikke har ruter til berørte områder, påvirkes SLH indirekte gjennom høy inflasjon, økte renter og stigende kostnader. Selskapet følger situasjonen nøye og vil iverksette nødvendige tiltak dersom konflikten får negativ innvirkning på virksomheten.

KREDITTRISIKO OG LIKVIDITETSRISIKO

Den økonomiske situasjonen i luftfartsbransjen er fortsatt krevende, og ytterligere omstruktureringer forventes. Det er økt usikkerhet rundt flyselskaper, men SLH har til nå hatt minimale tap på fordringer.

Øvrige inntekter er i stor grad knyttet til omsetningsbaserte vederlag med kort kredittid. Selskapet vurderer kredittrisikoen som lav, og likviditeten anses som god. Det er ikke besluttet tiltak som endrer dagens likvidetsrisiko.



ARBEIDSMILJØ OG MANGFOLD

SLH legger stor vekt på et trygt, inkluderende og utviklende arbeidsmiljø. Arbeid med helse, miljø og sikkerhet (HMS) er forankret i ledelsen og i selskapets verdier. Det er etablert rutiner og systemer som bidrar til lavt sykefravær og høy trivsel.

Mangfold og likestilling står sentralt, og det arbeides målrettet for å sikre like muligheter uavhengig av kjønn, alder, funksjonsevne eller kulturell bakgrunn. I 2024 har SLH også hatt fokus på kompetansutvikling og involvering av ansatte gjennom partssamarbeid. >> [Informasjon om egen arbeidsstyrke, side 65](#)

MILJØ OG KLIMA

SLH er sertifisert etter ISO 14001 og har forpliktet seg til å redusere miljøpåvirkningen fra lufthavnens drift. Det arbeides målrettet med energieffektivisering, elektrifisering av kjøretøyparken og økt bruk av fornybar energi.

I 2024 har SLH videreført arbeidet med overvåking av vannkvalitet og tiltak for å bevare naturmangfoldet. Selskapets ambisjon er å oppnå nullutslipp fra egen drift innen 2030.

>> [Miljøinformasjon, side 42](#)

Fortsatt drift

Årsregnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat. Regnskapet er avlagt under forutsetning om fortsatt drift, basert på budsjett for 2025, samarbeidspartners trafikkplaner og langsiktige prognoser for årene fremover.

Ventilasjonsanlegget ble ombygd i 2023/2024, og ytterligere tiltak planlegges i 2025. Det er bl.a. lagt planer for oppgradering av ankomsthallen og terminaltaket, samt etablering av et nytt bygg for Security.

Fremtidsutsikter i 2025

TRAFIKKUTVIKLING

Selskapet forventer beskjeden trafikkvekst i 2025, men har større forventninger til utviklingen på lengre sikt.

INVESTERINGER OG OPPGRADERINGER I EIENDOMSMASSEN

Selskapet arbeider med å redusere vedlikeholdsetterslepet som oppstod under pandemien.



Disponering av årets resultat


Styret foreslår at årets overskudd på 18 MNOK disponeres som følger:

Avsatt til utbytte	-7 MNOK
Overført fra/til annen egenkapital	25 MNOK
Sum disponeringer og overføringer	18 MNOK

Sandefjord 8. april 2025
I styret for Sandefjord Lufthavn AS


Heine Wang
Styrets leder


Jørgen Ole Haslestad
Styremedlem



Gøran Svenningsen
Styremedlem

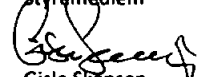

Evie Gaasholt
Styremedlem


Gyrid Skalleberg Ibgere
Styremedlem


Karina T. E. Kjæraas
Styremedlem


Helene Berg Alrum
Styremedlem


Thomas Holst
Styremedlem


Gisle Skansen
Adm.dir.



Innhold



Generell informasjon	17
Rapporteringsoppbygging	17
Organisering av bærekraftsarbeidet	22
Hvordan vi involverer og prioriterer	27
Miljøinformasjon	42
Klimaendringer	44
Forurensning	52
Vannressurser	59
Biologisk mangfold og økosystemer	60
Ressursbruk og sirkulærøkonomi	62
Sosial informasjon	65
Egen arbeidsstyrke	65
Arbeidstakere i verdikjeden	72
Berørte samfunn	74
Forbrukere og sluttbrukere	76
Informasjon om forretningsetikk	79
Virksomhetsstyring	79
Nøkkeltall	84

ESG-fokusområder

MILJØ (Environment)

Vi har som mål å oppnå nullutslipp fra egen drift innen 2030 og arbeider aktivt med elektrifisering, energieffektivisering og fornybar energi. Kontroll med forurensning, overvåking av vannkvalitet og bevaring av naturmangfold er en integrert del av driften i tråd med ISO 14001 og gjeldende miljøkrav.

SOSIALE FORHOLD (Social)

Et trygt, inkluderende og utviklende arbeidsmiljø er sentralt for selskapet. Vi vektlegger rettferdige arbeidsvilkår, mangfold, medbestemmelse og kompetanseutvikling. Det stilles også krav til ansvarlighet i verdikjeden, og dialog med lokalsamfunn sikrer lokal forankring og sosial bærekraft.

VIRKSOMHETSSTYRING (Governance)

Vi bygger virksomheten på åpenhet, etisk forretningspraksis og ansvarlighet. Bærekraft er forankret i strategi og styreoppfølging, og det er etablert systemer for risikostyring, aktsomhetsvurderinger og internkontroll som sikrer etterlevelse og langsiktig verdiskaping.



Generell bærekraftsinformasjon

Gjennom bærekraftsrapportering i samsvar med European Sustainability Reporting Standards (ESRS) kan Sandefjord Lufthavn (SLH) utvikle et mer helhetlig og strategisk bærekraftsarbeid som gir detaljert og strategisk innsikt i lufthavnens miljømessige, sosiale og styringsmessige påvirkninger, risikoer og muligheter. Dette gjør det mulig å identifisere og måle tiltak som gir størst effekt i forhold til utslippsreduksjon, ressursforvaltning og

samfunnsansvar. Integrering av bærekraft i styringsprosesser og risikostyring sikrer at bærekraftsmål blir strategisk forankret og prioriteres, noe som styrker selskapets robusthet i møte med klimaendringer og reguleringer. Dette bidrar ikke bare til å oppfylle regulatoriske krav, men styrker også selskapets evne til å drive grønn omstilling på en måte som balanserer nasjonale og internasjonale mål med lokale prioriteringer.

GRUNNLAG FOR BÆREKRAFTSRAPPORTERINGEN (ESRS 2 BP-1)

Bærekraftsrapporten for 2024 er utarbeidet etter ESRS og er Sandefjord Lufthavns (SLH) første bærekraftsrapport hvor ESRS er brukt som veiledning. SLH er tidlig bruker av de nye opplysningskravene i standarden og er ikke forpliktet til å rapportere etter EUs nye Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) for regnskapsåret 2024. Vi erkjenner at vi fortsatt er i en tidlig fase av ESRS-adopsjonen og at virksomheten fortsatt ikke er helt i samsvar med ESRS-kravene. ESRS-erklæringen for 2024 er ikke verifisert av en akkreditert revisor, men vi jobber kontinuerlig mot full overholdelse i henhold til CSRD-forpliktelsene.

VIRKSOMHETSBEKRIVELSE

SLH har konsesjon fra Samferdselsdepartementet for å drive TORP Sandefjord lufthavn (TORP). Konsesjonen er gyldig frem til 31. desember 2030. TORP er sertifisert med SLH som flyplassoperatør i henhold til forordning (EU) nr. 139/2014 ADR.AR.C.035, og innehar sertifikatene NO.ADO.0005 (operatørsertifikat) og NO.AD.0173 (flyplasssertifikat for utforming/design).

I tillegg til å være aksjonærer, fungerer Sandefjord kommune og Vestfold fylkeskommune som reguleringsmyndigheter for virksomhetsområdet.
>> [Eierstruktur, side 9](#)

Konsernet Sandefjord Lufthavn består av Sandefjord Lufthavn Drift, Sandefjord Lufthavn Eiendom og det heleide datterselskapet Torpveien 125 AS. Sandefjord Lufthavn Drift har ansvaret for å håndtere den sivile flytrafikken ved TORP og sørge for at lufthavnen tilbyr fullverdige tjenester som imøtekommer myndighetenes krav og behovene til både næringslivet og de reisende. Sandefjord Lufthavn Eiendom har ansvar for forvaltning, drift og utleie av næringsseiendom.
>> [Beskrivelse av konsernet Sandefjord Lufthavn, side 9](#)

RAPPORTERINGSOMFANG

Bærekraftsrapporten gir en helhetlig oversikt over hvordan SLH påvirker miljø, klima og samfunn, samt hvordan selskapet håndterer både fysiske og overgangsrelaterte risikoer knyttet til klimaendringer. Rapporten belyser også hvordan SLH navigerer finansiell risiko og utnytter forretningsmuligheter som oppstår i møte med bærekraftsrelaterte utfordringer.

For å sikre en grundig og systematisk tilnærming til bærekraftsrapporteringen, benyttes den doble vesentlighetsanalysen til å identifisere påvirkninger i hele selskapets verdikjede. Denne analysen fungerer som en veiledning for rapportering om egen virksomhet, samt oppstrøms- og nedstrømsinformasjon knyttet til SLHs bærekraftsarbeid.

RAPPORTERINGSDETALJER (ESRS 2 BP-2)

Sandefjord Lufthavn (SLH) begynte i 2019 å utarbeide klimaregnskap for utslipp innen GHG (Greenhouse Gas) Scope 1 og Scope 2, samt utvalgte kategorier i Scope 3. I 2024 tok selskapet i bruk programvareløsningen til Morescope for beregning av karbonregnskap og har rapportert årlige klimagassutslipp fra 2019 i systemet. Løsningen bygger på en avansert analytisk modell utviklet av SINTEF og gir mulighet for automatisk og nøyaktig kvantifisering av både direkte utslipp og utslipp i verdikjeden over tid.

Som en del av implementeringen gjennomførte vi en systematisk kartlegging av alle de 15 kategoriene som inngår i Scope 3. Disse utslippene er en følge av SLHs virksomhet, men stammer fra kilder utenfor selskapets direkte eierskap eller kontroll, og oppstår i ulike ledd av verdikjeden. Kartleggingen identifiserte 9 relevante Scope 3-kategorier. Blant disse rapporteres



det ikke på ansattes pendling mellom hjem og jobb på grunn av manglende tilgjengelige data. De resterende seks kategoriene ble vurdert til å være irrelevante for SLHs virksomhet.

Scope 3-kategorier inkludert i klimaregnskapet:

- 3.1 Kjøpte varer og tjenester
- 3.2 Kapitalvarer
- 3.3 Drivstoff- og energirelatert utslipp
- 3.4 Oppstrøm transport og distribusjon
- 3.5 Avfall generert i drift
- 3.6 Forretningsreiser
- 3.11 Bruk av solgte produkter
- 3.13 Nedstrøms leide eiendeler

GRUNNLAGSDATA FOR KLIMAREGNSKAPET

Utslippsberegningene i Morescope er basert på en kombinasjon av primær- og sekundærdata. Primærdata består av aktivitetsdata som er direkte innhentet av SLH eller spesifikke data fra leverandører, mens sekundærdata omfatter gjennomsnittlige utslippstall for lignende aktiviteter eller transaksjonsdata hentet fra regnskapssystemet. GHG-protokollen anbefaler bruk av aktivitetsdata for beregning av utslipp i Scope 1 og Scope 2, da disse gir en mer detaljert og presis analyse. Imidlertid er det utfordrende å innhente aktivitetsdata for Scope 3, noe som kan føre til ufullstendige klimaregnskap. Derfor benyttes også gjennomsnittlige og transaksjonsbaserte data for å supplere beregningene.

Den transaksjonsbaserte tilnærming til Morescope er gjennom en miljømessig utvidet multiregional "input-output-modell" (EE-MIRO). Denne modellen estimerer utslipp basert på produksjon og oppstrøms forsyningskjedeaktiviteter innen ulike sektorer og produkter, tilpasset deres geografiske plassering. EIO-modellen allokere direkte sektorvis klimagass-

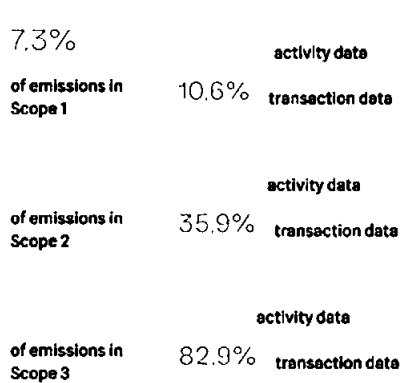
utslipp og knytter disse til produksjonsnivået i sektoren, hvor sektorielle intensiteter (Scope 1-utslipp per sektor) kobles sammen med innputt om materiell og tjeneste på tvers av alle økonomiske sektorer globalt. Ved å kombinere denne modellen med bedriftsdata gir systemet estimerte utslipp av klimagasser fra vugge til port. Dette gir særlig verdi i identifisering av utslippsintensive områder i verdikjeden og prioritering av reduksjonstiltak.

Denne doble tilnærmingen gjør det mulig å oppnå en optimal balanse mellom nøyaktighet og fullstendighet i klimaregnskapet. Dette styrker SLHs evne til å bruke utslippsdata som grunnlag for strategiske beslutninger knyttet til avkarbonisering. Morescope sin SaaS-plattform sikrer at klimagassutslippene blir fanget opp enten gjennom aktivitetsdata eller via den transaksjonsbaserte metoden, og dobbelttelling elimineres gjennom systemets automatiserte kontrollmekanismer.

NØYAKTIGHETSNIVÅ FOR UTSLIPPSBEREGNINGER

I klimaregnskapet for 2024 er 17 % av utslippene i Scope 3 beregnet ved bruk av en nedenfra-opp-tilnærming basert på aktivitetsdata, mens de resterende 83 % er estimert gjennom en ovenfra-ned-tilnærming basert på transaksjonsdata.

Klimagassutslippene rapportert i selskapets årsrapport for 2023 er ikke direkte sammenlignbare med utslippene beregnet i Morescope ettersom tidligere rapportering kun omfattet tre av Scope 3-kategoriene, mens den nå inkluderer åtte kategorier. Differansen mellom den totale mengden CO₂-ekvivalenter (Scope 1, 2 og 3) rapportert i årsrapporten for 2023 og de beregnede utslippene ved bruk av Morescope for samme år utgjør 5.456 tonn CO₂-ekvivalenter.



● Scope 1 ● Scope 2 ● Scope 3 ● Activity data ● Spend data

NS-EN ISO 14001:2015-SERTIFISERT

SLH har en etablert og systematisk tilnærming til klima- og miljøarbeidet og har vært sertifisert i henhold til ISO 14001-standarden siden 2002. Standarden krever årlig revisjon av en ekstern, akkreditert revisor, samt resertifisering hvert tredje år. SLH ble sist resertifisert i november 2022, med neste re-sertifisering planlagt for november 2025.

Selv om ISO 14001-standarden ikke fastsetter et spesifikt rapporteringsformat, stiller den krav til dokumentasjon og rapportering som utgjør et viktig grunnlag for ekstern kommunikasjon og bærekraftsrapportering. Dette er særlig relevant når standarden integreres med ESG-krav og øvrige rapporteringsrammeverk.



ETTERLEVELSE AV ÅPENHETSLOVEN

Åpenhetsloven (LOV-2021-06-18-99) skal fremme virksomheters respekt for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i forbindelse med produksjon av varer og levering av tjenester. Den skal også sikre allmenheten tilgang til informasjon om hvordan negative konsekvenser for grunnleggende

menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold håndteres.

SLH deltar aktivt i arbeidet for å fremme åpenhet, integritet og ansvarlighet og arbeider målrettet for å forebygge korrupsjon og misligheter både nasjonalt og internasjonalt. Selskapet har en nulltoleransopolitikk for alle former for korrupsjon og har etablert tiltak for å sikre etterlevelse av gjeldende regelverk og beste praksis innen antikorrupsjonsarbeid.

Som et selskap underlagt åpenhetsloven, er SLH forpliktet til å offentliggjøre en årlig redegjørelse av selskapets aktsomhetsvurderinger i samsvar med OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv. Dette innebærer en systematisk kartlegging og vurdering av hvordan selskapet identifiserer, forebygger og håndterer risiko knyttet til menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i verdikjeden. Redegjørelsen skal gi innsikt i hvilke tiltak som iverksettes for å redusere negativ påvirkning og sikre ansvarlig forretningspraksis.

REFERANSELISTE ETTER ESRS-KRAV

Referanselisten under viser hvordan SLH har brukt ESRS, og gir en oversikt over informasjonen som finnes i bærekraftsrapporten.



Kapittel	Standard	Opplysningskrav	Side
GENERELL INFORMASJON			<u>17</u>
Rapporteringsoppbygging	ESRS 2	BP-1, BP-2, IRO-2	<u>21 - 31</u>
Organisering av bærekraftsarbeidet	ESRS 2	GOV-1, GOV-2, GOV-3, GOV-4, GOV-5	<u>22 - 29</u>
Bærekraftstrategi, forretningsmodell og verdikjede	ESRS 2	SBM-1, MDR-P	<u>32 - 35</u>
Interessentdialog	ESRS 2	SBM-2	<u>36 - 38</u>
Vesentlige bærekraftsforhold	ESRS 2	SBM-3, IRO-1, IRO-2	<u>39 - 42</u>
Integrering av bærekraft i retningslinjer og prosesser	ESRS 2	MDR-M, MDR-T	<u>41</u>
MILJØINFORMASJON			<u>42</u>
Klimaendringer	ESRS E1		<u>44</u>
Omstillingsplan	ESRS E1	E1-1	<u>44</u>
Strategier	ESRS E1	E1-2	<u>44 - 48</u>
Tiltak og ressurser	ESRS E1	E1-3	<u>48</u>
Mål	ESRS E1	E1-4	<u>48 - 50</u>
Energiforbruk og energimiks	ESRS E1	E1-5	<u>50 - 51</u>
Klimaregnskap	ESRS E1	E1-6	<u>51</u>
Finansiell virkning	ESRS E1	E1-9	<u>52</u>
Forurensning	ESRS E2		<u>52</u>
Vesentlige faktorer	ESRS E2	IRO-1	<u>52 - 53</u>
Strategier	ESRS E2	E2-1	<u>53</u>
Tiltak og ressurser	ESRS E2	E2-2	<u>53 - 55</u>
Mål	ESRS E2	E2-3	<u>55 - 56</u>
Miljøovervåkingsprogram	ESRS E2	E2-4	<u>56 - 57</u>
Bekymringsfulle stoffer	ESRS E2	E2-5	<u>57</u>
Finansielle virkning	ESRS E2	E2-6	<u>57 - 58</u>
Vannressurser	ESRS E3		<u>59</u>
Vesentlige faktorer	ESRS E3	IRO-1	<u>59</u>
Vannforvaltning	ESRS E3	E3-2, E3-4	<u>59</u>
Mål	ESRS E3	E3-3	<u>55 - 56, 59</u>
Finansiell virkning	ESRS E3	E3-5	<u>57 - 58</u>
Biologisk mangfold og økosystemer	ESRS E4		<u>60</u>
Vesentlige faktorer	ESRS E4	IRO-1	<u>60 - 61</u>
Strategier	ESRS E4	E4-1, E4-2, E4-3, E4-5, E4-6	<u>61</u>
Ressursbruk og sirkulærøkonomi	ESRS E5		<u>62</u>
Vesentlige faktorer	ESRS E5	IRO-1	<u>62</u>
Strategier	ESRS E5	E5-1	<u>62</u>
Tiltak og ressurser	ESRS E5	E5-2	<u>62 - 63</u>
Mål	ESRS E5	E5-3	<u>63</u>
Inngående ressurser	ESRS E5	E5-4	<u>63</u>
Utgående ressurser	ESRS E5	E5-5	<u>63 - 64</u>
Finansielle virkninger	ESRS E5	E5-6	<u>64</u>



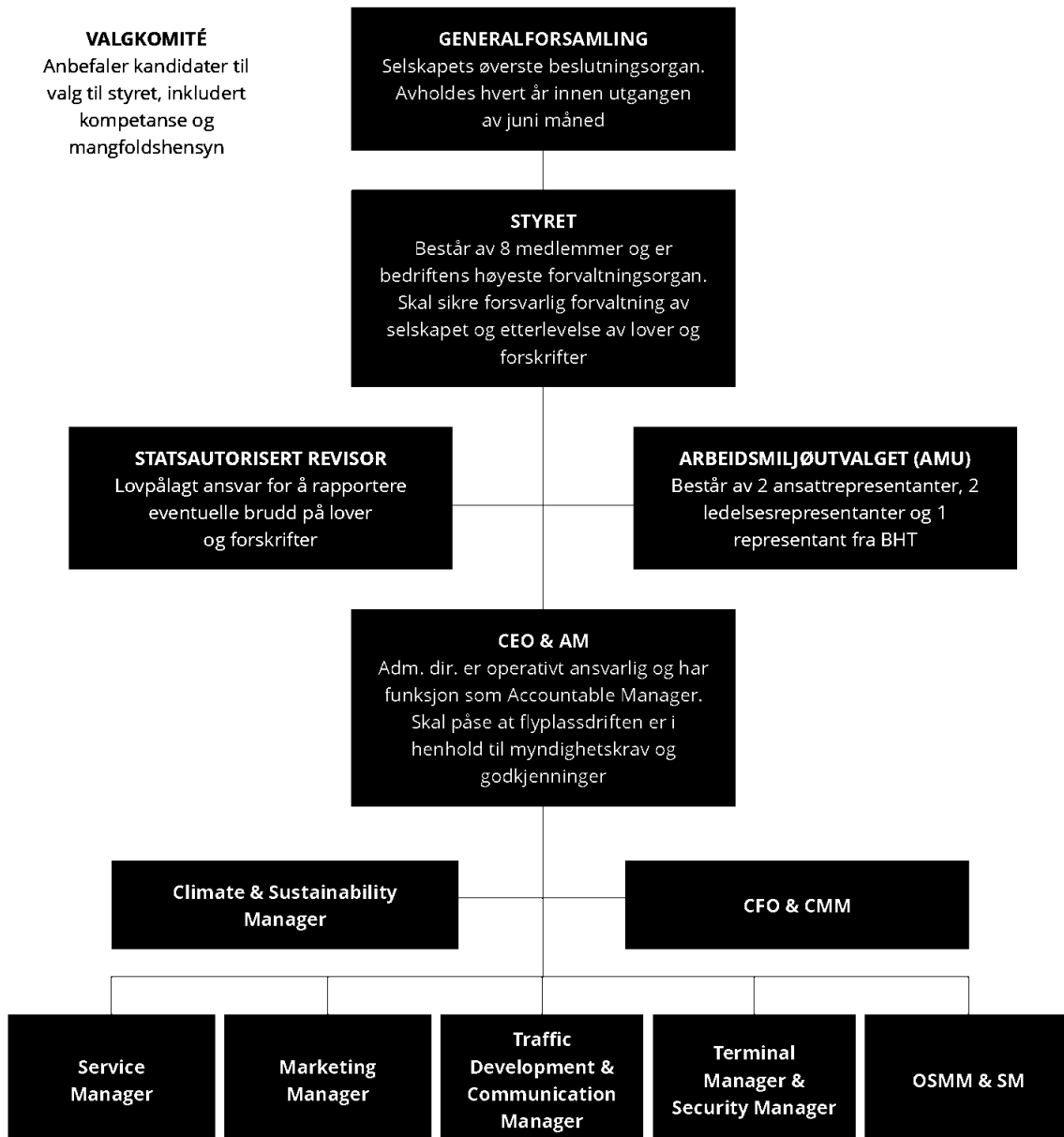
Kapittel	Standard	Opplysningskrav	Side
SOSIALE OPPLYSNINGER			<u>65</u>
Egen arbeidskraft	ESRS S1		<u>65</u>
Vesentlige faktorer	ESRS S1	IRO-1	<u>65</u>
Strategier	ESRS S1	S1-1	<u>65</u>
Prosesser	ESRS S1	S1-2, S1-3	<u>67 - 68</u>
Tiltak og ressurser	ESRS S1	S1-4	<u>69 - 70</u>
Mål	ESRS S1	S1-5	<u>70 - 71</u>
Arbeidstakere i verdikjeden	ESRS S2		<u>72</u>
Vesentlige faktorer	ESRS S2	IRO-1	<u>72</u>
Strategier	ESRS S2	S2-1	<u>72</u>
Prosesser	ESRS S2	S2-2, S2-3, S2-4, S2-5	<u>73 - 74</u>
Berørte lokalsamfunn	ESRS S3		<u>74</u>
Vesentlige faktorer	ESRS S3	IRO-1	<u>74</u>
Strategier	ESRS S3	S3-1, S3-2, S3-3, S3-4, S3-5	<u>74 - 75</u>
Forbrukere og sluttbrukere	ESRS S4		<u>76</u>
Vesentlige faktorer	ESRS S4	IRO-1	<u>76 - 77</u>
Strategier	ESRS S4	S4-1, S4-2, S4-3, S4-4, S4-5	<u>77</u>
INFORMASJON OM FORRETNINGSETIKK			<u>79</u>
Vesentlige faktorer	ESRS G1	IRO-1	<u>79</u>
Strategier	ESRS G1	G1-1	<u>79 - 81</u>
Redegjørelse etter åpenhetsloven	ESRS G1	G1-2	<u>81</u>
Korrupsjon og bestikkelser	ESRS G1	G1-3	<u>82</u>
Etikk og samfunnsansvar	ESRS G1	G1-1	<u>82</u>
Politisk innflytelse og lobbyvirksomhet	ESRS G1	G1-5	<u>82</u>
Betalingspraksis	ESRS G1	G1-6	<u>82 - 83</u>
DATA OG STATISTIKKER			<u>84</u>
Energibruk og energimiks	ESRS E1	E1-6	<u>84</u>
GHG utslipp	ESRS E1	E1-6	<u>84</u>
Flyavising og baneavising	ESRS E2	E2-4	<u>84</u>
Vannforbruk	ESRS E3	E3-4	<u>84</u>
Generert avfall	ESRS E5	E5-5	<u>84</u>
Helse og personsikkerhet	ESRS S1	S1-5, S1-14	<u>85</u>
Diskriminering	ESRS S1	S1-17	<u>85</u>
Menneskerettigheter	ESRS S1	S1-17	<u>85</u>
Korrupsjon og bestikkelser	ESRS G1	G1-4	<u>85</u>



ORGANISERING AV BÆREKRAFTSARBEIDET (ESRS 2 GOV-1)

Sandefjord Lufthavn AS (SLH) er et privat aksjeselskap og er organisert i samsvar med kravene i aksjeloven. Bærekraft er en del av virksomhetens overordnede selskapsstyring, hvor styret har det overordnede

ansvaret, mens administrasjonen er ansvarlig for gjennomføring av tiltak og oppfølging av bærekraftsarbeidet.





SAMMENSETNING OG MANGFOLD I SLHS STYRE OG LEDELSE

Selskapets styre består av fire kvinner og fire menn, hvorav seks uavhengige representanter og to ansattrepresentanter. Alle styremedlemmene har ulik kompetanse, ferdigheter og bakgrunn. Styret er bevisst på de samfunnsmessige forventningene om tiltak for å fremme likestilling i styret og de kravene til kjønnsbalanse i norske styrer som Stortinget har vedtatt.

>> [Styrets sammensetning, side 10](#)

SLHs ledergruppe har åtte medlemmer som består av fire kvinner og fire menn. Kvinner og menn med lik stillingsnivå har samme lønnsnivå.

MANDAT OG RETNINGSLINJER

SLHs mandat og retningslinjer er basert på prinsippene i de norske retningslinjene for eierstyring og selskapsledelse. Styret følger aksjelovens bestemmelser om forvaltning og tilsyn med selskapet og har ansvar for å sikre at virksomheten drives i tråd med god selskapsledelse. I samsvar med vedtektene skal styret også sørge for at selskapet ivaretar sitt samfunnsansvar. Styrets oppgaver er definert i en egen instruks som revideres årlig og oppdateres ved endringer i regelverket eller ved behov.

Styret har det overordnede ansvaret for at bærekraftsmål og strategier integreres i SLHs virksomhet og beslutningsprosesser. Administrerende direktør har ansvar for den operasjonelle implementeringen av bærekraftsmålene og rapporterer jevnlig til styret om status og fremdrift.

SLH har integrert bærekraft i forretningsstrategien som en kjernekomponent i selskapets visjon om å være en moderne og effektiv flyplass. SLH har forpliktet seg til å støtte FNs bærekraftsmål og bidrar aktivt til å fremme grønn teknologi, bærekraftig vekst og verdiskaping i regionen. SLH arbeider tett med interessenter for å fremme ansvarlig forretningspraksis, og benytter flere mekanismer for å overvåke og sikre fremdrift i bærekraftsarbeidet.

Som en nøkkel til bærekraftig drift, prioriteres helse, sikkerhet og trivsel blant ansatte der «Team TORP» er en struktur for samarbeid mellom SLH og de andre aktørene på lufthavnen, med fokus på HMS-samordning og opprettholdelse av et trygt og inkluderende arbeidsmiljø.

LEDELSENS ANSVAR FOR STYRING, KONTROLL OG RISIKOHÅNDTERING

Bærekraft er integrert i de strategiske og operasjonelle beslutningsprosessene. Sentrale bærekraftsområder og resultatmål fastsettes av styret ved årlig gjennomgang av strategi, budsjett- og forretningsplaner basert på innspill fra selskapets ledergruppe. SLH benytter en holistisk tilnærming til bærekraftig vekst som balanserer økonomiske mål med miljømessige og sosiale hensyn. Beslutningene baseres på resultater fra internkontroller, analyser og revisjoner, samt eksterne faktorer som samfunnsutvikling og regulatoriske endringer.

SLH har etablert robuste systemer for overvåking og evaluering av bærekraftsarbeidet, blant annet via internrevisjoner, ledelsens gjennomgåelse, overvåkingsprogrammer, vernerunder og oppfølging i AMU. I tillegg er det etablert spesifikke programmer med delmål og handlingsplaner hvor fagansvarlige overvåker fremdriften og rapporterer regelmessig til ledergruppen og styret.

Årlig ledelsens gjennomgåelse fungerer som en helhetlig vurdering, hvor etterlevelse av interne retningslinjer og myndighetskrav evalueres i sammenheng med fremdriften mot strategiske mål. Årlige gjennomganger inkluderer en systematisk vurdering av risikoer, muligheter og påvirkninger knyttet til flyplassdrift, safety, security og ytre miljø, som sikrer kontinuerlig forbedring og samsvar med relevante krav.



Uavhengige styremedlemmer

75 %

Seks uavhengige representanter
To ansattrepresentanter

Styrets kjønnsfordeling

50 %

Fire kvinner og fire menn

Ledergruppens kjønnsfordeling

50 %

Fire kvinner og fire menn

Rolle	Ansvarsområde
CEO	Ansvarlig for den operasjonelle implementeringen av bærekraftsmål og rapportering til styret, herunder status på resultatmål, aktuelle fokusområder og bærekraftssaker. CFO og Klima- og bærekraftssjef har medansvar for å rapportere bærekraftsresultatene i tråd med integrerte rapporteringsmål.
Accountable Manager (AM)	AM har det overordnede ansvaret for å sikre at alle operasjonelle og tekniske aktiviteter kan finansieres og gjennomføres i samsvar med myndighetskravene og eventuelle krav som flyplassen selv har fastsatt. AM er ansvarlig for at flyplassen har nominert personer som ivaretar øvrige krav i operatør- og utformingssertifikatet. CEO innehar rollen som AM.
CFO	Ansvarlig for SLHs økonomiske og finansielle styring, inkludert regnskap, budsjettering, anskaffelser, kontraktsforhandlinger, finansielle analyser, lønn, fakturering og forsikring. I tillegg innehar CFO ansvar for 1) HR inkludert ansettelse, veiledning av ansatte, arbeidsreglement, taushetsklæringer og retningslinjer for etikk, 2) IKT inkludert infrastruktur, utstyr og cyber security og 3) TORP Booking som er selskapets reisebyrå.
Compliance Monitoring Manager (CMM)	Ansvarlig for å overvåke det totale styringssystemet i samsvar med EU 139/2014, inkludert å føre tilsyn med at eksterne og interne krav overholdes. CFO innehar rollen som CMM og er ansvarlig for overvåking av rapporteringsprosessene og effektiviteten til selskapets interne kvalitetskontroll og risikostyringssystemer.
Safety Manager (SM)	Ansvarlig for å ivareta bedriftens sikkerhetsstyringssystem på vegne av AM. OSMM innehar rollen som SM.
Security Manager	Er godkjent av Luftfartstilsynet iht. BSL A 2-1 og er ansvarlig for at selskapet til enhver tid oppfyller luftfartsmyndighetens krav til sikkerhet og for etterlevelse av godkjent sikkerhetsprogram. Terminalleder innehar rollen som Security Manager.
Operational Service and Maintenance Manager (OSMM)	Ansvarlig for styring og overvåking av flyplassens utforming og ansvarlig for at den daglige operative driften utføres i samsvar med myndighetspålagte og egenpålagte krav, herunder etterlevelse av internkontrollsystemet. OSMM er leder for flyplassens operative drift.
Climate & Sustainability Manager	Ansvarlig for at selskapets miljøstyringssystem er i henhold til NS-EN ISO 14001:2015 og skal påse at ytre miljø blir ivaretatt i den daglige driften, samt at myndighetspålagte klima- og miljøkrav overholdes. Innehar rollen som HMS-koordinator og skal samordne HMS-arbeidet på lufthavnen.



BÆREKRAFTSKOMPETANSE

Som sertifisert lufthavn stilles det strenge krav til kompetanse og opplæring for å sikre sikker, effektiv og bærekraftig drift. Kravene kommer fra både nasjonale myndigheter og internasjonale standarder. Kompetansekravene er spesifikke for de ulike ansvarsområdene og stiller blant annet krav til operativ drift, utforming av flyplassen, sikkerhet og beredskap, samt miljøforvaltning og kjemikalie-håndtering. Krav til kompetanse er beskrevet i selskapets stillingsbeskrivelser.

Det skal gjennomføres regelmessig opplæring fra enten eksterne kursholdere eller interne instruktører som er godkjent i henhold til gjeldende regelverk. Personell i kritiske funksjoner skal sertifiseres og resertifiseres. Kursene skal være lokalt tilpassede og det må dokumenteres at alle ansatte har nødvendig kompetanse og har gjennomgått nødvendig

opplæring. Klima- og bærekraftssjef skal sikre forståelse av bærekraftsstyring og -utvikling i selskapet, samt bidra til en proaktiv og fremtidsrettet tilnærming til bærekraftig risikostyring.

Rekruttering av ansatte gjøres for å sikre at SLH til enhver tid har korrekt sammensatt bemanning med tilstrekkelig kompetanse. I forkant av rekruttering skal det foreligge en skriftlig vurdering av hvilket behov som foreligger. Dette skal vurderes opp mot nåværende bemanningssammensetning, kompetanse og fremtidige behov. Avdelingsleder er ansvarlig for at dette foreligger. Ved behov innhentes det ekstern fagkompetanse fra blant annet rådgivere i forbindelse med prosjektgjennomføringer og kartlegginger.



HÅNTERING AV BÆREKRAFTSRELATERTE FORHOLD (ESRS 2 GOV2)

Bærekraftsarbeidet i Sandefjord Lufthavn (SLH) er forankret i styret, og gjennomgås årlig i henhold til et årshjul. Det ble avholdt åtte styremøter i 2024. Styret blir ellers orientert og involvert i arbeidet med bærekraft etter behov. Administrerende direktør er ansvarlig for å rapportere vesentlige bærekraftsforhold og -risiko til styret. Økonomisjef og Klima- og bærekraftssjef har medansvar for å rapportere bærekraftsresultatene i tråd med integrerte rapporteringsmål.

Årlige ledelsens gjennomgørelser (LG) av vesentlige fagområder sikrer en systematisk oppfølging av at SLHs kvalitetssystem fungerer hensiktsmessig og effektivt, samt tilfredsstillende myndighetskrav og interne krav. LG skal sikre at kvalitetssystemet etterleveres i hele organisasjonen og kontinuerlig forbedres. Kontinuerlig oppfølging, analyser og risikovurderinger i samsvar med forretningsplan og fastsatte mål i strategi og budsjett danner grunnlaget for rapporteringen av vesentlige bærekraftsforhold.

Tabellen under viser oppfølging av vesentlige bærekraftsforhold av styret og ledelse i 2024.

MILJØSTYRINGSSYSTEM

Klima- og bærekraftssjef er ansvarlig for at selskapets miljøstyringssystem er i henhold til NS-EN ISO 14001:2015 og skal påse at ytre miljø blir ivarettatt i

den daglige driften og at myndighetspålagte klima- og miljøkrav overholdes.

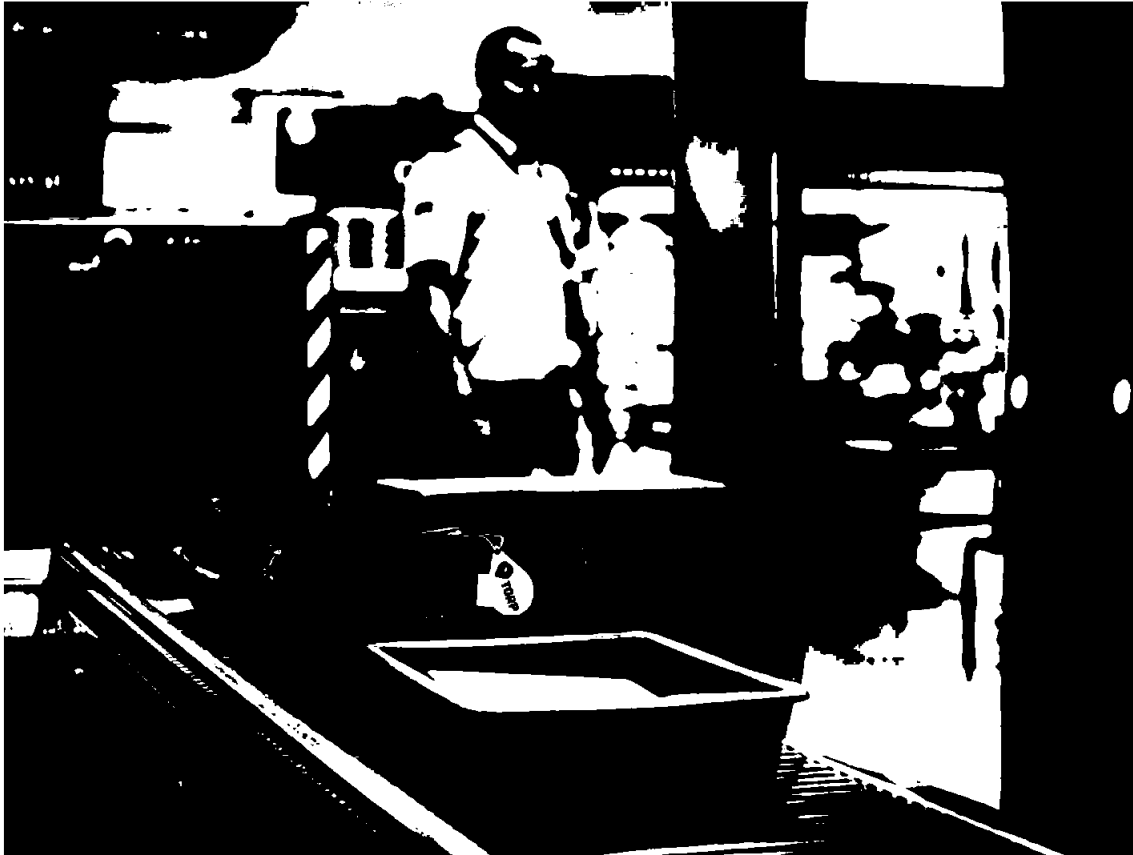
>> [Informasjon om ISO-sertifiseringen, side 19](#)

PÅVIRKNING, RISIKO OG MULIGHETER

Den geopolitiske situasjonen i verden skaper stor usikkerhet både for SLH og generelt for luftfartsbransjen. I tillegg kan endringer i regulativer fra norske myndigheter og EU få stor innvirkning på selskapet. Store deler av EUs klima- og miljøregelverk er innlemmet i EØS-avtalen, og det anslås at rundt 80 % av norsk regelverk på dette området er basert på EU-direktiver. Selv om mange av reguleringene primært retter seg mot større foretak, vil de også påvirke SLH gjennom krav fra flyselskap, myndigheter og samfunnet. Lokalt vil beslutninger om intercity trasé- og stasjonsvalg ha stor betydning for TORPs rolle som et regionalt trafikknutepunkt.

Det ligger store muligheter i å skape bærekraftig vekst og verdiskaping gjennom digitalisering og bruk av kunstig intelligens. Videreutvikling av lufthavnen med fokus på grønne og innovative løsninger vil bidra til å ivareta både mennesker, klima og miljø, og styrke SLHs posisjon som en fremtidsrettet aktør i luftfarten.

Fagområde	Styre	Ledergruppe
Security	Styremøte 03	Årlig LG
Flyplassdrift	Styremøte 03	Årlig LG
Klima & Miljø	Styremøte 04	Årlig LG
Arbeidsmiljø	Styremøte 04	AMU (Q1/Q2/Q3/Q4)
HMS	Styremøte 04	AMU (Q1/Q2/Q3/Q4)
Airside Safety	Styremøte 03	Årlig LG
Cyber security	Styremøte 06	
Corporate Governance	Styremøte 06	Ledermøte 06



INTEGRERING AV BÆREKRAFT I INCENTIVORDNINGER D (ESRS 2 GOV-3))

Sandefjord Lufthavn (SLH) har en felles incentivordning for ledelsen og øvrige ansatte. For å være kvalifisert til å få utbetalt fra incentivordningen må man være i uoppsagt stilling på tidspunkt for tildeling og den ansatte må ha deltatt i den årlige medarbeiderundersøkelsen. Sykefravær eller redusert stillingsbrøk tilsier tilsvarende reduksjon i utbetalingsbeløp. Styrets leder har ingen form for bonus eller overskuddsdelinger, mens administrerende direktør har en resultatavhengig bonusordning.

Vilkårene for incentivordningene fastsettes av styret. Incentivordningen er utformet for å støtte selskapets bærekraftsmål og fremme en balansert utvikling innen økonomisk, miljømessig og sosial bærekraft. Kriteriene sikrer at incentivordningen ikke bare er økonomisk målrettet, men også bidrar til en helhetlig og bærekraftig utvikling av virksomheten. Utvalgte

incentivkriterier og kvalifiseringsgrenser sammenfaller med fokusområder i strategien, samt overordnede målsettinger.

SLH jobber kontinuerlig med å styrke sammenhengen mellom bærekraftsresultater og incentiordninger. Fremover vurderes en ytterligere integrasjon av miljømessige og sosiale indikatorer for å sikre at incentivordningen støtter selskapets ambisiøse mål om nullutslipp innen 2030 og ivaretagelse av sosialt ansvar.

Ved oppnåelse av kvalifiseringskravene utbetales et forhåndsbestemt beløp basert på definerte kriterier. I 2024 ble kvalifiseringsgrensen for 4 av 5 kriterier oppnådd.

AKTSOMHETSVURDERINGER (ESRS 2 GOV-4)

Sandefjord Lufthavn (SLH) forplikter seg til å opprettholde en høy etisk standard i all virksomhet og gjennomfører løpende aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv og åpenhetsloven, og har implementert metodikken i aktsomhetshjulet. Aktsomhetsprinsippet danner grunnlaget for selskapets aktiviteter og beslutninger, og utføres for å identifisere, redusere og forhindre brudd på menneskerettigheter og arbeidsvilkår. SLH har en risikobasert tilnærming til aktsomhetsvurderingene og prioriterer områder med mest alvorlig risiko og påvirkningsmulighet.



Figur: Aktsomhetshjulet iht. OECDs retningslinjer

RETNINGSLINJER FOR ETIKK (CODE OF CONDUCT)

SLHs retningslinjer for etikk fastsetter krav til etikk, likestilling, menneskerettigheter, samfunnsansvar, antikorrupsjon, arbeidsforhold, samt klima og miljø. Retningslinjene er implementert gjennom selskapets arbeid med etikk og forankret i relevante funksjonspolicyer, arbeidsprosesser og prosedyrer.

Ansvarlig og etisk forretningspraksis er integrert i SLHs Corporate Governance-struktur og er grunnleggende for selskapets virksomhetsstyring. Dette innebærer at selskapet ikke bare overholder gjeldende lover og regler, men også aktivt etterlever interne retningslinjer for etikk og samfunnsansvar. SLH har nulltoleranse for korrupsjon og bestikkelser, og arbeider målrettet for å sikre rettferdig konkurranse og forhindre uetisk atferd hos forretningsforbindelser.

Retningslinjene beskriver tydelig forventet arbeidsrelatert atferd og hvordan ansatte skal opptre overfor kollegaer, kunder, leverandører, passasjerer og øvrige interessenter. Ansvar for etterlevelse av retningslinjer for etikk er forankret hos selskapets ledelse og styre, og alle ansatte har et individuelt ansvar for å utøve god dømmekraft og følge retningslinjene i sitt daglige arbeid.

SAMARBEIDSPARTNERE

Alle leverandører og forretningspartnere som samarbeider med SLH må signere en avtale om ansvarlig forretningsførsel. Vi forventer at samarbeidspartnere følger grunnleggende prinsipper for samfunnsansvar i tråd med selskapets retningslinjer for etikk. Leverandører som ønsker å delta i anbudskonkurranser om kontrakter med SLH, må forplikte seg til å etterleve disse prinsippene og demonstrere ansvarlig forretningspraksis gjennom hele leverandørkjeden.

ANSKAFFELSER

SLH er underlagt regelverket for offentlige anskaffelser som også stiller krav om bærekraft gjennom miljøhensyn, anstendige lønns- og arbeidsforhold, bruk av lærlinger og universell utforming. Dette bidrar til å sikre at selskapets anskaffelser ikke bare oppfyller økonomiske og operative behov, men også fremmer ansvarlig og bærekraftig forretningspraksis.

Alle anskaffelsesprosesser skal gjennomføres i henhold til selskapets anskaffelsespolicy, som skal sikre rettferdig konkurranse og etterlevelse av habilitetskrav. Ved ellers like kommersielle betingelser, vilkår og kvalitet, skal leverandører som tilbyr klima- og miljøvennlige, samfunnsansvarlige og fremtidsrettede løsninger foretrekkes. Prinsippene i SLHs policy for klima og miljø, samt retningslinjene for samfunnsansvar inngår som viktige kriterier i beslutningsprosessen.



SENTRALE ELEMENTER I AKTSOMHETSVURDERINGEN

Hovedelementer	Avsnitt i bærekraftserklæringen	Side
a) Integrering av retningslinjer for etikk i styring, strategi og forretningsmodell	ESRS 2 GOV-2 Håndtering av bærekraftsrelaterte forhold	26
	ESRS 2 GOV-3 Integrering av bærekraftsforhold i incentivordninger	27
	ESRS 2 GOV-4 Aktsomhetsvurderinger	28
	ESRS 2 SBM-3 Vesentlige temaer og hvordan SLH forstår dem	39
b) Samarbeid med berørte interessenter i alle viktige trinn av aktsomhetsvurderingen	ESRS 2 GOV-2 Håndtering av bærekraftsrelaterte forhold	26
	ESRS 2 SBM-2 Interessentdialog	36
	ESRS 2 IRO-1 SLHs vesentlighetsprosess	42
	ESRS 2 MDR-P Integrering av bærekraft i våre retningslinjer og prosesser	41
	ESRS 2 S1-2 Samarbeid med egne arbeidstakere og arbeidsrepresentanter	67
	ESRS 2 S2-2 Samarbeid med arbeidstakere i verdikjeden	73
	ESRS 2 S3-2 Samarbeid med berørte lokalsamfunn	75
	ESRS 2 S4-2 Samarbeid med forbrukere og sluttbrukere	76
c) Identifisering og vurdering av negative påvirkninger	ESRS 2 IRO-1 SLHs vesentlighetsprosess	42
	ESRS 2 SBM-3 Vesentlige temaer og hvordan SLH forstår dem	39
	ESRS 2 G1-1 Varslingsprogram	80
	ESRS 2 MDR-P Varslings policy	80
d) Iverksetting av tiltak for å håndtere negative påvirkninger	ESRS E1-3 Tiltak og ressurser - klimaendringer	48
	ESRS E2-2 Tiltak og ressurser - forurensning	53
	ESRS E3-2 Tiltak og ressurser - vann og havressurser	59
	ESRS E4-3 Tiltak og ressurser - biologisk mangfold og økosystemer	61
	ESRS E5-2 Tiltak og ressurser - sirkulærøkonomi	62
	ESRS S1-4 Tiltak og ressurser - egen arbeidskraft	69
	ESRS S2-4 Tiltak og ressurser - arbeidstakere i verdikjeden	74
	ESRS S3-4 Tiltak og ressurser - berørte lokalsamfunn	74
	ESRS S4-4 Tiltak og ressurser - forbrukere og sluttbrukere	76
	ESRS G1-1 Selskapskultur	79
e) Oppfølging av innsats-effektiviteten og kommunikasjon	ESRS 2 MDR-M Mål og statistikk - miljødata	84
	ESRS 2 MDR-M Mål og statistikk - sosiale data	85
	ESRS 2 MDR-M Mål og statistikk - styringsdata	85
	ESRS 2 SBM-1 Strategiske fokusområder, ambisjoner og mål	32



RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL (ESRS 2 GOV-5)

Sandefjord Lufthavn (SLH) har etablert robuste prosesser for risikostyring og internkontroll som sikrer kvalitet og pålitelighet i bærekraftsrapporteringen. For å identifisere og håndtere risiko knyttet til rapporteringen, gjennomføres det blant annet regelmessige vurderinger av potensielle feil og mangler i datainnsamlingen, samsvar med standarder og oppfyllelse av regulatoriske krav. Risikovurderinger omfatter faktorer som datakvalitet, aktualitet og interne kontrollmekanismer for å sikre nøyaktig og pålitelig rapportering. Bærekraftsrisikostyring er en integrert del av selskapets overordnede risikostyringssystem og følges opp jevnlig med rapportering til styret og ledelsen.

SLH har standardiserte prosesser for innsamling og verifisering av data, der internkontrollprosessene er utformet for å sikre fullstendighet, integritet og nøyaktighet i estimeringer. Systemet overvåker også tilgjengeligheten av data fra oppstrøms og nedstrøms verdikjede, samt tidsriktigheten av informasjonen. Disse mekanismene utgjør kjernen i risikostyrings- og internkontrollsystemet for bærekraftsrapportering og sikrer at interne kontroller er på plass for å håndtere relevante risikoer effektivt.

METODE FOR RISIKOVURDERING

SLH benytter en systematisk tilnærming for å identifisere, vurdere og håndtere risiko knyttet til bærekraft og rapportering. Metodikken er forankret i anerkjente rammeverk som ISO 31000 og ISO 14001 og sikrer en strukturert risikostyring på tvers av selskapets operasjoner. Potensielle bærekraftsrisikoer, operasjonelle utfordringer og rapporteringskrav kartlegges gjennom interessentdialoger for å fange opp eksterne forventninger og bekymringer, interne arbeidsmøter og risikoanalyser i relevante avdelinger, samt løpende vurdering av regulatoriske krav.

Hver identifisert risiko vurderes ut fra sannsynlighet for at den inntreffer og dens potensielle konsekvens for virksomheten. Analysen benytter både kvalitative og kvantitative metoder der det er relevant. SLH prioriterer risikoer ved hjelp av en risikomatrix som gir en strukturert vurdering av sannsynlighet og konsekvens, noe som bidrar til målrettede tiltak og effektiv håndtering av bærekraftsrelaterte utfordringer.

RISIKO KNYTTET TIL BÆREKRAFTSRAPPORTERING

SLH har identifisert flere risikoer knyttet til bærekraftsrapportering, som utfordringer relatert til datakvalitet, overholdelse av regelverk, transparens,

kompleksiteten til Scope 3-utslipp og ressursbegrensninger. For å sikre nøyaktighet, kravetterlevelse og troverdighet i rapporteringen, er det etablert strategier og kontrollmekanismer som reduserer disse risikoene. Gjennom en strukturert tilnærming og målrettede tiltak sikrer SLH at bærekraftsrapporteringen er pålitelig, samsvarende med regelverk og gir et helhetlig bilde av selskapets bærekraftsarbeid.

DATAKVALITET OG PÅLITELIGHET

En sentral utfordring er å sikre pålitelig innsamling av data fra både interne og eksterne kilder. Variasjon i kvalitet og metodikk kan føre til inkonsistente rapporter. For å motvirke dette har SLH innført standardiserte prosedyrer for datainnsamling og behandling i tråd med internasjonale standarder som GHG-protokollen. Bruk av digitale systemer for bærekraftsrapportering bidrar til bedre oversikt og reduserer risikoen for feil. I tillegg gjennomføres interne revisjoner for å validere data før rapportering.

OVERHOLDELSE AV REGELVERK OG STANDARDER

Endringer i regulatoriske krav stiller høye krav til samsvar, og manglende etterlevelse kan få juridiske og omdømmemessige konsekvenser. SLH overvåker kontinuerlig endringer i regelverket og oppdaterer interne rapporteringsprosedyrer for å sikre samsvar. Videre vil det webbaserede systemet for bærekraftsrapportering gi bedre oversikt og redusere risikoen for feil.

TRANSPARENS OG TROVERDIGHET

For å unngå at bærekraftsrapporten oppfattes som overfladisk eller misvisende, er det avgjørende å kommunisere bærekraftsmål, tiltak og resultater på en tydelig og dokumentert måte. Den webbaserede løsningen som SLH benytter til bærekraftsrapportering gir en strukturert tilnærming i henhold til ESRS-opplysningskrav, og inkluderer detaljerte forklaringer om metodikk og beregningsgrunnlag for å øke åpenheten og styrke tilliten til rapporten.

KOMPLEKSITET I SCOPE 3-UTSLIPP

Rapportering av Scope 3-utslipp er en utfordring på grunn av komplekse forsyningskjeder og begrenset tilgjengelighet på primærdata fra tredjepart. For å håndtere dette benytter SLH transaksjonsdata der spesifikke aktivitetsdata ikke er tilgjengelige, samtidig som det etableres samarbeid med leverandører for å forbedre datakvaliteten. Det er en gradvis tilnærming til utvidelse av Scope 3-rapporteringen etter hvert som datatilgangen øker.



RESSURSBEGRENSNINGER

Begrenset kapasitet, tid og kompetanse blant ansatte som er ansvarlige for bærekraftsrapporteringen kan påvirke både kvalitet og fremdrift. For å styrke kapasiteten investerer SLH i opplæring av ansatte innen rapporteringsstandarder og regulatoriske krav. Ved behov benyttes eksterne spesialister for støtte i komplekse rapporteringsprosesser, samtidig som automatisering av data-innsamling og rapportering implementeres for å frigjøre ressurser.

OVERVÅKING AV BÆREKRAFTSRAPPORTERINGEN

Ledelsen er ansvarlig for å sikre en effektiv risikostyring og internkontroll av bærekraftsrapporteringen. Risikovurderinger og kontrolltiltak er integrert i selskapets prosesser for å systematisk identifisere, overvåke og håndtere bærekraftsrelaterede risikoer.

Funn fra risikovurderinger og internkontroller brukes til å prioritere tiltak innen vesentlige bærekrafts-

områder, revidere mål og strategier, samt forbedre rapporteringsprosesser gjennom kontinuerlig læring og tilpasning. For å sikre at funnene vurderes og håndteres i tråd med selskapets strategiske beslutningsprosesser, mottar styret og administrerende direktør jevnlig oppdateringer.

Styret blir oppdatert om status og fremdrift i styremøter, mens ledelsen mottar regelmessige oppdateringer i ledermøter. Den løpende rapporteringen gir en helhetlig oversikt over bærekraftsarbeidet, inkludert gjennomførte tiltak og resultater fra risikovurderinger og internkontroll. Dette sikrer at strategiske beslutninger baseres på oppdatert og pålitelig informasjon. Gjennom diskusjoner og beslutninger om nødvendige tiltak sikres en klar ansvarsfordeling for implementeringer. Den løpende rapporteringen legger til rette for systematisk oppfølging av bærekraftsarbeidet og forbedring av rapporteringsprosessene.



BÆREKRAFTSSTRATEGI, FORRETNINGSMODELL OG VERDIKJEDE (ESRS 2 SBM-1, MDR-P)

Sandefjord Lufthavn (SLH) har ansvar for den sivile trafikkavviklingen på Torp Sandefjord lufthavn (TORP). Selskapet arbeider kontinuerlig for å tilby fullverdige lufthavntjenester og utvikle flyplassen i samsvar med næringslivets og de reisendes behov, slik at TORP forblir et moderne og effektivt regionalt transportknutepunkt.

I tillegg leies det ut lokaler til ulike aktører som opererer på lufthavnen, mens all kommersiell aktivitet er utkontraktert. Det er både innenriks- og utenrikstrafikk på TORP, men det er utenrikstrafikken som dominerer. TORP er landets tredje største lufthavn for utenrikstrafikk, kun Oslo og Bergen lufthavn er større.

BÆREKRAFTSSTRATEGI

SLHs bærekraftstrategi er forankret i styret og ledelsen og er en integrert del av selskapets forretningsstrategi. Den dekker alle tre ESG-dimensjonene og inkluderer strategiske KPIer og mål for selskapets mest vesentlige bærekraftsområder. Ansvar for gjennomføring ligger hos de respektive avdelingene, slik at bærekraftsarbeidet er operativt forankret i hele organisasjonen.

Strategien reflekterer SLHs brede samfunnsansvar og skal bidra til å realisere målet om reell, sunn og grønn vekst. Dette innebærer en helhetlig tilnærming der økonomiske mål balanseres med hensynet til klima, miljø, arbeidsforhold og samfunn – både på kort og lang sikt. SLH støtter FN's 17 bærekraftsmål og samarbeider aktivt med ulike interessenter for å fremme bærekraftige løsninger både innenfor og utenfor egen verdikjede.

BÆREKRAFTIG KLIMA OG MILJØ

Bærekraftig klima- og miljøforvaltning innebærer å redusere utslipp fra virksomheten vår, begrense bruk av ikke-fornybare ressurser, og minimere negativ

påvirkning på økosystemer. Det handler om å opprettholde økonomisk vekst samtidig som forbruket av naturressurser begrenses. Dette omfatter implementering av fornybare energikilder, energieffektive løsninger og smarte teknologier som bidrar til å redusere den generelle klima- og miljøpåvirkningen.

SOSIAL BÆREKRAFT

Vi tar hensyn til sosiale forhold internt i bedriften og for samfunnet for øvrig, og sikrer at økonomiske resultater ikke oppnås på bekostning av velferd og menneskerettigheter. Dette omfatter blant annet HMS, personvern, utdanning, anstendig arbeid, likestilling og kulturelt mangfold.

BÆREKRAFTIG SELSKAPSSYRING

Bærekraftig selskapsstyring handler om å skape verdier og vekst på en ansvarlig måte, inkludert, men ikke begrenset til, arbeid med personvern, anskaffelser og leverandører, samt arbeid mot korrupsjon og hvitvasking. Det innebærer også å utvikle grønne og innovative løsninger, fremme grønn teknologi og skape arbeidsplasser som ivaretar mennesker og miljø.

STRATEGISKE FOKUSOMRÅDER, AMBISJONER OG MÅL

SLHs virksomhetsstyring er i samsvar med selskapets forretningsstrategi. Strategien er bygget rundt fem strategiske fokusområder ansett som kritiske for å nå selskapets mål og ønskede posisjon. Disse områdene danner grunnlaget for selskapets prioriteringer utover den daglige driften av lufthavnen.

Bærekraftsambisjoner og målsettinger er integrert i alle de strategiske fokusområdene, slik at bærekraft forblir en sentral del av selskapets utvikling og beslutningsprosesser.

Strategiske fokusområder



Økonomi



Trafikkutvikling



Kundeopplevelse









Menneskene



Klima og miljø

SANDEFJORD LUFTHAVNS BÆREKRAFTSAMBISJONER OG -MÅLSETTINGER

	AMBSJONER	STRATEGISK KPI	VESENTLIGE ESRS-TEMAER	FNs BÆREKRAFTSMÅL/DELMÅL	
KLIMA- OG MILJØVENNLIG FLYPLASS	KLIMAENDRINGER	<p>SLH har en målsetting om at egen virksomhet (Scope 1+2) skal være fossilfri innen 2030 og har forpliktet oss til ACI Europe Resolution Net Zero Target Agreement. Som en del av nettonull-målet har SLH i tillegg en målsetting om å legge til rette for reduksjon av klimagassutslipp fra passasjertjenester og flytrafikk.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Netto null-utslipp innen 2030 fra egen drift 	<ul style="list-style-type: none"> • E1 Klimatilpasning • E1 Motvirkning av klimaendringer • E1 Energi 	<p>7.2) Øke andelen fornybar energi</p> <p>7.3) Forbedre energieffektivitet</p> <p>11.2) Legge til rette for kollektivtransport.</p> <p>13.1) Styrke evnen til å stå imot og tilpasse seg klimarelaterte farer og naturkatastrofer</p> <p>13.2) Innarbeide tiltak mot klimaendringene i strategier og planlegging</p> <p>13.3) Styrke enkeltpersoners og institusjoners evne til å motvirke, tilpasse seg og redusere konsekvensene av klimaendringer</p>  
	FORURENSNING	<p>SLH skal ha kontroll på bruk av kjemikalier og andre innsatsfaktorer og skal ikke ha brudd på utslippstillatelse fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark. Torp Sandefjord lufthavn (TORP) skal driftes med minst mulig støyulemper.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ingen brudd på utslippstillatelsen 	<ul style="list-style-type: none"> • E2 Forurensning av luft, vann og jordsmonn • E2 Problematiske stoffer • E2 Mikroplast • E3 Vann- og havressurser 	<p>6.3) Bedre vannkvalitet ved å redusere forurensning</p> <p>6.6) Verne og gjenopprette vannrelaterte økosystemer</p> <p>8.4) Gradvis bedre utnyttelsen av globale ressurser innenfor forbruk og produksjon, og arbeide for å oppheve koblingen mellom økonomisk vekst og miljøødeleggelse</p> <p>11.6) Redusere negativ påvirkning på miljøet med særlig vekt på luftkvalitet og avfallhåndtering</p>   
	BIOLOGISK MANGFOLD	<p>SLH skal bidra til ivaretagelse og forbedring av biologisk mangfold på og rundt TORP, samt av naturforholdene i vassdragene i lufthavnens nedbørsfelt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ingen brudd på utslippstillatelsen 	<ul style="list-style-type: none"> • E4 Direkte pådrivere av biodiversitet tap • E4 Virkninger på artenes tilstand • E4 Virkninger på økosystemets omfang og tilstand • G1 Dyrevelferd 	<p>12.2) Bærekraftig forvaltning og effektiv bruk av naturressurser.</p> <p>12.4) Oppnå en mer miljøvennlig forvaltning av kjemikalier og avfall gjennom hele livssyklusen og betydelig redusere utslipp av kjemikalier og avfall for å begrense skadevirkning for folkehelse og miljø.</p> <p>15.1) Bevare og gjenopprette bærekraftig bruk av ferskvannsbaserte økosystemer</p> <p>15.5) Iverksette tiltak for å redusere ødeleggelsen av habitater, stanse tap av biologisk mangfold og verne truede arter og forhindre at de dør ut.</p> <p>15.8) Innføre tiltak for å unngå innføring og spredning av fremmede arter for å redusere fremmede arters påvirkning på land- og vannbaserte økosystemer i betydelig grad</p>  
	SIRKULÆRØKONOMI	<p>Øke ombruk og sirkularitet med en ambisjon om å redusere total mengde avfall fra ordinær drift med 25 % fra 2019-nivå innen 2026. SLH har en målsetting om at minst 60 % av generert avfall på flyplassen skal kildesorteres. I tillegg har vi målsetting om en maks. avfallsmengde på 25 kg/m² BTA og minst 80 % kildesortering for nybygg, ombygging og rehabilitering.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Redusert avfallsmengde $\geq 25\%$ fra 2019 til 2026 • Sorteringsgrad $\geq 60\%$ 	<ul style="list-style-type: none"> • E5 Ressurstilførsel, inkludert ressursbruk • E5 Ressursbruk knyttet til produkter og tjenester • E5 Avfall 	<p>11.6) Redusere negativ påvirkning på miljøet med særlig vekt på luftkvalitet og avfallshåndtering</p> <p>12.4) Oppnå en mer miljøvennlig forvaltning av kjemikalier og avfall gjennom hele livssyklusen og betydelig redusere utslipp av kjemikalier og avfall for å begrense skadevirkning for folkehelse og miljø.</p> <p>12.5) Redusere avfallsmengden betydelig gjennom forebygging, reduksjon, materialgjenvinning og ombruk</p>  

	AMBIJONER	STRATEGISK KPI	VESENTLIGE ESRSTEMAER	FNs BÆREKRAFTSMÅL/DELMÅL		
SOSIALT ANSVAR	MANGFOLD OG LIKESTILLING	<p>SLH skal være en inkluderende og attraktiv arbeidsgiver, som aktivt og målrettet jobber for å fremme likestilling og hindre diskriminering.</p> <p>Vi skal ved rekruttering av nye medarbeidere signalisere åpenhet om kjønn, alder, religion, etnisitet, seksuell orientering og funksjonsevne.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fremme mangfold og likestilling i alle ansettelsesforhold 	<ul style="list-style-type: none"> S1 Likebehandling og muligheter for alle S2 Likebehandling og muligheter for alle S1 Andre arbeidsrelaterte rettigheter S2 Andre arbeidsrelaterte rettigheter 	<p>4.4) Oppnå en betydelig økning i antall unge og voksne som har kompetanse, blant annet i tekniske fag og yrkesfag, som er relevant for sysselsetting, anstendig arbeid og entreprenørskap</p> <p>5.5) Sikre kvinner fullstendig og reell deltakelse og like muligheter til ledende stillinger på alle nivåer der beslutninger tas.</p> <p>5.c) Fremme likestilling</p>	 
	ATTRAKTIV ARBEIDSGIVER OG GODT ARBEIDSMILJØ	<p>Alle ansatte på lufthavnen skal ha et godt og trygt arbeidsmiljø hvor de trives, føler seg trygge og har mulighet for utvikling, læring og progresjon.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Medarbeider-tilfredshet $\geq 80\%$ Korttidssykefravær $\leq 1,5\%$ Samlet sykefravær $\leq 4,5\%$ Fraværsskader = 0 	<ul style="list-style-type: none"> S1 Arbeidsforhold S2 Arbeidsforhold G1 Bedriftskultur 	<p>3.9) Redusere dødsfall og sykdomstilfeller forårsaket av farlige kjemikalier og forurenset luft, vann og jord.</p> <p>8.2) Øke den økonomiske produktiviteten gjennom diversifisering, teknologisk fremgang og innovasjon.</p> <p>8.8) Beskytte arbeiderrettigheter og fremme et trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakere</p>	 
	KORRUPSJON OG ØKONOMISK KRIMINALITET	<p>SLH skal jobbe for å forhindre korrupsjon og motvirke brudd på konkurranseret.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Null tilfeller av korrupsjon og bestikkelser 	<ul style="list-style-type: none"> G1 Bedriftskultur G1 Beskyttelse av varslere G1 Styring av relasjoner med leverandører inkludert betalingspraksis G1 Korrupsjon og bestikkelser 	<p>16.5) Redusere korrupsjon og bestikkelser i alle former</p> <p>16.6) Utvikle effektive, ansvarlige og åpne institusjoner</p> <p>16.7) Sikre lydhøre, inkluderende, deltakelsesbaserte og representative beslutningsprosesser på alle nivåer</p> <p>16.10) Sikre allmenn tilgang til informasjon og beskytte grunnleggende friheter, i samsvar med nasjonal lovgivning og internasjonale avtaler</p>	
LOKALSAMFUNN OG REISENDE	<p>Det skal ikke forekomme luftfartsulykker eller alvorlige luftfartshendelser på TORP som kan henføres til flyplassen, utformingen eller driften av denne.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Luftfartsulykker/ alvorlige luftfartshendelser = 0 Total passasjer-tilfredshet $\geq 4,3$ Ingen anslag mot sikkerheten 	<ul style="list-style-type: none"> S3 Samfunnsøkonomiske, -sosiale og -kulturelle rettigheter S3 Samfunnssivile og -politiske rettigheter S3 Politisk engasjement og lobbyvirksomhet 	<p>17.6) Styrke partnerskap mellom flere interessenter som kan mobilisere og dele kunnskap, ekspertise, teknologi og finansielle ressurser</p> <p>17.7) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap mellom det offentlige og det private og i det sivile samfunn som bygger på partnerskapenes erfaringer og ressursstrategier</p>		

FORHOLD SOM PÅVIRKER BÆREKRAFTSMÅLENE

Luftfartsnæringen har som mål å oppnå netto nullutslipp av CO₂ i internasjonal luftfart innen 2050, med fokus på teknologisk innovasjon, mer effektive operasjoner på bakken og i luften, samt gradvis innfasing av bærekraftig flydrivstoff. For TORP innebærer dette å gjennomføre operasjonelle forbedringer, tilrettelegge for mer effektive innflyvninger, legge til rette for bruk av bærekraftig drivstoff og på sikt utvikle infrastruktur for elektrisitet og hydrogen.

For å lykkes med ambisjonen om klimanøytral drift innen 2030, vil det være avgjørende å gjennomføre energieffektiviseringstiltak, etablere egenproduksjon av fornybar energi og fase ut fossile energikilder. Disse tiltakene forutsetter investering i ny teknologi, digitalisering og bruk av kunstig intelligens. Samtidig skal lufthavnen opprettholde en robust økonomi og sikre en sikker, effektiv og bærekraftig drift basert på høye etiske standarder.

FORRETNINGSMODELL

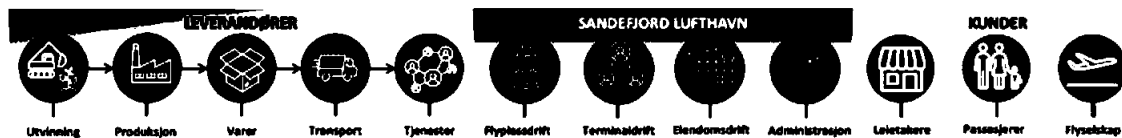
SLH har ansvar for å sikre en økonomisk bærekraftig og forsvarlig drift av TORP i samsvar med konsesjonskrav,

sertifikater og gjeldende regelverk. Selskapet leverer infrastruktur og tjenester til flyselskaper og deres passasjerer, med mål om å tilby en effektiv og sømløs reiseopplevelse. Samtidig forvalter og videreutvikler SLH eiendomsvirksomheten for å støtte lufthavnens langsiktige utvikling.

Som en sentral samfunnsaktør i regionen, har SLH et betydelig ansvar for å bidra til verdiskaping, ivareta sosiale forhold, sikre et trygt og inkluderende arbeidsmiljø, samt minimere egen miljø- og klimapåvirkning. Sikkerhet, samarbeid med lokale og nasjonale aktører, og ansvarlig forvaltning av ressurser er grunnleggende prinsipper i selskapets drift.

Vi følger utviklingen i luftfarten tett og engasjerer oss aktivt med relevante interessentgrupper. Gjennom hele verdikjeden vektlegges samarbeid og involvering, både med leverandører, samarbeidspartnere, flyselskap og frivillige organisasjoner, for å sikre ansvarlig og bærekraftig drift.

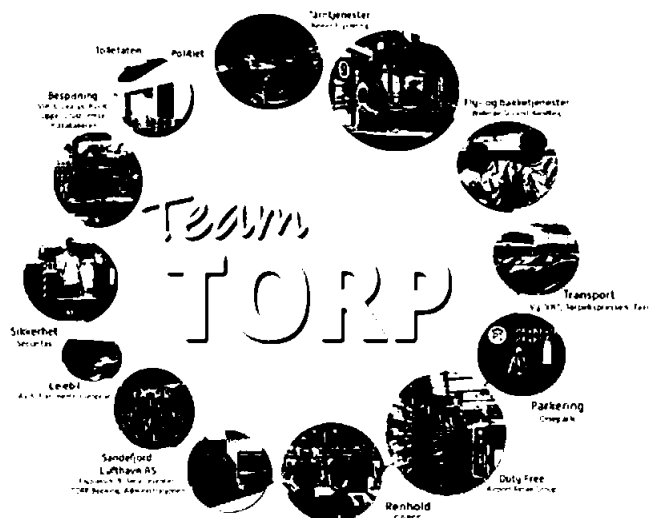
VERDIKJEDE



Flyselskapene som opererer på lufthavnen, samt foretak som leier arealer på TORP, er SLHs direkte kunder. Flypassasjerene, som benytter flyplassterminalen og de kommersielle tjenestene, er selskapets indirekte kunder.

SLH har inngått avtaler med ulike selskap for å utføre sentrale oppgaver på TORP. Sammen med SLH sine ansatte, utgjør disse selskapene og deres ansatte «Team TORP». Dette er aktører som har virksomheter med base på lufthavnen, eller innleide tjenester som er direkte underlagt SLH.

I tillegg består leverandørkjeden av en rekke godkjente leverandører av varer og tjenester.



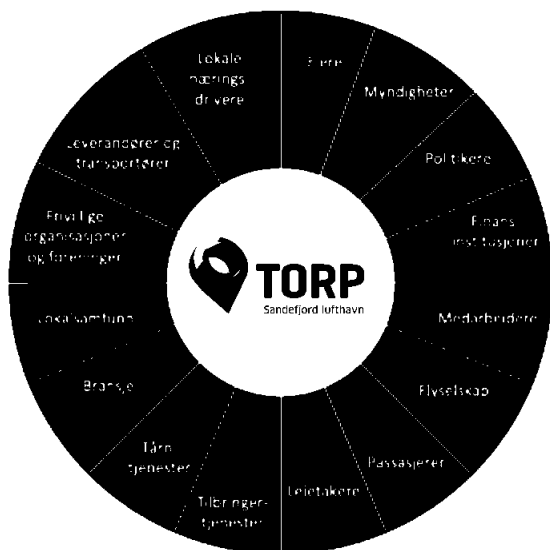
INTERESSENTDIALOG (ESRS 2 SBM-2)

En aktiv dialog med selskapets interessenter og en grundig forståelse av deres forventninger, synspunkter og krav anses som avgjørende for å støtte opp under Sandefjord Lufthavns (SLH) bærekraftstrategi og måloppnåelse.

Resultatene fra interessentdialogene kan ha innvirkning på selskapets strategi og forretningsmodell, og kan bidra til å forme beslutninger om selskapets fremtidige utvikling og retning.

INTERESSENTKARTLEGGING

SLH skal bidra til økt verdiskaping i lokalsamfunnet, blant annet gjennom sosialt engasjement og samarbeid med lokale foreninger. For å oppnå dette er det avgjørende å forstå interessentenes forventninger, både i egen drift og i hele verdikjeden - fra leverandører til sluttbrukere. Interessentanalysen er utarbeidet med grunnlag i et bredt spekter av innspill og data, inkludert samarbeidsmøter, kundeundersøkelser, analyser og gjeldende regulativer.



Virksomheten på TORP kan ha både positiv og negativ påvirkning på lokalsamfunn, mennesker, dyr, klima og miljø. Vi etterstreber kontinuerlig en aktiv og åpen dialog med våre interessenter, og anser at en fullstendig forståelse av deres forventninger og krav er av stor betydning og bidrar til å oppnå selskapets bærekraftstrategi. Basert på SLHs kjernevirksomhet er interne og eksterne interessenter kartlagt i tråd med forventningene i ISO 14001, OECD-rammeverket og ESRS. Kartleggingen omfatter en vurdering av interessentenes forventninger og krav, deres innflytelse på SLHs beslutninger, samt deres samlede vesenlighet. Analysen inkluderer også en gjennomgang av SLHs samsvarsforpliktelser overfor interessentene, samt tilhørende oppfølgingsstrategier og relevante tiltak.

INTERESSENTERS FORVENTNINGER

Tilbakemeldinger fra interessentdialoger utgjør en sentral del av den doble vesentlighetsanalysen og brukes aktivt for å identifisere SLHs mest vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter.

Den doble vesentlighetsanalysen er dynamisk og vil bli revurdert i andre halvdel av 2025. I tillegg planlegger SLH å gjennomføre både en klimarisikoanalyse og en naturrisikoanalyse i løpet av 2025.

Planlagte analyser vil bidra til å identifisere og prioritere de viktigste ESG-områdene, slik at tiltakene som iverksettes har størst mulig positiv effekt for både SLHs virksomhet og interessenter.

Endringer i strategiske prioriteringer, særlig innen klima og miljø, med mål om klimanøytral drift innen 2030, samt økt satsing på digitalisering og ny teknologi, er i stor grad i samsvar med interessentenes forventninger og behov.

Tilbakemeldinger fra interessenter er en integrert del av SLHs bærekraftsarbeid. Innsikt fra kundeundersøkelser, analyser og samarbeidsfora presenteres i ledermøter og inngår i de årlige ledelsens gjennomganger av fagområder. Styret holdes orientert og involveres ved behov. I tillegg er passasjer- og medarbeidertilfredshet viktige nøkkelindikatorer i selskapets strategi.



INTERESSENTANALYSE

INTERESSENER	TEMAER SOM OPPTAR INTERESSENTENE	ARENA FOR DIALOG (intervall)	SANDEFJORD LUFTHAVN SIN TILNÆRMING
Eiere	<ul style="list-style-type: none"> Verdiskapning, arbeidsplasser, lokalt engasjement, investeringer og avkastning på investerte midler Godt reisetilbud til næringsliv og fritidsmarked 	<ul style="list-style-type: none"> Generalforsamling (årlig) Eiermøter (jevnlig) 	<ul style="list-style-type: none"> Kvartalsvis og årlig resultatrapportering Årlig bærekraftsrapportering
Styret	<ul style="list-style-type: none"> Virksomhetsstyring Finansielle resultat Mål og strategi 	<ul style="list-style-type: none"> Styremøter (jevnlig) Kvartalspresentasjoner (kvartalsvis) Strategimøte (årlig) 	<ul style="list-style-type: none"> Presentasjon av ulike fagområder på styremøter iht. årsplan Kvartalsvis og årlig resultatrapportering Årlig bærekraftsrapportering Årlig strategisamling med styret og ledergruppen
Egne ansatte	<ul style="list-style-type: none"> Involvering og dialog Trygt og godt arbeidsmiljø Flexibilitet Utvikling og opplæring 	<ul style="list-style-type: none"> Dialog med ledere (jevnlig) Medarbeidersamtaler (årlig) Allmøter (jevnlig) Avdelingsmøter (jevnlig) Ansattsamlinger (halvårlig) Samarbeidsforum (kvartalsvis) Medarbeiderundersøkelser (årlig) 	<ul style="list-style-type: none"> Medarbeidere involveres gjennom daglig dialog med ledere, medarbeidersamtaler, avdelingsmøter og ulike samarbeidsforum med tillitsvalgte og verneombud. Det gjennomføres to ansattsamlinger i året hvor hensikten er å bygge kultur og gi samlet informasjon om aktuelle saker. Det gjennomføres digitale allmøter etter hvert styremøte. Det gjennomføres årlig medarbeiderundersøkelse. Kontorpersonell som ikke må være på kontoret har mulighet for hjemmekontor etter avtale. Gjennomføring av vernerunder iht. årsplan for å sikre et trygt arbeidsmiljø.
Øvrige ansatte i «Team TORP»	<ul style="list-style-type: none"> En god arena for utøvelse av egen næringsvirksomhet Trygt og godt arbeidsmiljø 	<ul style="list-style-type: none"> Brukermøter (jevnlig) Samordnede vernerunder (årlig) 	<ul style="list-style-type: none"> Jevnlige brukermøter med ledelsen i de ulike selskapene i terminalen. Minimum en årlig samordnet vernerunde i fellesarealer med aktuelle aktører.
Finansinstitusjoner	<ul style="list-style-type: none"> Betingelser knyttet til bærekraft Vurdering av klimarisiko 	<ul style="list-style-type: none"> Rapportering (årlig, kvartalsvis) Refinansiering/inngåelse av nye låneavtaler (ved behov) 	<ul style="list-style-type: none"> Regelmessig engasjement gjennom regulatorisk finansiell kommunikasjon. Kontinuerlig dialog. Transparent og regelmessig rapportering og offentliggjøring
Lokale og sentrale myndigheter	<ul style="list-style-type: none"> Overholdelse av vilkår i konsesjon og tillatelser Overholdelse av relevant lovgivning Overholdelse av regionale og kommunale planer og retningslinjer 	<ul style="list-style-type: none"> Tilsyn og revisjoner (jevnlig) Rapportering (årlig) Dialogmøter (jevnlig) 	<ul style="list-style-type: none"> Jevnlige tilsyn og revisjoner av aktuelle områder. Implementerte overvåkingsprogram. Årlig rapportering i henhold til tillatelser. Dialogmøter med aktuelle politikere, lokale og regionale myndigheter og offentlige etater. Varsling ved eventuelle brudd på tillatelser, eller ved fare for brudd, til aktuelle myndigheter.
Flyselskap	<ul style="list-style-type: none"> En god arena for utøvelse av sin næringsvirksomhet Oppfyllelse av kontrakt/avtale 	<ul style="list-style-type: none"> Dialogmøter (jevnlig) 	<ul style="list-style-type: none"> Det holdes jevnlig dialogmøter med flyselskapene Kontraktsoppfølging
Flypassasjerer	<ul style="list-style-type: none"> Rutetilbud, tilgjengelighet, effektivitet og ressursbruk Fasiliteter, infrastruktur, service og sikkerhet 	<ul style="list-style-type: none"> Kundeundersøkelser (halvårlig) Sosiale medier (jevnlig) Hjemmesiden til TORP (jevnlig) 	<ul style="list-style-type: none"> Halvårige standardiserte kundeundersøkelser i terminal (ACI) Jevnlig dialog i sosiale medier Markedsundersøkelser
Leietakere	<ul style="list-style-type: none"> En god arena for utøvelse av sin næringsvirksomhet Oppfyllelse av kontrakt/avtale 	<ul style="list-style-type: none"> Dialogmøter (jevnlig) 	<ul style="list-style-type: none"> Jevnlige dialogmøter med leietakerne Kontraktsoppfølging



INTERESSENER	TEMAER SOM OPPTAR INTERESSENTENE	ARENA FOR DIALOG (intervall)	SANDEFJORD LUFTHAVN SIN TILNÆRMING
Operasjonelle aktører på TORP	<ul style="list-style-type: none"> • Safety • Trafikk og ferdsel på flyside 	<ul style="list-style-type: none"> • Dialogmøter (jevnlig) 	<ul style="list-style-type: none"> • Jevnlige dialogmøter med operatører • To faste møter i året • Flysikringsmøter
Leverandører av varer og tjenester	<ul style="list-style-type: none"> • En god arena for utøvelse av sin næringsvirksomhet • Oppfyllelse av kontrakt/avtale 	<ul style="list-style-type: none"> • Dialogmøter (jevnlig) • Prosjektmøter (jevnlig) 	<ul style="list-style-type: none"> • Det holdes dialogmøter med leverandører og entreprenører ved behov. • I prosjekt gjennomføres det jevnlig prosjektmøter. • Kontraktsoppfølging
Lokalsamfunn og naboer	<ul style="list-style-type: none"> • Forutsigbare aktiviteter på TORP • Støyhensyn 	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte dialog med naboer (ved behov) • Hjemmesiden til TORP (jevnlig) • Sosiale medier (jevnlig) 	<ul style="list-style-type: none"> • Det legges ut generell informasjon på hjemmesiden til TORP, samt statusrapporter og informasjon om bl.a. endringer og varsel om støyende arbeid. • Telefonnummer og e-post adresse til fagansvarlige er tilgjengelig på hjemmesiden til TORP. Eventuelle naboklager registreres og behandles i selskapets rapporteringssystem.
Natur og nærområder	<ul style="list-style-type: none"> • Biologisk mangfold • Utslipp og forurensning 	<ul style="list-style-type: none"> • Stille interessent (jevnlig) 	<ul style="list-style-type: none"> • Miljøovervåkingsprogram • Utslippsforebyggende og energieffektiviserende tiltak • Biologisk mangfold og naturforhold er ett av vurderingskriteriene i utbyggingsprosjekter og drift
Frivillige organisasjoner	<ul style="list-style-type: none"> • Mangfold og inkludering • Utslipp, forurensning og biologisk mangfold 	<ul style="list-style-type: none"> • Dialogmøter (jevnlig) • Internett (jevnlig) 	<ul style="list-style-type: none"> • Innhenter informasjon via dialog • Målinger og rapporter legges ut på vår hjemmeside
Allmenheten	<ul style="list-style-type: none"> • Åpenhet 	<ul style="list-style-type: none"> • Internett (jevnlig) 	<ul style="list-style-type: none"> • Av åpenhetshensyn legger vi ut informasjon og rapporter tilgjengelig på vår hjemmeside





VESENTLIGE BÆREKRAFTSFORHOLD (ESRS 2 SBM-3)

MILJØ Miljøresultat er en viktig del av vår tillatelse til å drive TORP	SOSIALE FORHOLD Nøkkelen til vår suksess er de ansatte og bedriftskulturen	STYRINGSMESSIGE FORHOLD Suksess kan bare feires når det oppnås på riktig måte
Klimaendringer ESRS E1 <p>Begrensning av klimaendringer gjennom utslipps-reduksjon og klimatilpasning er identifisert som vesentlig for SLHs egen drift og verdikjede. SLH anerkjenner at egne aktiviteter og verdikjede bidrar til klimagassutslipp, og at fysisk klimarisiko og skjerpede reguleringer kan påvirke både drift, infrastruktur og økonomi. Samtidig representerer overgangen til en lavutslippøkonomi en mulighet for å styrke konkurransekraften gjennom energieffektivisering, elektrifisering og tilrettelegging for bærekraftig drivstoff og nullutslippsteknologi.</p>	Egne arbeidsstyrke ESRS S1 <p>Den positive innvirkningen på selskapets egen arbeidsstyrke er avgjørende. Dårlig arbeidsmiljø og misfornøyde ansatte skaper redusert trivsel, høyere turnover og tap av kompetanse. Samtidig gir investering i et helsefremmende arbeidsmiljø, mangfold og kompetansebygging muligheter for økt motivasjon, innovasjon og styrket omdømme. Dette støtter opp under SLHs langsiktige mål om bærekraftig drift og å være en attraktiv arbeidsgiver.</p>	Etisk virksomhetsstyring ESRS G1 <p>Ansvarlig forretningsatferd er vesentlig for SLH og påvirker virksomheten både direkte og gjennom verdikjeden. Påvirkningen skjer gjennom interne beslutningsprosesser, leverandørsamarbeid og kontakt med myndigheter og lokalsamfunn. Risikoene knytter seg til korrupsjon, brudd på retningslinjer for etikk og manglende åpenhet, som kan føre til økonomisk tap, svekket omdømme og tap av tillit. Samtidig gir etisk forretningspraksis muligheter for styrket konkurransevne, økt attraktivitet overfor ansvarlige investorer og forretningspartnere, samt langsiktig verdiskaping gjennom tillitsbaserte relasjoner og transparent drift.</p>
Forurensning ESRS E2 <p>Forebygging og reduksjon av forurensning er identifisert som vesentlig for SLHs egen drift og verdikjede. Forurensning påvirker både lokalsamfunn, naturmiljø og SLHs utslippstillatelse. Påvirkningene oppstår primært i den operative driften og i samarbeid med aktører på lufthavnen. Positiv innvirkning oppnås gjennom tiltak som elektrifisering av kjøretøy, effektiv avfallshåndtering, utslippskontroll og støydempende løsninger – tiltak som også bidrar til styrket omdømme og bedre samspill med interessenter og myndigheter.</p>	Arbeidstakere i verdikjeden ESRS S2 <p>Vurdering av arbeidsforhold i verdikjeden er avgjørende for å redusere menneskerettighetsbrudd. SLH er avhengig av innleide tjenester og eksterne samarbeidspartnere, noe som understreker viktigheten av ansvarlig oppfølging. Muligheter ligger i å styrke leverandørrelasjoner gjennom bærekraftige innkjøpsprosesser og aktsomhetsvurderinger, som bidrar til forbedrede arbeidsforhold og ansvarlig næringspraksis i hele verdikjeden.</p>	
Biologisk mangfold og økosystemer ESRS E4 <p>Påvirkning på naturmiljøet er vesentlig særlig i tilknytning til arealbruk, vannavrenning og kjemikaliebruk på TORP. Driften påvirker økologiske forhold lokalt og kan ha konsekvenser for vannmiljø og arts mangfold. Påvirkningene skjer hovedsakelig i tilknytning til egen drift. Overvåknings- og kontrollsystemer reduserer risiko for skade på økosystemer. Forretningsmodellen hensyntar naturmiljøet som støtter opp under selskapets strategi om å drive miljøvennlig og i tråd med regulatoriske krav.</p>	Berørte samfunn ESRS S3 <p>SLH er en viktig regional aktør med stor betydning for lokal verdiskaping, mobilitet og sysselsetting. Lokalsamfunnets støtte har direkte betydning for rammebetingelser og vekstmuligheter. Selskapet må derfor tilpasse strategien slik at den ikke bare sikrer økonomisk lønnsomhet, men også bidrar til sosial bærekraft. Ved å bygge sterke relasjoner og skape positiv samfunns effekt, styrker SLH sin posisjon som et ansvarlig og fremtidsrettet transportknutepunkt i regionen.</p>	
Sirkulærøkonomi ESRS E5 <p>Ressursbruk og sirkulær økonomi påvirkes både fra egen drift og hvordan selskapet skaper verdi i samspill med leverandører og samarbeidspartnere. Påvirkningen skjer både i interne prosesser og i verdikjeden. Tiltak som kildesortering, gjenbruk og miljøvennlige anskaffelser er tett koblet til SLHs mål, og prinsippene er integrert i forretningsmodellen og bidrar til å møte regulatoriske krav og forventninger fra interessenter.</p>	Forbrukere & sluttbrukere ESRS 4 <p>Flypassasjerene er den viktigste sluttbrukeren i verdikjeden. Påvirkningen skjer i sluttleddet av verdikjeden, der passasjerenes reisevaner og forventninger påvirker ruteutvikling, salg og transportløsninger. Risiko ved lav tilfredshet, redusert trafikkgrunnlag eller endrede preferanser kan påvirke inntekter og samfunnsrolle. Samtidig gir høy passasjer-tilfredshet, innovasjon og bærekraftige løsninger muligheter videre vekst og styrket posisjon som regionalt transportknutepunkt.</p>	



VESENTLIG PÅVIRKNING I VERDIKJEDEN (ESRS 2 IRO-2)

ESRS Tema	ESRS undertema	Påvirkning i verdikjeden			Påvirknings- vesentlighet	Finansiell vesentlighet
E1 Klimaendring	E1 Motvirkning av klimaendringer	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Høy	Høy
	E1 Skadebegrensning av klimaendringer	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Høy	Høy
	E1 Energi	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Høy	Høy
E2 Forurensning	E2 Luftforurensning	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Medium
	E2 Vannforurensning	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Medium
	E2 Forurensning av levende organismer og matressurser	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Medium
	E2 Problematiske stoffer	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Lav
	E2 Støyforurensning	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Lav
E3 Vannressurser	E3 Vannutslipp	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Medium
E4 Naturmangfold	E4 Direkte påvirkningsdrivere for tap av biologisk mangfold	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Medium
	E4 Virkninger på økosystemets omfang og tilstand	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Lav
E5 Sirkulær-økonomi	E5 Ressurstilførsel, inkludert ressursbruk	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Høy	Høy
	E5 Ressursutførsel relatert til produkter og tjenester	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Høy	Lav
	E5 Avfall	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Høy	Høy
S1 Egne arbeidstakere	S1 Arbeidsvilkår	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Høy	Medium
	S1 Likebehandling og muligheter for alle	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Høy	Medium
S2 Arbeidstakere i verdikjeden	S2 Arbeidsvilkår	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Høy	Medium
	S2 Likebehandling og muligheter for alle	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Høy	Lav
S3 Lokalsamfunn	S3 Samfunnsøkonomiske og -sosiale rettigheter	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Lav
S4 Forbrukere og sluttbrukere	S4 Informasjonsrelaterte konsekvenser	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Lav
	S4 Personssikkerhet for forbrukere og/eller sluttbrukere	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Lav
G1 Forretnings-etikk	G1 Forretningsetikk	Oppstrøm	Egen drift	Nedstrøm	Medium	Lav

SAMMENHENG MELLOM VESENTLIGE BÆREKRAFTSOMRÅDER OG PRESTASJONSMÅL (ESRS MDR-M, MDR-T)

Vesentlige bærekraftsforhold identifisert i den doble vesentlighetsanalysen har innvirkning på Sandefjord Lufthavns (SLH) egen drift og verdikjede, og påvirker selskapets overordnede strategi, mål og beslutnings-

prosesser. Alle vesentlige bærekrafts-områder er omfattet av de strategiske fokusområdene i strategien med overordnede prestasjonsmål og tilhørende delmål. Måloppnåelse vurderes årlig.

Vesentlig område	Vesentlig tema	Hovedmål i strategi og forretningsmodell
MILJØ	<ul style="list-style-type: none"> Klimaendring Forurensning Biologisk mangfold og økosystemer Sirkulærøkonomi 	<ul style="list-style-type: none"> Nullutslipp fra egen drift innen 2030 Unngå forurensning og minimere støybelastning Ivareta og forbedre biomangfold på og rundt TORP Redusere avfallsmengder og sorteringsgrad $\geq 60\%$
SOSIALE FORHOLD	<ul style="list-style-type: none"> Egen arbeidsstyrke Arbeidstakere i verdikjeden Berørte samfunn Forbrukere & sluttbrukere 	<ul style="list-style-type: none"> Score i medarbeiderundersøkelsen $\geq 80\%$ Bidra til kollektivt ansvar og samhold i Team TORP Ingen anslag mot sikkerheten og utvikling av TORP Kundeundersøkelse $\geq 4,3$
STYRINGSMESSIGE FORHOLD	<ul style="list-style-type: none"> Etisk virksomhetsstyring 	<ul style="list-style-type: none"> Bidra til en bærekraftig nærings- og samfunnsutvikling i regionen





VESENTLIGHETSPROSESS (ESRS 2 IRO-1)

For å identifisere hvilke bærekraftsforhold som er mest vesentlige for Sandefjord Lufthavn (SLH) og våre interessenter, startet vi i 2024 arbeidet med en dobbelt vesentlighetsanalyse etter metodikken i Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Prosessen innebærer å evaluere SLHs påvirkning på omverdenen i en bærekraftskontekst (dette omtales som vesentlig påvirkning), og hvordan omverdenen påvirker selskapet (dette omtales som finansiell vesentlighet).

Relevante påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO) bygger på temaene i European Sustainability Reporting Standards (ESRS) og dens undertemaer. Det er også gjort vurderinger om temaer som ikke dekkes av ESRS skal inkluderes. Temaer og undertemaer er definert som vesentlige dersom de er vesentlige fra et påvirknings- og/eller finansielt perspektiv.

DOBBEL VESENTLIGHETSANALYSE

Den doble vesentlighetsanalysen vurderer sannsynlige påvirkninger på miljømessige, sosiale og styringsmessige forhold, basert på risiko- og mulighetsvurderinger knyttet til SLHs operative drift, verdikjede, forretningsmodell og strategiske prioriteringer. Vesentligheten av identifiserte IRO ble vurdert ved hjelp av samme metodikk.

Analysen er gjennomført av bærekraftsavdelingen i samarbeid med økonomiavdelingen, med støtte fra interne spesialister innen relevante fagområder. Analysen skal oppdateres årlig, og de identifiserte vesentlige områdene skal godkjennes av styret.

METODIKK

Analysen er gjennomført som en firetrinnsprosess som omfatter kartlegging av virksomheten og verdikjeden, identifisering av risikoer og muligheter på kort, mellomlang og lang sikt, vurdering av vesentlighet, samt endelig beslutning om hvilke områder som er strategisk viktige for SLH.

Prosessen involverer synspunkter fra et bredt spekter av interessenter. Resultater fra tidligere gjennomførte miljøaspektanalyser, interessentdialoger og -undersøkelser, samt aktsomhetsvurderinger er benyttet som grunnlag.

Alle relevante ESRS-temaer og undertemaer ble vurdert i analysen. Hvert tema ble gjennomgått basert på tilgjengelig informasjon, og påvirkninger ble klassifisert etter tidshorisont i henhold til ESRS 1 kapittel 6: kort sikt (inneværende rapporteringsår), mellomlang sikt (1-5 år) og lang sikt (over 5 år).

Miljøinformasjon

Flyplassdrift påvirker både det lokale og globale miljøet. Den lokale miljøpåvirkningen er primært relatert til fly- og helikopterstøy, lokal luftkvalitet, vann- og grunnforurensning, samt naturmangfold.

Den globale påvirkningen er primært knyttet til klimagassutslipp fra energiforbruk, drivstofforbruk og avfall.

Null karbonutslipp

fra egen drift (Scope 1 & 2)
innen 2030

Sorteringsgrad

≥ 60 %

Redusert avfallsmengde fra 2019

≥ 25 %





KLIMAENDRINGER (ESRS E1)

Klima og miljø er en vesentlig del av Sandefjord Lufthavns (SLH) forretningsstrategi, som et av fem strategiske fokusområder. Det er satt et overordnet mål om å redusere egne utslipp fra Scope 1 og Scope 2 med en ambisjon om å oppnå nullutslipp fra egen drift innen 2030.

SLH benytter incentivordninger for å fremme måloppnåelse og sikre at strategiske prioriteringer forankres i hele organisasjonen. Incentiver bidrar til å motivere ansatte og ledelse til å arbeide målrettet for selskapets langsiktige suksess, samtidig som de skaper en prestasjonskultur der både økonomiske og bærekraftige resultater blir prioritert.

Å knytte incentivordninger til klimaarbeidet er essensielt for å styrke gjennomføringen av selskapets bærekraftstrategi. Ved å integrere klimarelaterte mål i belønningssystemene sikres det at både ledelse og ansatte har et tydelig eierskap til selskapets klimamål.

Ett av kvalifiseringskriteriene i SLHs incentivordning for 2024 er knyttet til selskapets klimamål og utgjør 20 % av det samlede kvalifiseringsgrunnlaget. For å oppfylle det klimarelaterte kvalifiseringskravet må avfallssorteringen på lufthavnen oppnå en minimum sorteringsgrad på 50 %.

OMSTILLINGSPLAN

For å nå nullutslippsmålet har SLH utviklet et veikart og en omstillingsplan som definerer både kortsiktige og langsiktige klimamål. Gjennom en trinnsvis tilnærming vil selskapet iverksette nødvendige tiltak for å sikre en gradvis reduksjon av klimagassutslipp der enkelte tiltak vil gi umiddelbare resultater, mens andre vil bidra til langsiktig omstilling. Som en del av målsettingen har SLH signert "ACI Europe Resolution Net Zero Target Agreement" og vi har forpliktet oss til å jobbe målrettet mot nullutslippsmålet i henhold til veikartet, som ble sendt til ACI EUROPE våren 2024.

Selv om det ikke finnes en universelt anerkjent utslippsbane spesifikt for flyplassdrift for å nå 1,5°C-målet, er SLH nullutslippsmål i tråd med anerkjente bransjeinitiativer som støtter Parisavtalen. Gjennom vårt medlemskap i Airports Council International (ACI) EUROPE, deltar SLH i et felles bransjeinitiativ for å redusere utslipp fra flyplasser og bidra til en mer bærekraftig luftfartssektor.

ACI EUROPE har siden 2008 arbeidet med klimagassreduksjoner gjennom Airport Carbon Accreditation-programmet, som gir flyplasser en

strukturert metode for å overvåke, redusere og kompensere for sine utslipp. I 2019 lanserte ACI en helhetlig bærekraftstrategi for flyplasser, der målet om netto-null-karbonutslipp fra aktiviteter under egen kontroll innen 2050 er et viktig tiltak for å støtte Parisavtalens klimamål. SLH har, sammen med mer enn 90 flyplasser i Europa, forpliktet seg til å gå enda lenger og har satt et mer ambisiøst mål om nullutslipp fra egen drift innen 2030.

SLHs nullutslippsmål er forenlig med 1,5°C-målet ved at det følger en vitenskapelig forankret retning for utslippsreduksjoner i luftfartssektoren. Selskapets strategi støtter en raskere overgang til fossilfri drift og energieffektive løsninger, noe som bidrar til at luftfartsbransjen samlet sett kan redusere sin klimapåvirkning i tråd med internasjonale klimapliktelser.

Omstillingsplanen er forankret i SLHs forretningsstrategi og finansiell planlegging, og er godkjent av selskapsledelsen og styret. Ved å innlemme omstillingsplanen i både strategiske beslutninger og finansielle prioriteringer, sikrer SLH at nødvendige investeringer er på plass for en gradvis og kostnads-effektiv overgang til en mer bærekraftig lufthavndrift.

STRATEGI FOR BEGRENSNING OG TILPASNING TIL KLIMAENDRINGER

SLHs omstillingsplan for å oppnå nullutslippsmålet i 2030 består av målrettede tiltak for å redusere energiforbruket, fase ut fossile energikilder og legge til rette for utslippsfrie løsninger.

For å effektivisere driften og redusere energiforbruket, implementerer SLH energisparende tiltak som optimaliserer ressursbruken. Samtidig arbeider selskapet med å etablere egenproduksjon av fornybar energi på TORP, noe som vil bidra til økt selvforsyning av strøm og redusere avhengigheten av eksterne energikilder med høyere utslipp.

En sentral del av omstillingsplanen er å erstatte fossilt drivstoff med elektrifisering og andre utslippsfrie alternativer, både for kjøretøy, maskiner og annen infrastruktur. I tillegg legges det stor vekt på energieffektivitet i alle utbyggingsprosjekter, slik at ny infrastruktur bygges med lavest mulig karbonavtrykk og tilpasses fremtidens behov for utslippsfrie løsninger.

SLHs evne til å realisere disse tiltakene avhenger av teknologiske fremskritt, infrastrukturutvikling og økonomisk gjennomførbarhet. Selskapet vil derfor



løpende evaluere og tilpasse omstillingsplanen i takt med utviklingen i bransjen og tilgjengelige løsninger.

Tiltakene i omstillingsplanen bygger på en overordnet energi- og elektrifiseringsstrategi utarbeidet i samarbeid med Norconsult. Strategien er basert på en analyse av energipotensialet på TORP, utført i 2023, samt en mulighetsstudie for solenergiproduksjon på lufthavnen. Hensikten med analysen var å identifisere bygningsdeler og tekniske anlegg med utnyttbart energipotensial, samt kartlegge lønnsomme, gjennomførbare tiltak for utslippsreduksjon.

Tiltakene er inkludert i selskapets langtidsbudsjett, med estimerte kapitalutgifter (CapEx) for implementering. Driftsutgifter (OpEx) knyttet til tiltakene er foreløpig ikke beregnet.

INNELÅSTE KLIMAGASSUTSLIPP

Innelåste klimagassutslipp refererer til utslipp som er krevende å eliminere på grunn av eksisterende infrastruktur, teknologiske begrensninger eller langsiktige investeringer. For SLH innebærer dette utslipp som kan utfordre måloppnåelsen om nullutslipp innen 2030.

Blant de største kildene til innelåste utslipp er investeringer i infrastruktur og kjøretøy med lang levetid som fortsatt er avhengige av fossilt drivstoff. SLH har flere tunge kjøretøy, blant annet snøryddingsutstyr og brannbiler, som per i dag ikke har tilgjengelige nullutslippsalternativer. Selv om avansert biodiesel kan være en midlertidig løsning, er det økonomiske og praktiske begrensninger knyttet til en fullstendig overgang. I tillegg kan utslipp fra sikkerhets- og beredskapsaktiviteter, som bruk av kjemikalier til bane- og flyavising, være vanskelig å eliminere da fossilfrie alternativer foreløpig er begrenset.

Bygningsmasse og eksisterende infrastruktur utgjør også innelåste utslipp, særlig gjennom bruk av karbonintensive materialer som betong og stål, samt oppvarmingsløsning basert på naturgass. For å redusere dette må fossilbasert infrastruktur erstattes med lavutslippsløsninger ved renovering og nybygging, og alternative energikilder må implementeres.

SLH er også indirekte eksponert for innelåste utslipp gjennom flytrafikken og transport til og fra lufthavnen. Utslipp fra taxing og fly på bakken, særlig der elektrisk landstrøm ikke er tilgjengelig, samt transport av passasjerer, ansatte og varer som fortsatt er avhengig av fossildrevne kjøretøy, representerer utfordringer. Videre er dagens

infrastruktur utformet for høy privatbilbruk, noe som gjør at en større overgang til kollektivtransport eller fossilfrie transportalternativer krever tilrettelegging og investeringer.

For å minimere innelåste utslipp må SLH arbeide med systematisk utfasing av fossile energikilder, legge til rette for ny teknologi og samarbeide med eksterne aktører for å utvikle løsninger som kan redusere utslipp i hele verdikjeden.

KLIMARELATERT RISIKO

SLH har identifisert flere vesentlige klimarelaterte risikoer som kan påvirke både den daglige driften og selskapets langsiktige bærekraftsmål. Disse risikoene deles inn i fysisk klimarisiko som omfatter direkte konsekvenser av klimaendringer på infrastruktur og drift, og klimarelatert omstillingsrisiko som dreier seg om regulatoriske, teknologiske og markedsmessige endringer i overgangen til en lavutslippsøkonomi.

FYSISK KLIMARISIKO

Regionale klimaprognooser for Vestfold peker på mer ekstremvær, mer intense nedbørsperioder, hyppigere temperaturvariasjoner og potensielt større svingninger mellom våte og tørre perioder. Dette innebærer at SLHs infrastruktur og drift vil bli utsatt for økende klimatiske utfordringer som kan føre til økonomiske og operasjonelle konsekvenser.

Overvann og flomfare

Store asfalterte flater på flyplassen (rullebaner, oppstillingsplasser og parkeringsområder) bidrar til rask avrenning av regnvann. Mer styrtregn kan overbelaste eksisterende dreneringssystemer og føre til flom i nærliggende vassdrag, noe som kan påvirke kritisk infrastruktur. Effektive dreneringssystemer og regelmessig vedlikehold er avgjørende for å håndtere dette.

Økt avrenning og miljøpåvirkning

Bruk av avisingskjemikalier og andre kjemikalier på rullebaner og oppstillingsplasser må overvåkes nøye for å forhindre utslipp til vassdrag. Kraftigere nedbør kan komplisere denne overvåkingen og potensielt føre til brudd på utslippstillatelser.

Erosjon og strukturelle skader

Hyppigere og kraftigere regnskyll kan forårsake erosjon i nærliggende områder, som igjen kan påvirke dreneringssystemer og kreve mer vedlikehold av kritisk infrastruktur.

Økende temperaturvariasjoner

Økende temperatursvingninger rundt frysepunktet øker behovet for avising av fly og rullebaner, noe som



kan medføre høyere kjemikaliebruk og drifts-kostnader. Ekstrem varme kan svekke asfaltdekket på rullebanene og kreve mer kjøling i terminalbyggene.

Snøfall og vintervedlikehold

Selv om totale snømengder forventes å avta, kan kortvarige episoder med kraftig snøfall øke i hyppighet. Dette krever tilpasning av vintervedlikehold og investeringsbeslutninger knyttet til snøryddingsutstyr.

KLIMARELATERT OMSTILLINGSRISIKO

Luftfartssektoren står overfor strengere reguleringer og økende forventninger fra samfunnet, noe som påvirker både økonomien og operasjonelle prioriteringer. SLH må tilpasse seg disse endringene for å opprettholde konkurransekraften og sikre økonomisk bærekraft.

Strengere klimapolitikk

Økte klimaavgifter, strengere reguleringer knyttet til klimagassreduksjon og nye krav til ESG-rapportering kan kreve ytterligere tiltak for klimaomstilling. Dette kan gi høyere driftskostnader for flyselskapene, som kan påvirke billettpriser og potensielt redusere trafikkvolumet på TORP.

Teknologisk utvikling og investeringsbehov

Overgangen til elektriske og hydrogenbaserte fly krever betydelige investeringer i ny infrastruktur og tilpasning av eksisterende anlegg på lufthavnen. Samtidig kan økt digitalisering og automatisering av flyplassdriften gi kostnadsbesparelser på sikt, selv om det vil kreve investeringer på kort og mellomlang sikt. Rask teknologisk utvikling krever kontinuerlig tilpasning, samtidig som investorer stiller strengere krav til klimarisikohåndtering, noe som kan påvirke finansieringsmuligheter.

Markedsendringer og passasjeratferd

Økt klimabevissthet og bedre digitale løsninger kan endre reisemønstre og redusere etterspørselen etter flyreiser.

Økte energikostnader og forsyningsrisiko

Strengere reguleringer og krav til elektrifisering kan føre til økt etterspørsel etter fornybar energi, knapphet på strøm og høyere priser. Sikker tilgang til grønn energi blir avgjørende for å gjennomføre elektrifiseringen av kjøretøy, maskiner og flyplassinfrastruktur.

Forsyningskjedeutfordringer

Begrenset tilgang på lavutslippskjøretøy og maskiner kan forsinke overgangen til fossilfri drift, og endrede materialvalg og krav til bærekraftige byggematerialer

kan øke kostnadene for nybygg og vedlikehold.

Høyere forsikringskostnader

Økt klimarisiko kan føre til høyere forsikringspremier for selskapet, spesielt knyttet til ekstremvær og infrastruktur-tilpasning.

ROBUSTHETSANALYSE

SLH har ikke gjennomført en fullstendig robusthetsanalyse av strategien og forretningsmodellen med hensyn til klimaendringer. Selskapet anerkjenner imidlertid viktigheten av en slik analyse for å sikre at selskapets strategi er tilpassningsdyktig og motstandsdyktig overfor både fysiske klimarisikoer og omstillingsrisikoer. Selskapet har gjennom den doble vesentlighetsanalysen identifisert og vurdert vesentlige klimarelaterte risikoer og muligheter for å sikre at selskapets strategi er robust mot klimaendringer.

Fremover vil SLH arbeide for en mer detaljert kartlegging av klimarisiko, slik at økonomiske og operasjonelle beslutninger i større grad tar hensyn til potensielle klimaendringer. I tillegg vil selskapet videreutvikle tiltak for både tilpasning og omstilling i samarbeid med relevante aktører for å sikre en bærekraftig og robust utvikling av lufthavnen.

SLH har en fleksibel tilnærming til strategi og forretningsmodell for å kunne tilpasse seg endrede klimaforhold og overgangskrav i en lavutslipp-økonomi. Selskapet vil kontinuerlig overvåke klimarisikoer og muligheter for å sikre at strategien forblir relevant og bærekraftig. Dette innebærer en løpende vurdering av hvordan klimaendringer påvirker operativ drift, økonomiske rammebetingelser og regulatoriske krav, samt justeringer av tiltak og investeringer for å møte nye forventninger og teknologiske utviklinger.

Gjennom aktiv tilpasning og videreutvikling av bærekraftige løsninger vil vi styrke vår motstandsdyktighet mot klimarelaterte utfordringer og sikre en robust forretningsmodell for fremtiden.

ANALYSE AV KLIMARELATERTE FAKTORER

Den doble vesentlighetsanalysen er benyttet for å vurdere hvilke klimarelaterte faktorer som har størst påvirkning, både med hensyn til selskapets økonomi, investeringer og driftskostnader, samt hvordan virksomheten påvirker klimaet. Analysen kartlegger fysiske klimaendringer, klimarelaterte omstillingspåvirkninger og utslipp knyttet til egen drift, energiforbruk og verdikjede.

Klimarisiko er identifisert basert på dokumentert

data og scenarioanalyser, samt tilbakemeldinger fra organisasjonen og interessenter. Risiko er vurdert ut fra sannsynlighet, konsekvens og tidshorison. Basert på funnene i analysen har SLH definert strategiske prioriteringer for å redusere klimarisiko og utnytte muligheter, slik at klimaendringer håndteres som en integrert del av forretningsmodellen, samtidig som selskapet er forberedt på regulatoriske og markeds-messige endringer.

Data og scenarioanalyser som er benyttet i vurderingen av fysisk klimarisiko er basert på flere kilder, inkludert Norsk Klimaservicesenters (KSS) klimaprofil for Vestfold med prognoser for klimaendringer frem mot 2100, Miljødirektoratets veiledning for klimatilpasning i infrastruktur og samferdsel, samt Sandefjord kommunes klimatilpasningsstrategi. Kildene gir innsikt i regionale klimautfordringer og lokale risikofaktorer som kan påvirke lufthavnens drift og infrastruktur.

De klimarelaterte risikoene som er identifisert er vurdert på kort, mellomlang og lang sikt. Klimaprofilen for Vestfold anbefaler å benytte klimapåslag for kraftig nedbør, flom og stormflo. Klimapåslaget viser hvordan dagens dimensjonerende verdier (som f.eks. 200-årsverdier) bør justeres for å ta høyde for fremtidige klimaendringer. Dette påslaget reflekterer de forventede effektene av klimaendringer frem til slutten av århundret, basert på høye utslipp av klimagasser. For tiltak med en kort levetid (10–20 år) kan dagens dimensjonerende verdier benyttes uten klimapåslag. Det er også tilgjengelige detaljerte data på klimaservicesenter.no for midlere verdier og spredning for alle årstider, samt for ulike utslippsscenarioer både for periodene 2031–2060 og 2071–2100.

FYSISK KLIMARISIKO

SLH har vurdert både faktiske og potensielle fysiske klimarisikoer basert på deres innvirkning på selskapets forretningsaktiviteter, eiendeler og målsetninger. Analysen inkluderer hvordan disse risikoene kan påvirke SLHs ambisjon om å redusere både direkte og indirekte utslipp fra egen drift og verdikjede.

På kort sikt (0–1 år) bygger analysen på historiske data om værrelaterte driftsforstyrrelser, infrastrukturbelastninger og kostnader knyttet til ekstreme værhendelser, vurdert opp mot kortsiktige budsjetter. På mellomlang sikt (1–5 år) fokuserer vurderingen på forventede endringer i temperatur, nedbør og ekstremvær, samt deres økonomiske konsekvenser. Dette kobles til SLHs strategiske planlegging og kapitalallokering for vedlikehold

og oppgradering av kritisk infrastruktur. Langsiktige klimarisikoer (>5 år) vurderes gjennom scenarioanalyser som omfatter økt hyppighet av ekstreme værhendelser og temperaturendringer. Disse faktorene inngår i beslutningsgrunnlaget for investeringer og infrastrukturutvikling for å sikre at lufthavnen forblir operasjonell og økonomisk bærekraftig over tid.

Analysen vurderer i hvilken grad eiendeler og forretningsaktiviteter kan påvirkes av klimarelaterte risikoer, deres sårbarhet for klimaendringer og sannsynligheten for at slike hendelser inntreffer. Alvorlighetsgraden fastsettes ut fra klimaendringenes forventede effekt og omfang på selskapets infrastruktur, drift og verdikjede.

KLIMARELATERT OMSTILLINGSRISIKO

SLH har vurdert både klimarelaterte omstillingsrisikoer og muligheter for egen drift og verdikjede, med fokus på deres innvirkning på selskapets drift, investeringer og konkurransevne. Påvirkningene er analysert over kort, mellomlang og lang sikt og omfatter endringer i reguleringer, teknologiutvikling, markedsforhold og omdømme.

Analysen fokuserer på hvordan disse faktorene kan påvirke operasjonell stabilitet, økonomiske rammebetingelser og strategiske beslutninger. På kort sikt (0–1 år) vurderes umiddelbare regulatoriske tilpasninger og markedsreaksjoner, mens mellomlang sikt (1–5 år) inkluderer forventede teknologiske skifter og nye kostnadsstrukturer. På lang sikt (>5 år) analyseres strukturelle endringer i bransjen, investeringer i nullutslippsløsninger og hvordan SLH kan tilpasse seg en mer bærekraftig luftfartssektor.

Vurderingen omfatter i hvilken grad SLHs eiendeler og forretningsaktiviteter er utsatt for klimarelaterte omstillingsrisikoer, hvor sårbare de er for slike endringer, samt sannsynligheten for at det skal skje. Alvorlighetsgraden vurderes ut fra den potensielle effekten og omfanget av omstillingen på selskapets drift og økonomiske stabilitet. Identifiseringen av omstillingshendelser er basert på påvirkningsfaktorer definert i TCFD-rammeverket og støttes av grunnlagsdata fra offisielle kilder.

Flere av SLHs eiendeler og forretningsaktiviteter er foreløpig ikke kompatible med en klimanøytral økonomi og vil kreve betydelige tilpasninger for å oppfylle kravene til en lavutslippsframtid. Overgangen er avhengig av regulatoriske endringer, bransje-utvikling og samarbeid med myndigheter, flyselskap og andre aktører i luftfartssektoren.



POLICY FOR KLIMA OG MILJØ

SLHs klima- og miljøpolicy beskriver selskapets overordnede tilnærming til lufthavnens klimautfordringer og fastsetter tiltak for å redusere virksomhetens klimagassutslipp i tråd med nullutslippsmålet for 2030. Policyen er integrert i selskapets forretningsstrategi og godkjent av styret.

Policyen gir i tillegg en beskrivelse av hvordan SLH skal arbeide for å minimere klimabelastningen fra selskapets verdikjede, med særlig vekt på utslipp fra passasjer tjenester, bakketransport og flytrafikk. For å oppnå dette, samarbeider SLH aktivt med interessenter som påvirker og påvirkes av klima- og miljørelaterte aktiviteter på lufthavnen.

Samtlige aktører på TORP skal være kjent med SLHs klima- og miljøpolicy og har signert en avtale som forplikter dem til å følge relevante tiltak for sin virksomhet.

TILTAK OG RESSURSER IFM. KLIMASTRATEGIEN

Gjennom en helhetlig tilnærming til avkarbonisering, med fokus på elektrifisering, energieffektivisering, fornybar energi og bærekraftige innkjøp, jobber SLH systematisk for å oppnå nullutslippsmålet og bidra til en grønn omstilling.

Det er iverksatt en rekke tiltak for å redusere klimagassutslipp i 2024, samtidig som det planlegges ytterligere tiltak fremover.

Gjennomføringen av klimatiltak er avhengig av tilgjengelige økonomiske, teknologiske og operasjonelle ressurser. Store investeringer i infrastruktur, elektrifisering og fornybar energi krever betydelig kapital, mens teknologiske løsninger må være både tilgjengelige og egnet for lufthavnens drift. I tillegg må tiltakene kunne gjennomføres innenfor driftsmessige og regulatoriske rammer. Prioritering skjer derfor basert på en helhetlig vurdering av kostnader, teknologisk modenhet og ressurskapasitet for å sikre effektive og realistiske løsninger.

Fleire planlagte klimatiltak innebærer betydelige kapitalinvesteringer, blant annet modernisering av energiinfrastruktur og elektrifisering av kjøretøyparken. Samtidig vil driftskostnadene påvirkes av endringer i energiforbruk, vedlikehold og øvrige løpende utgifter, som reflekteres i resultatregnskapet. Ved beslutning om klimatiltak vurderes både investeringskostnader (CapEx) og påfølgende driftskostnader (OpEx) for å sikre en bærekraftig økonomisk modell, der både miljøhensyn og økonomisk levedyktighet balanseres.

TILTAK GJENNOMFØRT I RAPPORTERINGSÅRET 2024

Elektrifisering av kjøretøy og infrastruktur

Det er kjøpt inn en ny elektrisk patruljebil, og arbeidet med etablering av flere ladestasjoner for reisende er påstartet.

Energieffektivisering

Ventilasjonsanlegget i terminalbygg er oppgradert, og LED-belysning er installert i master både på flyside og landside, samt i parkeringshus.

Bærekraftige anskaffelser

Klima- og miljøhensyn vektlegges med 30 % i innkjøpsprosesser for å fremme bærekraftige og energieffektive løsninger.

Avfallshåndtering

Det er påstartet en pilot for optimalisering av avfallshåndtering ved hjelp av avansert sensortechnologi.

PLANLAGTE TILTAK FREMOMER

Videre elektrifisering av kjøretøyflåten

Målet er at alle person- og varebiler er elektriske innen 2030. Brannbiler og spesialkjøretøy vurderes for overgang til elektrisk drift, biogass eller hydrogen.

Etablering av fornybar energi

Det planlegges for etablering av solcelleanlegg på flyplassen for å øke egenproduksjon av fornybar energi og redusere Scope 2-utslipp.

Energieffektivisering

Ytterligere tiltak for reduksjon av energiforbruket i bygg og optimalisering av infrastruktur.

Reduksjon av Scope 3-utslipp

Økt samarbeid med leverandører og flyselskaper for å redusere utslipp i verdikjeden, samt tilrettelegging for lavutslippsløsninger for passasjertransport.

Infrastruktur for bærekraftig luftfart

Forberedelser for innfasing av bærekraftig flydrivstoff (SAF) og på sikt tilrettelegging for el- og hydrogenfly.

MÅL KNYTTET TIL KLIMASTRATEGIEN

Overordnet mål om at SLHs egen drift skal være klimanøytral innen 2030 betyr at utslippene elimineres så lang det er mulig, ikke at de kompenseres gjennom klimakvoter. Der utslipp er uunngåelig, skal andre løsninger vurderes.

Basert på det overordnede målet har selskapet fastsatt følgende delmål:

- Vi skal ha en konkret plan for å nå det overordnede målet.
- Vi skal ha oversikt over eget utslipp og generere



tiltak for klimapositiv påvirkning.

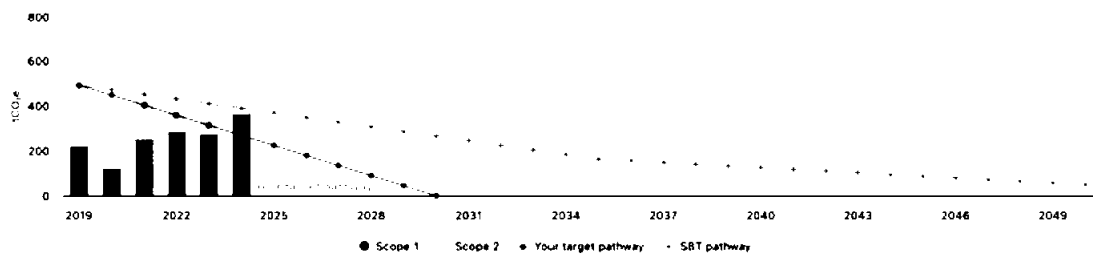
- Vi skal velge smarte klimavennlige løsninger.
- Vi skal være en energieffektiv flyplass med stor grad av fornybare energibærere.
- Vi skal aktivt jobbe for at TORP skal være en klimavennlig lufthavn.

SLHs mål om nullutslipp innen 2030 er ikke et vitenskapsbasert mål godkjent av Science Based Targets initiative (SBTi). Imidlertid er utslippsbanen som er generert i Morescope kompatibel med en 1,5°C-oppvarmingsbane innen 2050, og inkludert som referanse.

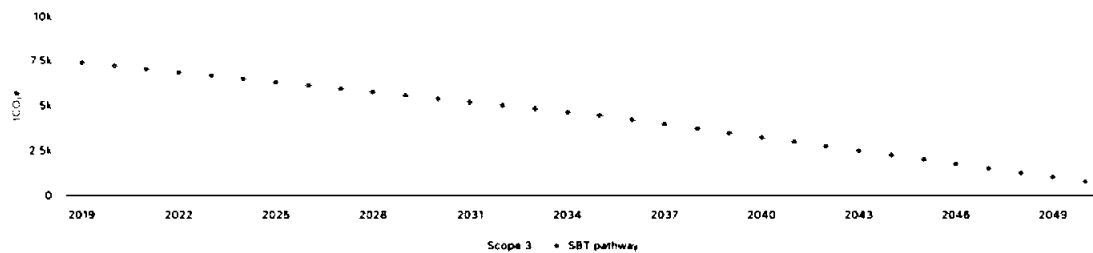
Grafene nedenfor viser mål for reduksjon av klimagassutslipp fra basisåret 2019. Dette året er valgt som referanse da det representerer siste år med normal drift før pandemien, samtidig som det var første året SLH rapporterte klimagassutslipp i tråd med GHG-protokollen.

Den gule grafen indikerer målveien i henhold til SBTi, mens den lilla grafen viser SLHs målvei mot nullutslipp i 2030. I tillegg viser søylene årlig utslipp i tonn CO₂-ekvivalent for Scope 1, 2 og 3.

Scope 1 & 2 emissions



Scope 3 emissions





Planlagte avkarboniseringstiltak	Mål 2030 (reduksjon fra 2019)
Utfasing av fossilt drivstoff personbiler	2 %
Utfasing av fossilt drivstoff små kjøretøy	8 %
Utfasing av fossilt drivstoff store kjøretøy	21 %
Energieffektivisering	50 %
Installasjon av solcelleanlegg	62 %

SLHs avkarboniseringsstrategi har fokus på energi-effektivisering, overgang til fornybare energikilder og utfasing av fossilt drivstoff. Tiltakene er basert på innsikter fra energikartleggingen Norconsult gjennomførte i 2023 og skal sikre en gradvis og målrettet reduksjon av klimagassutslipp i tråd med selskapets klimamål.

SLH har basert klimamål og avkarboniseringstiltak på anerkjente klimaframskrivninger og strategiske retningslinjer for luftfartssektoren. Miljødirektoratets klimaframskrivninger gir innsikt i hvordan klimaendringer forventes å påvirke natur og samfunn frem mot 2100, mens Nasjonal luftfartsstrategi (Meld. St. 10 (2022–2023)) har vært en sentral referanse for å forstå utviklingen og drivkreftene i bransjen.

I tillegg har bransjeorganisasjoner som International Air Transport Association (IATA) og Air Transport Action Group (ATAG) bidratt med verdifull informasjon gjennom rapporter om luftfartens

klimapåvirkning og scenarier for utslippsreduksjon. ATAGs målsettinger for CO₂-reduksjon frem mot 2050 har gitt SLH innsikt i sektorens strategiske tilnærming til avkarbonisering.

FOSSILT ENERGIFORBRUK

SLH har åtte person- og varebiler, hvorav to er elektriske. En av disse ble kjøpt inn i 2024. I tillegg ble det kjøpt inn en elektrisk UTV (Utility Terrain Vehicle) i 2023. De gjenværende bilene som bruker fossilt drivstoff, skal erstattes med elektriske alternativer ved utskifting.

Brannberedskapen på TORP består av tre brannbiler som i dag benytter fossilt drivstoff. Elektriske alternativer er tilgjengelige på markedet, og vurderes som erstatning ved fremtidige anskaffelser. SLHs maskinpark brukes hovedsakelig til vintervedlikehold, med drift i lange perioder når maskinene først tas i bruk. Foreløpig finnes det ingen elektriske alternativer for disse tunge kjøretøyene, men de kan operere på biodiesel. Økt drivstoffkostnad og høyere vedlikeholdsutgifter har imidlertid gjort det utfordrende å ta i bruk dette alternativet.

I tillegg har SLH flere mindre maskiner, som gaffeltrucker og hjullastere, hvor elektriske alternativer vurderes ved utskifting. Ground handling-utstyret på TORP, som eies og driftes av Widerøe Ground Handling, er allerede elektrisk.

ESRS E1-5 nr. 37	Totalt energi- forbruk knyttet til egen drift	Totalt energi- forbruk fra fossile kilder	Drivstoff fra råolje/ petroleums- produkter	Drivstofforbruk fra naturgass	Andel fossile kilder av totalt energiforbruk
Basisår (2019)	8.364.203 kWh	1.754.930 kWh	63.139 kWh	138.000 kWh	21 %
2024	8.060.978 kWh	1.732.056 kWh	76.971 kWh	188.294 kWh	21 %



STRØMFORBRUK

Terminalbygget på TORP er tilknyttet en energisentral med varmepumpe som benytter energibrønner som energikilde.

Per i dag brukes rundt 1/3 av varmepumpens kapasitet på deler av terminalbygget. Anlegget ble opprinnelig dimensjonert for å forsyne hele bygget, samt dekke behovet ved en fremtidig utvidelse av lufthavnen, og det jobbes med optimalisering av anlegget. Brønnparken ble etablert i 2014 og var da

Vestfolds største bergvarmeanlegg med 60 brønner på 200 meter.

SLH benytter ikke opprinnelsesgarantier, og strømforbruket på TORP anses å være fra en nordisk kraftmiks. Det estimeres derfor at fornybar andel ligger på rundt 80 %. Strøm utelukkende fra det norske markedet regnes som 100 % fornybart, fordi elektrisiteten hovedsakelig kommer fra vannkraft.

ESRS E1-5 nr. 37	Totalt energiforbruk knyttet til egen drift	Energiforbruk fra fornybar energi	Egenprodusert fornybar energi	Totalt strømforbruk	Andel fornybare kilder av totalt energiforbruk
Basisår (2019)	8.364.203 kWh	6.747.273 kWh	532.109 kWh	7.768.955 kWh	79 %
2024	8.060.978 kWh	6.517.217 kWh	650.055 kWh	7.333.952 kWh	79 %

KLIMAREGNSKAP

SLHs klimaregnskap er utarbeidet i henhold til Greenhouse Gas (GHG) Protokollen, en anerkjent standard for beregning av virksomheters karbonfotavtrykk. Utslippene kvantifiseres ved å analysere selskapets aktiviteter og finansielle transaksjoner, og konverteres til metriske tonn CO₂-ekvivalenter. Dette gjøres ved bruk av utslippsfaktorer fra pålitelige og kontrollerte kilder for å sikre nøyaktige og sammenlignbare beregninger.

I 2024 var den totale nedbørsmengden i Vestfold 1.234 mm, noe som oversteg det normale nivået på 1.110 mm. Spesielt i januar og mars var nedbørsmengdene uvanlig høye, noe som påvirket vintervedlikeholdet betydelig. De utfordrende værforholdene førte til økt behov for brøyting og avising, noe som igjen medførte et høyere forbruk av fossilt drivstoff og dermed økte klimagassutslipp.

TOTALT GHG-UTSLIPP I 2024 (ESRS E1-6, nr. 44 d)

Utslipp (tCO ₂ e)	2019	2024
Scope 1	222	368
1.1 Mobil forbrenning	211	350
1.2 Stasjonær forbrenning	4	5
1.3 Fugitive utslipp	8	13
Scope 2 (lokasjonsbasert)	272	217
Scope 2 (markedsbasert)	4.027	3.762
2.1 Innkjøpt elektrisitet	272	217
Scope 3	7.402	4.454
3.1 Innkjøpte varer og tjenester	6.898	3.984
3.2 Investeringsvarer	0	119
3.3 Brensel og energirelaterte aktiviteter	100	141
3.4 Oppstrøms transport og distribusjon	46	1
3.5 Generert avfall	75	68
3.6 Forretningsreiser	20	5
3.11 Bruk av solgte produkter	235	61
3.13 Nedstrøms leide eiendeler	11	7
Sum Scope 1 + 2 + 3 (lokasjonsbasert)	7.897	5.039
Sum Scope 1 + 2 + 3 (markedsbasert)	11.651	8.584

Følgende Scope 3-kategorier er ikke inkludert i utslippene:

- 3.7 Pendling for ansatte: SLH registrerer ikke ansattes pendling til og fra jobb.
- 3.8 Oppstrøms leasede eiendeler: SLH har ingen oppstrøms leasede eiendeler.
- 3.9 Nedstrøms transport: SLH selger ingen varer som transporteres.
- 3.10 Bearbeiding av solgte produkter: SLH selger ingen varer/produkter som prosesseres.
- 3.12 Behandling av kasserte solgte produkter: Utslippskategorien er ubetydelig i størrelse
- 3.14 Franchise: Denne kategorien er ikke relevant for vår virksomhet.
- 3.15 Investeringer: SLH er ikke å anse som investor med ansvar for en vesentlig andel av utslipp.



FORVENTEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

Tilpasning til klimaendringer har flere finansielle implikasjoner for SLH. Økte krav til klimatilpasning og robusthet i infrastrukturen vil kunne medføre betydelige investeringer i fornyelse og oppgradering av anlegg, dreneringssystemer og tekniske installasjoner. Samtidig vil mer krevende værforhold kunne føre til høyere driftskostnader knyttet til blant annet vintervedlikehold, energiforbruk og beredskap. På lang sikt kan investeringer i klimatilpasning redusere risikoen for driftsavbrudd og skader, og dermed begrense økonomiske tap knyttet til værrelaterte hendelser.

En robust strategi for håndtering av klimarisiko kan også gi fordeler i form av økt tilgang til bærekraftig finansiering, lavere forsikringspremier og styrket omdømme. Videre vil SLHs evne til å tilpasse seg nye regulatoriske krav og endrede markedsforhold kunne være avgjørende for å opprettholde konkurransekraft og tiltrekke klimabevisste samarbeidspartnere og passasjerer. Dermed vil tilpasningstiltak ikke bare være en nødvendighet for å sikre driftssikkerhet, men også en strategisk investering i langsiktig verdiskaping og økonomisk bærekraft.

FORURENSNING (ESRS E2)

Sandefjord Lufthavn (SLH) erkjenner at virksomheten kan ha negativ miljøpåvirkning både lokalt og i verdikjeden, og at aktivitetene på TORP kan medføre utslipp som kan føre til forurensning. For å minimere denne påvirkningen, arbeider SLH aktivt med å forebygge utslipp og redusere negative miljøkonsekvenser.

Prosedyrer for identifisering og evaluering av miljøpåvirkninger er forankret i SLHs klima- og miljøpolicy og regulert gjennom selskapets utslippstillatelse. ISO 14001-sertifiseringen stiller ytterligere krav til risikovurderinger, kartlegging av miljømessige grensesnitt og identifisering av potensielle forurensningskilder.

Miljøaspekt- og risikoanalyser danner grunnlaget for selskapets forurensningsberedskap, implementering av risikoreducerende tiltak og vurdering av både faktisk og potensiell miljøpåvirkning i egen drift og verdikjede.

I tillegg er miljøaspektanalysene brukt som grunnlag for vurdering av miljørelaterte påvirkninger i den doble vesentlighetsanalysen. Her er ulike miljøaspekter vurdert ut fra alvorlighetsgrad, sannsynlighet for innvirkning på miljøet og menneskers helse, samt eventuelle risikoer og muligheter knyttet til forurensning.

SLHs utslippstillatelse fra Vestfold fylkeskommune er basert på miljøundersøkelser utført av forskere innen bærekraftig ressursforvaltning. Tillatelsen fastsetter krav til forbruk og utslipp av avisings- og skadelige kjemikalier, samt pålegger gjennomføring av risikoreducerende tiltak, prøvetaking, beredskap mot akutt forurensning og forsvarlig avfallshåndtering. Som en del av utslippstillatelsens godkjenningssprosess ble den sendt på høring til relevante interessenter før endelig godkjenning.

VESENTLIGE FAKTORER

Den doble vesentlighetsanalysen omfatter vurdering av forurensning til luft, vann og jordsmonn, samt risiko og muligheter relatert til endringer i regelverk, teknologisk utvikling, markedsforhold og selskapets omdømme.

Forurensning av vann og grunnforhold

Flyplassdrift og etterlevelse av sikkerhetsforskrifter innebærer bruk av kjemikalier som medfører en risiko for forurensning. Hovedutfordringene knytter seg til utslipp fra fly- og baneavisingskjemikalier, akutte lekkasjer fra tanker og kjøretøy, samt søl ved drivstoffpåfylling. Uten tilstrekkelig kontroll over kjemikaliebruken og forurensningskilder kan dette få negative konsekvenser for vannkvalitet, økosystemer og biologisk mangfold.

For å sikre isfrie rullebaner og fly om vinteren benyttes avisingskjemikalier. Det anvendes formiat til rullebaner, og et glykolbasert produkt til avising av fly. I tillegg tillates formiatholdige tåkefjerningsmidler langs rullebanens sidearealer.

Spredning av disse kjemikaliene kan medføre utslipp til nærliggende vassdrag. Kjemikaliens nedbrytningsprosess har et høyt oksygenforbruk, noe som kan føre til oksygenfattige forhold i resipienter. Der utslippene er betydelige og nedbrytningskapasiteten er lav, kan dette ha vesentlig påvirkning på levende organismer i vassdragene.

Luftforurensning

Bruk av fossilt drivstoff i kjøretøy og utstyr, både i SLHs egen drift og verdikjede, er en kilde til luftforurensning. De mest vesentlige utslippene stammer fra flybevegelser og transport til og fra lufthavnen, som bidrar til lokal forurensning og negativ påvirkning på luftkvaliteten.

Flymotorer slipper ut nitrogenoksider (NOx), partikler (PM) og uforbrente hydrokarboner (HC) under taxing, avgang og landing, med de høyeste konsentrasjonene av forurensende stoffer i startfasen. I tillegg utgjør utslipp fra passasjertransport, vareleveranser og



ansattes pendling med bensin- og dieseldrevne kjøretøy en betydelig andel av den lokale luftforurensningen.

Forbrenning av avfall uten effektive kontrolltiltak kan føre til utslipp av karbonmonoksid (CO), svovel-dioksid (SO₂), nitrogenoksider (NO_x), flyktige organiske forbindelser (VOC) og fine partikler som forringer luftkvaliteten. Transport av avfall bidrar også til økte utslipp av NO_x, VOC og partikler, noe som ytterligere forsterker miljøpåvirkningen.

Støyforurensning

Flyplasser er generelt en betydelig kilde til støyforurensning som påvirker nærområder og omgivelsene. På TORP er de mest vesentlige støykildene knyttet til flybevegelser. Særlig lavtflyvende fly og helikoptre påvirker nærliggende boligområder og kan skape forstyrrelser. Flymotorer genererer høye desibelnivåer, spesielt under avgang og ved testkjøring av motor.

I tillegg bidrar annen teknisk infrastruktur på TORP til lokal støyforurensning, som nødstrømsaggregater, bakkekjøretøy, snøryddingsutstyr og vedlikeholdsmaskiner. Disse kan i perioder gi vedvarende bakgrunnsstøy som påvirker både ansatte og nærområdet.

STRATEGIER IFM. FORURENSNING

SLHs forretningsstrategi fastsetter klare retningslinjer for forebygging og reduksjon av forurensning. Som en integrert del av selskapets styringsprogram er det etablert måleprogrammer for systematisk overvåking og kontroll av vesentlige miljøaspekter. Programmene inneholder definerte mål, delmål, tidsrammer, ressurser og ansvarsområder, og krav om regelmessig rapportering etter faste kriterier.

For å sikre kontroll med kjemikaliebruk og andre innsatsfaktorer, samt forebygge forurensning og negativ påvirkning på miljøet, er det opprettet et dedikert måleprogram for forurensningskontroll. I tillegg er det implementert et eget måleprogram for å begrense støyforurensning både på lufthavnen og i nærområdet.

Kjemikaliehåndtering

SLH har veletablerte prosedyrer for innkjøp, lagring, håndtering og substitusjon av kjemikalier og produkter, i samsvar med produktkontrollen (LOV-1976-06-11-79). Alle kjemikalier som brukes eller oppbevares på lufthavnen er risikovurdert og registrert i selskapets stoffkartotek. Som en del av denne vurderingen prioriteres mindre skadelige alternativer der dette er praktisk og økonomisk gjennomførbart. Ved innkjøp stilles det krav om at

materialer og produkter ikke skal inneholde stoffer oppført på den norske prioriteringslisten eller kandidatlisten til REACH, da disse utgjør en alvorlig risiko for helse og miljø.

Ved innkjøp av baneavisingkjemikalier baseres valg av kjemikalier både på operative og miljømessige egenskaper. Formiat, som SLH benytter til bane-avising, har lavest mulig miljøbelastning blant tilgjengelige alternativer. Dette er et organisk salt uten miljøskadelige tilsetningsstoffer. Stoffet er biologisk nedbrytbart og brytes raskt ned i vegetasjonen langs rullebanen. SLH stiller også krav til flyselskapene om å bruke de mest miljøvennlige avisingkjemikalierne som finnes på markedet.

Forebygging og beredskap

Det er innført effektive prosedyrer for å forebygge hendelser som kan føre til forurensning eller negativ påvirkning på mennesker og miljø. I tillegg er det etablert beredskapsprosedyrer som sikrer rask og effektiv håndtering av eventuelle akutte utslipp eller kjemikalielekkasjer. Beredskapsplanen er utviklet basert på risikovurderinger for å sikre målrettede og effektive tiltak.

TILTAK OG RESSURSER

SLH har iverksatt flere tiltak for å forebygge forurensning, redusere negative miljøpåvirkninger og ivareta økosystemer i tilknytning til lufthavnen.

Beredskapsøvelser

For å opprettholde et høyt beredskapsnivå gjennomføres årlige øvelser i håndtering av akutt forurensning. Ansvar for planlegging og gjennomføring av disse øvelsene ligger hos leder for brann- og rednings-tjenesten.

Forebygging av utslipp til vann og grunn

Flyavising utføres av Widerøe Ground Handling (WGH) på oppdrag for flyselskapene, etter anmodning fra pilot. Flyavising er strengt regulert og utføres kun på dedikert plattform som er tilrettelagt for oppsamling og kontroll av forbrukt avisingvæske. For å forhindre direkte utslipp til vassdrag, er det etablert et drengsystem og to beredskapsdammer for oppsamling av væsker. Drengsystem fra rullebaner ledes også til bassengene. Den ene dammen fungerer som oppsamlings- og målebasseng, og vannet slippes videre til resipient etter at akseptabel kvalitet er nådd. Ved dårlig vannkvalitet pumpes vannet over til den andre dammen, der det kan luftes for raskere nedbryting av organisk materiale.



Bruken av formiat og optimalisering av baneavising for å minimere kjemikalieforbruk er regulert gjennom en egen vintervedlikeholdsprosedyre. For å minimere avrenning til nærliggende vassdrag ble rullebanens tverrfall, rilling og dreneringssystem oppgradert i 2017/2018, noe som endret infiltrasjons- og avrenningsmønsteret. Dette tiltaket har ført til en forventet reduksjon i tilførselen av formiat til vannmiljøet.

Ved store snømengder over lengre perioder kan det bli nødvendig å fjerne oppsamlet snø både fra avisingsplattformen og områdene langs rullebaner. For å begrense behovet for bortkjøring har SLH tillatelse til å spre svakt forurenset snø og vann med rester av glykol og formiat på nærliggende grøntarealer under kontrollerte forhold, slik at naturlig biologisk nedbryting kan skje. I tillegg kan svakt glykolholdig vann fra oppsamlingsdammen pumpes ut og fordeles på egnede grøntområder for videre nedbryting i henhold til gjeldende miljøtillatelser.

Lagring av kjemikalier på lufthavnen er underlagt strenge krav i samsvar med gjeldende lovverk, og det ble etablert et nytt tankanlegg for formiat i 2019. Tankanlegg for flyavisingsvæsker er strategisk plassert ved avisingsplattformen og utstyrt med lukkede oppsamlingskummer for å forhindre forurensning. Tankanlegg for flydrivstoff, som driftes av AirBP, er utstyrt med oppsamlingskar og fast dekke med avrenning ledet til en oljeoppsamler for å sikre forsvarlig håndtering av eventuelle utslipp eller søl.

TORP har avrenning til vassdrag som munner ut i Sandefjordsfjorden og SLH har et omfattende miljøovervåkingsprogram som inkluderer prøvetaking

og regelmessige inspeksjoner av vassdrag for å overvåke miljøtilstanden og identifisere eventuelle endringer. Overvåkingsaktivitetene utføres i samarbeid med Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO) og resultatet rapporteres årlig til Statsforvalteren i Vestfold og Telemark. Alle målinger i 2024 har vist verdier innenfor grenseverdiene fastsatt i utslipps-tillatelsen.

Forebygging av luftforurensning

For å redusere luftforurensning er det iverksatt flere tiltak for å legge til rette for mer bærekraftig transport til og fra lufthavnen. Det er et mål at tilbringer-tjenesten blir grønnere, og SLHs viktigste bidrag er å sørge for tilrettelegging av infrastrukturen på TORP og bidra med god informasjon om tjenestene til de reisende.

SLH har inngått en ny avtale med Onepark om levering av parkerings- og ladetjenester på TORP som trer i kraft 1. januar 2025. Avtalen inkluderer nye innovative og moderne løsninger som vil gjøre parkering enklere, smartere og mer miljøvennlig. I tillegg utvides lademulighetene for elbiler på TORP til 200 ladestasjoner for å sikre lading tilpasset fremtidens bilpark.

SLHs plan om utskifting av fossile kjøretøy vil også ha en positiv innvirkning på lokal luftforurensning. Vi følger den teknologiske utviklingen tett for å kunne implementere løsninger som bidrar til lavere lokal luftforurensning. I årene fremover forventes elektriske alternativer for feiemaskiner, lastebiler og hjullastere å bli mer tilgjengelige, noe som vil gi ytterligere muligheter for å redusere utslipp fra lufthavnens kjøretøy- og maskinpark.

Effektiv avfallshåndtering og reduserte avfallsmengder er viktige tiltak for å minimere avfallets bidrag til luftforurensning. SLH arbeider mot en sirkulær økonomi med fokus på ombruk, avfallsreduksjon og systematisk kildesortering for å redusere utslipp og miljøpåvirkning. I tillegg har vi implementert løsninger som reduserer hentefrekvensen fra avfallsrenovatør slik at forurensning fra transport går ned.

Forebygging av støy

For å redusere støy fra helikoptre og småfly er det innført et system for støyminimerende manøvrer under landingsrunder og ved øvelser knyttet til innflygingsruter og innflygingshøyder. For ytterligere støyreduksjon vurderes kurvede innflygninger for rutefly. Kurvede innflygninger har både en klimaeffekt, fordi de kan redusere drivstofforbruk på grunn av kortere fløyedistans, og reduserer støyeksponering for lufthavnens naboer fordi trafikken i større grad



kan ledes utenom bebygde strøk enn man kan med konvensjonelle innflygingsprosedyrer.

For å redusere støy fra flyplassdriften er det innført flere støyreducerende tiltak på TORP, blant annet bruk av et eget støydempende område ved turtallskjøring av flymotorer om natten.

Økologisk rehabilitering

Som et ledd i lufthavnens utvikling skal det iverksettes tiltak for å ivareta eller forbedre det biologiske mangfoldet så langt det er praktisk og økonomisk mulig. Blant annet skal eventuelle tiltak for å bedre levekårene for ville, pollinerende insekter og tiltak mot fremmede og skadelige arter kartlegges.

Oppfølging av verdikjede

Alle aktører som opererer på TORP skal signere SLHs "Klima- og miljøavtale", hvor de forplikter seg til å etablere nødvendige prosedyrer for å forebygge utslipp til grunn, vann og nærliggende resipienter. Det stilles krav til forsvarlig håndtering og lagring av kjemikalier for alle som driver aktivitet på lufthavnen, inkludert lagring og håndtering av flydrivstoff, flyavising og bakkehåndtering.

Det forventes at aktørene prioriterer nullutslippskjøretøy, eller alternativt lavutslippskjøretøy, samt at tiltak gjennomføres for å redusere luftforurensning og energiforbruk fra kjøretøy. Ved vareleveranser skal motor og aggregat være avslått for å minimere unødvendige utslipp. Alle kjøretøy må være i teknisk god stand, gjennomgå regelmessige kontroller, og eventuelle lekkasjer skal utbedres før videre bruk. I tillegg er selskapene på TORP ansvarlige for å sikre at deres underleverandører overholder de samme miljøkravene som SLH stiller til dem.

Miljøhensyn vektet med 30 % i anskaffelseprosesser og leverandører som benytter utslippsfrie kjøretøy og utstyr, eller iverksetter andre tiltak for å minimere utslipp som reduserer forurensning fra transport og drift, vurderes positivt.

MÅL KNYTTET TIL FORURENSNINGSSTRATEGIEN

SLH har som mål å forebygge og redusere forurensning gjennom strenge kontrollrutiner, miljøvennlige driftsløsninger og kontinuerlig forbedring av tiltak for å minimere utslipp til luft, vann og grunn.

Luftkvalitet

For å forbedre luftkvaliteten og beskytte både helse og miljø, er det essensielt å redusere bruken av fossile energikilder. SLHs overordnet mål om en fossilfri flyplassdrift vil derfor bidra til både reduserte klimagassutslipp og lavere luftforurensning.

Mål for reduksjon av luftforurensning:

- TORP skal være en energieffektiv flyplass med stor grad av fornybare energibærere.
- Kollektivandelen for reisende skal økes til minimum 30 %.
- TORP skal ha tilrettelagt elbillading for besøkende, ansatte og andre aktuelle aktører på TORP.
- TORP skal tilrettelegge for elektriske fly så snart dette etterspørres av kundene.

For å oppnå kollektivandelsmålet, samarbeider SLH med aktuelle aktører for å styrke og forbedre kollektivtilbudet til lufthavnen, samt for å få ny intercity-trasé til TORP.

Støyminimering

For at nabolagene rundt flyplassen skal oppleve minst mulig støybelastning fra virksomheten på TORP, arbeider SLH aktivt for å begrense støybelastninger fra flyplassdrift, samt fra fly- og helikoptertrafikk.

Mål for reduksjon av støybelastning:

- Vi skal minimere støy for nabolaget gjennom oppfølging av støyminimerende manøvrer for helikopter og småfly (landingsrunder og andre øvelser).
- Vi skal minimere støy for nabolaget gjennom oppfølging av trafikkregulerende bestemmelser.

Vannkvalitet

For å sikre at lufthavnens virksomhet har minimal påvirkning på vannmiljøet i nabolaget, har SLH mål om å sikre full overholdelse av utslippstillatelsen og aktivt bidra til bevaring og forbedring av naturforholdene i vassdragene innenfor lufthavnens nedbørsfelt. Dette innebærer streng kontroll med bruk av kjemikalier og andre innsatsfaktorer for å forhindre forurensning og negativ økologisk påvirkning i nærliggende vassdrag.

SLH skal til enhver tid ha et overvåkingsprogram for bekker, grøntarealer og grunnvann som drenerer fra området. Dette inkluderer prøvetaking av bekker og rutinemessige inspeksjoner for å identifisere eventuelle miljømessige avvik, som begroing, erosjon, jernutfelling, oljefilm og unormal lukt.

I tillegg gjennomføres det årlige fiskeundersøkelser, samt bunndyrundersøkelser når relevant, for å overvåke økosystemets tilstand. Overvåkingen fokuserer spesielt på Rovebekken, som er den viktigste resipienten for avrenning fra flyplassen.

Obligatoriske grenseverdier:

- Glykolkonsentrasjon (PG) skal som hovedregel ikke overstige 6 mg PG/liter.
- Glykolkonsentrasjon (PG) opptil 100 mg PG/liter tillates i inntil 10 dager per år.
- Utslipp av formiatholdig avløpsvann skal ikke skje dersom oksygenkonsentrasjonen i Rovebekken er lavere enn 7 mg O₂/liter.
- Minst 70 % av brukt glykol skal samles opp.



56 Sandefjord Lufthavn AS / Års- og bærekraftsrapport 2024

Grunnforhold og biomangfold

Nedbygging av naturområder, drenering, utslipp av mikroplast, kjemikaliebruk og avfallsgenerering er faktorer som kan forårsake forurensning av grunnen og ha en negativ innvirkning på naturmangfoldet. For å unngå slik påvirkning på og rundt TORP, skal SLH ha streng kontroll over bruk av kjemikalier og andre innsatsfaktorer.

Mål for å unngå negativ økologisk påvirkning:

- Vi skal bidra til ivaretagelse og forbedring av biomangfold på og rundt TORP.
- Vi skal integrere tiltak for miljøhensyn i planlegging og gjennomføring av utviklingsprosjekter.
- Vi skal ikke ha brudd på utslippstillatelser.

Grenseverdier i utslippstillatelse

Grenseverdiene i SLHs miljøoppfølgingsprogram er i henhold til fastsatte obligatoriske krav i utslippstillatelsen fra Fylkesmannen i Vestfold. Utslippstillatelsen krever at SLH til enhver tid opprettholder et overvåkingsprogram for bekker, grøntarealer og grunnvann som drenerer fra lufthavnen.

Overvåkingen skal være basert på en dokumentert metodikk som gjør det mulig å etterprøve om grenseverdiene overholdes. Konsentrasjoner som overskrider fastsatte grenseverdier, er ikke tillatt. Resultatene fra overvåkingsprogrammet oppsummeres årlig i en miljørapport, utarbeidet av NIBIO.

MILJØOVERVÅKINGSPROGRAM

Miljøovervåkingsprogrammet til SLH overvåker konsentrasjoner og mulige miljøeffekter knyttet til avisingkjemikalier i bekker som mottar avrenning fra flyplassområdet. Rovebekken har spesielt fokus siden den er en viktig sjørretbekk og den viktigste resipienten for avrenning fra flyplassen. Kontrollene av vannkvaliteten i bekker og grunnvann som kan motta avrenning fra TORP, viser liten eller ingen forekomst av glykol. Analyser av vannprøvene utføres av Eurofins, som er en akkreditert internasjonal laboratoriegruppe innen kjemiske, mikrobiologiske og sensoriske laboratorieanalyser.

Miljøovervåkingen skjer gjennom 15 faste prøvetakingspunkter på lufthavnens område:

- Ukeblandprøve tas ut automatisk og analyseres for innhold av glykol og formiat, med mulighet for analyse av døgnprøver. I tillegg utføres det supplerende analyser av vannprøvene i henhold til overvåkingsprogram.
- Kontinuerlige og automatiske målinger av ledningsevne.
- Feltbefaringer for å avdekke begroing,



- jernavsetninger, erosjon og oljefilm.
- Direkte måling av vannprøver ved akutte hendelser. Første prøve så raskt som mulig, deretter daglig fram til akseptabel restkonsentrasjon.
- Årlige fiskeundersøkelser.
- Periodiske bunndyrundersøkelser.

Fiskeundersøkelser

Som en del av miljøovervåkingen gjennomføres det en årlig kartlegging av ørretbestanden i vassdragene av fagpersonell. Undersøkelsen i 2024 tyder på at bekken ikke har vært utsatt for forurensning fra flyplassen som er skadelig for ørreten.

Naturplan har hvert år siden 2003 gjennomført undersøkelse av ørret i Rovebekken. Formålet med undersøkelsen er å si noe om vannkvaliteten i bekken ved bruk av ørret som biologisk indikator. De siste årene har det generelt vært noe mindre fisk. Den generelle nedgangen i bekkene sammenfaller med nedgangen av sjøørret funnet ved andre undersøkelser i sjøen i Ytre Oslofjord, og Naturplan konkluderer med at nedgangen skyldes andre forhold enn flyplassvirksomheten på TORP.

Bunndyrundersøkelser

Bunndyrundersøkelsene som ble utført vår og høst i 2024 viste god eller moderat tilstand i Rovebekken, og forholdene synes dermed å være greie men ikke helt topp.



STØYKLAGER 2024

Det har kommet inn åtte støyklager i løpet av 2024 (2023). Klagen gjelder i hovedsak helikopterstøy og innflyvninger til TORP.

> Helikopter:	3 (2)
> Skolefly:	1 (1)
> Trasévalg rutefly:	3 (1)
> Periodisk støy fra flyplassdrift:	1 (1)

BEKYMRINGSFULLE STOFFER

SLH bruker ikke svært bekymringsfulle stoffer og opprettholder streng kontroll over bruk og lagring av kjemikalier, inkludert avisingkjemikalier, for å minimere potensiell påvirkning på miljø og mennesker.

FORVENTEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

SLHs største finansielle risiko knyttet til forurensning er potensielle utslipp til vassdrag, som kan føre til brudd på utslippstillatelsen. Et slikt utslipp vil ikke bare medføre opprydningskostnader, men kan også resultere i bøter og skade selskapets omdømme.

På den andre siden kan finansielle muligheter oppstå gjennom investeringer i ny teknologi som reduserer utslipp eller støybelastning. For eksempel kan redusert flystøy åpne for utvidede åpningstider, noe som kan bidra til økte inntekter.

Det er også identifisert flere andre finansielle virkninger knyttet til forurensning av luft, grunn, vann og støy. Overgangen til nullutslipps- og lavutslippskjøretøy innebærer økte anskaffelses-, drifts- og vedlikeholdskostnader, samtidig som mangel på

tilgjengelig teknologi for større utslippsfrie kjøretøy kan begrense muligheten for en rask omstilling.

Begrenset elektrisk kapasitet og tilgang på fossil-fritt eller lavutslippsdrivstoff kan føre til ytterligere kostnadsøkninger og påvirke gjennomførbarheten av omstillingsplaner. I tillegg kan investeringer i nødvendig infrastruktur, som ladestasjoner eller hydrogen for fly, medføre betydelige kapitalutgifter. Økt elektrisitetsforbruk som følge av ladebehov vil også kunne påvirke driftskostnadene.

De finansielle virkningene kan ha både direkte og indirekte økonomiske og operasjonelle konsekvenser for SLH. Økte investerings- og driftskostnader knyttet til nullutslipps- og lavutslippsløsninger kan påvirke selskapets lønnsomhet på kort sikt, samtidig som de kan gi langsiktige fordeler i form av lavere utslippsrelaterte avgifter og økt regulatorisk etterlevelse. Begrensninger i tilgjengelig teknologi og energiinfrastruktur kan forsinke implementeringen av

bærekraftstiltak, noe som igjen kan påvirke selskapets evne til å møte fremtidige regulatoriske krav.

Når det gjelder inntektsbortfall, kan en dreining mot kollektivtransport og mindre avhengighet av privatbil føre til lavere parkeringsinntekter, noe som kan kreve alternative forretningsmodeller. På den annen side kan investeringer i bærekraftige transportløsninger og infrastruktur forbedre selskapets omdømme og styrke relasjoner med myndigheter, lokalsamfunn og kunder.

Miljørisiko, som utslipp til vassdrag eller lekkasjer til grunnen, kan ha store økonomiske og omdømmemessige konsekvenser. I tillegg til direkte kostnader knyttet til opprydding, kan slike hendelser redusere tilliten blant interessenter og føre til skjerpede regulatoriske krav. Derfor er det avgjørende at SLH håndterer disse risikoene proaktivt for å sikre en bærekraftig og økonomisk robust drift.



VANNRESSURSER (ESRS E3)

Sandefjord Lufthavn (SLH) har anvendt den doble vesentlighetsanalysen for å identifisere både faktiske og potensielle virkninger knyttet til vannressurser, både internt i egen drift og i verdikjeden. Vurderingen bygger på kravene i utslippstillatelsen, samt tidligere gjennomførte risikoanalyser og miljøaspektvurderinger.

VANNFORVALTNING

SLHs klima- og miljøpolicy omfatter ikke spesifikt vannforvaltning, men dette reguleres gjennom kravene i utslippstillatelsen. Vannforbruket på TORP hentes fra det kommunale nettet, og høyest vannforbruk skjer i forbindelse med avisingsprosesser for fly og rullebaner.

For å oppfylle kravene i utslippstillatelsen har SLH blant annet implementert prosedyrer for oppsamling og rensing av flyavisingsvæske, samt kontrollert tapping av bassenger. Det er også etablert prosedyrer for håndtering, kontroll og overvåking av glykolavrenning. Hver høst før oppstart av vintresesongen utarbeides det oppfølgingsprosedyrer i henhold til NIBIOs forslag på overvåkingsprogram for kommende vintresesong. Miljøovervåkingsprogrammet ivaretar krav til dokumentasjon gitt i utslippstillatelsen.

Ved hjelp av en automatisk vannprøvetaker tas det ut døgnblandprøver fra Rovebekken. Disse blandes til en ukeblandprøve som analyseres for glykol. Dersom konsentrasjonen overstiger 5,5 mg PG/liter, skal hver enkelt døgnblandprøve analyseres. I tillegg til vannprøver fra Rovebekken tas det prøver i overvannsystemer med avrenning til Vårnesbekken og Unnebergbekken.

For å beskytte vannmiljøet mot forurensning har SLH etablert omfattende prosedyrer for betjening, kontroll og overvåking av flyavising på avisingsplattformen. I tillegg er det innført retningslinjer for vintervedlikehold og drift av oljeutskillere. Vintervedlikeholdsprosedyrene regulerer bruken av Aviform, mens retningslinjene for oljeutskillere sikrer at forurenset vann fra verkstedsområder ikke ledes til avløpsnett.

VANNFORVALTNINGSMÅL

SLH har etablert klare mål for bærekraftig vannforvaltning med fokus på effektivt vannforbruk og minimal miljøpåvirkning. Disse målene er stabile og reflekterer selskapets langsiktige strategi for ansvarlig vannhåndtering.

Per dags dato er det ingen vesentlige endringer i våre mål sammenlignet med tidligere år. Våre eksisterende

mål anses som tilstrekkelige for å ivareta reguleringskrav, driftsmessige hensyn og miljøpåvirkning. Vi følger likevel løpende med på utviklingen innen relevante reguleringer, teknologiske løsninger og beste praksis for å sikre at våre mål forblir relevante og i tråd med gjeldende bærekraftsstandarder.

Lufthavnens viktigste mål knyttet til vannforvaltning inkluderer:

- Opprettholde dagens nivå på vannforbruk, med kontinuerlig overvåking for å identifisere forbedringsmuligheter.
- Sikre effektiv håndtering av overflatevann og avisningsvæsker, for å minimere påvirkning på lokale vannforekomster.
- Overholde utslippstillatelsen og alle relevante miljøkrav fastsatt av myndigheter og bransjestandarder.

Gitt at våre eksisterende mål dekker de vesentlige aspektene ved vår vannforvaltning, og at det ikke er noen planlagte endringer i strategien, anser vi det som ikke vesentlig å definere nye fremtidige mål på dette tidspunktet.



BIOLOGISK MANGFOLD OG ØKOSYSTEMER (ESRS E4)

TORP ligger i et område med variert natur, preget av en blanding av skog, våtmarker og kulturlandskap. Flyplassområdet omfatter både bebygde og naturlige arealer, som spiller en viktig rolle for lokale økosystemer og artsmangfold. Området rundt lufthavnen har en blanding av aktivt jordbruk og naturlige habitater, noe som gir en mosaikk av leveområder for arter som trives i seminaturlige miljøer.

Rundt lufthavnen fungerer skogkanten som et naturlig skjold mot støy og erosjon, og det finnes både barskog og blandingsskog som gir viktige leveområder for fugler, pattedyr og insekter. Området har mindre vannforekomster og myraktige partier som bidrar til naturlig vannfiltrering og karbonlagring, og som er viktige økosystemer for amfibier, fugler og insekter. Insektlivet, inkludert pollinerende arter som bier og sommerfugler, finnes i tilknytning til engarealer og kantvegetasjon, og småpattedyr som harer og rev er vanlige i nærliggende skog- og gressarealer.

Lufthavnens sikkerhetssoner består av vedlikeholdte gressarealer som utgjør leveområder for smågnagere, insektbestander og enkelte fuglearter. Disse områdene krever spesifikk skjøtsel for å unngå uønsket fugleaktivitet som kan utgjøre en risiko for luftfarten, og SLH har tiltak for å balansere behovet for artsvern og luftfartssikkerhet.

Luftfart har generelt et mindre arealavtrykk enn andre transport-former, men TORP sin plassering påvirker allikevel naturen negativt ved blant annet arealbeslag og forurensning. I tillegg kan overflygning ved inn- og utflygningen til TORP gi forstyrrelser for vilt nær lufthavnen. Alle instrumentinnflygninger gjøres i henhold til prosedyrer. Restriksjonsområder som spesifiserer minimum høyde for overflygning fastlegges i verneforskrifter av miljømyndighetene og tas hensyn til når prosedyrer designes for innflygning.

Våtmark og vannforekomster i nærheten av lufthavnen er sårbare for forurensning fra avrenning av blant annet avisingsvæsker, og endringer i vanstanden kan påvirke økosystemene. For skogsområdene rundt TORP er det fare for habitatfragmentering på grunn av infrastruktur-utvikling, støyforstyrrelser og lys-forurensning. I tillegg kan strenge skjøtselstiltak for å redusere fuglefare påvirke naturlig vegetasjon og dyreliv.

I tillegg til negativ påvirkning på økosystemet fra flyplassdrift, vil utbygginger på lufthavnen og masseforflytning ved anleggsarbeid kunne påvirke det biologiske mangfoldet og skade rødlistearter, samt føre til at svartlistearter spres.

VESENTLIGE FAKTORER

Vesentlighetsvurderingen av biologisk mangfold og økosystemer er begrenset til flyplassområdet, og omfatter ikke aktiviteter i verdikjeden utenfor lufthavnen.

Kartleggingen omfatter områder der virksomheten har grensesnitt med biologisk mangfold og økosystemer, samt faktiske og potensielle virkninger. Videre er lufthavnens avhengighet av naturressurser i disse områdene analysert. Basert på funnene er vesentlige risikoer og muligheter identifisert.

Vurderingskriteriene omfatter analyse av direkte påvirknings-faktorer som kan føre til tap av biologisk mangfold, konsekvenser for arter og økosystemer, samt virksomhetens avhengighet av økosystem-tjenester som er relevante for lufthavnens drift.

AVHENGIGHET AV NATURRESSURSER

SLH er avhengig av naturens økosystemtjenester for å opprettholde en stabil og bærekraftig drift. Spesielt er naturlige prosesser viktige for flomdemping, vann- og jordrensing samt tilgang til råstoffer som benyttes i ulike drifts- og vedlikeholdsaktiviteter.

Naturlige vannveier, våtmarker og arealer som lar vann trenge gjennom i nærområdet bidrar til å håndtere overvann og redusere risikoen for flom på og rundt lufthavnen. Dette er særlig relevant i perioder med kraftig nedbør, hvor et velfungerende vannkretsløp kan forhindre erosjon og skader på infrastruktur.

Naturlige renseprosesser i jordsmonn og vegetasjon hjelper med å filtrere forurensninger fra overflatevann og jord, noe som er essensielt for å begrense påvirkningen av kjemikalier fra flyplassdrift, avising og annen aktivitet på flyplassen. Effektiv vann-håndtering er også viktig for å sikre god vannkvalitet i nærliggende vassdrag og våtmarker.

SLH er avhengig av naturressurser som vann til drift og vedlikehold, samt ulike mineralske materialer som benyttes i infrastruktur og til flyplassdrift. Bærekraftig forvaltning av disse ressursene er avgjørende for å redusere miljøpåvirkning og sikre langvarig tilgjengelighet.

Evalueringen av fysiske og omstillingsrelaterte risikoer og muligheter knyttet til biomangfold og økosystemer er integrert i den doble vesentlighetsanalysen.

Omstillingsrisiko

I tillegg til de direkte fysiske påvirkningene, er det identifisert omstillingsrisiko knyttet til endringer i reguleringer, markedsforventninger og krav om tilpasning til bærekraftige standarder. Strengere EU-direktiver og nasjonale retningslinjer kan føre til økte krav til arealinngrep, overvåking av biologisk mangfold og økosystemrestaurering. Eventuelle endringer i arealbruk eller krav om kompensasjonstiltak for tap av natur kan medføre økte drifts- og investeringskostnader.

Samtidig stiller investorer og finansinstitusjoner stadig strengere ESG-krav, noe som øker forventningene til en proaktiv tilnærming til naturforvaltning og bevaring av biologisk mangfold. En ansvarlig forvaltning av naturressurser kan gi konkurransefortrinn og bidra til en styrket bærekraftsprofil, mens manglende tiltak kan utgjøre en betydelig omdømmerisiko.

STRATEGIER FOR BIOLOGISK MANGFOLD OG ØKOSYSTEMER

SLHs klima- og miljøpolicy inneholder ikke en spesifikk beskrivelse av biomangfold og økosystemer, men fastsetter overordnede retningslinjer for å sikre at driften på TORP har minst mulig negativ påvirkning på klima og miljø.

For å ivareta biologisk mangfold og økosystemer er det, i tillegg til prosedyrer for vannforvaltning, implementert retningslinjer for beskyttelse av ytre miljø i prosjekter, samt rutiner for håndtering av løsmasser. Disse tiltakene bidrar til å minimere

miljøpåvirkning og sikre en ansvarlig forvaltning av naturområder i og rundt lufthavnen.

Før oppstart av alle planlagte prosjekter gjennomføres en miljøgjennomgang for å identifisere potensielle miljøaspekter. Disse kartlegges systematisk i prosjektets planleggings-, gjennomførings- og avslutningsfase. Prosjektleder og miljøansvarlig vurderer behovet for tiltak for å minimere miljøpåvirkning, inkludert eventuelle spesifikke tiltak for å beskytte biomangfold og bevare økosystemer. Vurderingen av naturressurser baseres på lokal ekspertise og tilgjengelig informasjon om de berørte områdene. Oppfølging av miljøaspektene skal inngå som en fast del av alle byggemøter. Under møtene skal det vurderes hvordan miljøhensyn er ivaretatt så langt i prosessen, samt hvilke tiltak som er nødvendige for videre oppfølging. Utfallet av disse diskusjonene skal dokumenteres i møtereferater og registreres i miljøstyringssystemet.

Det er ikke etablert egne overordnede indikatorer for oppfølging av biomangfold og økosystemer utover de grenseverdiene som er fastsatt i utslippstillatelsen. Eventuelle måleindikatorer for overvåking av biomangfold og økosystemer vurderes og fastsettes av prosjektleder og miljøansvarlig som en del av prosjektgjennomgangen.

Direkte og indirekte kostnader av kompensasjon for tap av biologisk mangfold og økosystemer er ikke kartlagt.



RESSURSBRUK OG SIRKULÆRØKONOMI (ESRS E5)

Sandefjord Lufthavn (SLH) har vurdert ressursbruk og sirkulær økonomi med fokus på hele verdikjeden. Dette inkluderer innkjøpte varer og tjenester, salg av produkter og tjenester til flypassasjerer og andre aktører, samt håndtering av generert avfall på lufthavnen, inkludert avfall mottatt fra flyselskapene.

Analysen tar hensyn til både omstillingsrelaterte og fysiske påvirkninger. Omstillingsaspektene omfatter faktorer som tilgang på råvarer, prisutvikling på utstyr og materialer, regulatoriske endringer og økende etterspørsel etter ressurseffektive løsninger. De fysiske faktorene er knyttet til avfallshåndtering, bruk av fornybare ressurser og implementering av nye teknologier for å forbedre ressursutnyttelsen og redusere miljøpåvirkningen.

Analysen av ressursbruk og sirkulær økonomi bygger blant annet på innsikt fra samarbeid med Norsk Gjenvinning og andre avfallsaktører som leverer teknologiske løsninger for optimal avfallshåndtering.

STRATEGIER FOR RESSURSBRUK OG SIRKULÆRØKONOMI

SLHs klima- og miljøpolicy fastslår at all aktivitet på TORP skal baseres på et livsløpsperspektiv for å sikre langsiktig miljøansvar. Den overordnede instruksjonen for avfallshåndtering stiller krav til avfallsreduksjon, kildesortering og forsvarlig håndtering av både ordinært og farlig avfall. Instruksjonen inkluderer også spesifikke retningslinjer for behandling av asbest og forurensede masser.

Alle aktører på TORP har signert SLHs klima- og miljøavtale, som blant annet stiller krav til avfallshåndtering, kildesortering og tiltak for å redusere avfallsmengder.

For å kartlegge avfallsflyten på TORP, ble det i 2022 gjennomført en plukkanalyse av restavfallskomprimatorer fra både fly- og landside i samarbeid med Norsk Gjenvinning. Analysen bidro til økt forståelse av avfallssammensetningen og mulige forbedringstiltak for avfallshåndtering.

I 2024 inngikk SLH en avtale med REEN om et pilotprosjekt for å optimalisere avfallshåndteringen ved hjelp av avansert sensorteknologi. Sensorene gir sanntidsdata om fyllingsgrad og muliggjør mer effektiv styring av hentefrekvenser. REENs teknologi gir verdifull innsikt som bidrar til å effektivisere innsamling, måling og transport av avfall, samt redusere unødvendige tømminger og transportutslipp.

Gode vedlikeholdsrutiner er avgjørende for å forlenge levetiden til materiell og utstyr, og det er etablert prosedyrer for oppfølging av drifts- og vedlikeholdstjenestene til SLH. Systematisk vedlikehold bidrar til å redusere behovet for utskiftning og fremmer en mer bærekraftig ressursforvaltning.

Policy for anskaffelser og tilhørende anskaffelsesprosedyrer stiller krav til livsløpsanalyser for å sikre at materialer og produkter har lang levetid, kan repareres, og er egnet for gjenbruk. Dette er sentralt for å redusere avfallsmengden og øke både gjenbruk og materialgjenvinning. I tillegg må produktene være utformet slik at materialene enkelt kan gjenvinnes og gjenbrukes som råvarer i ny produksjon.

TILTAK KNYTTET TIL RESSURSBRUK OG SIRKULÆRØKONOMI

Aktørene på TORP har forpliktet seg til å bevisst arbeide med å redusere avfallsmengder, hvor samarbeid mellom aktørene er essensielt for å oppnå positive synergier med hensyn til avfallminimering, -håndtering og -sortering. I tillegg skal rutiner for avfallshåndtering samordnes med SLH der dette er naturlig.

Basert på plukkanalysen som ble gjennomført i 2022 er det implementert flere tiltak for å redusere avfallsmengden, øke sorteringsgraden og optimalisere avfallshåndteringen. Dette inkluderer tilgang til relevante sorteringsmuligheter, tydelig merking av avfallsfraksjoner og tilstrekkelig antall avfallsbeholdere. Blant tiltakene er etablering av smarte avfallsbeholdere med sensorteknologi for publikum på landside, dedikert container for flyavfall, samt effektive komprimatorer for papir/papp og restavfall for å redusere hentefrekvens.



Pilotprosjektet i samarbeid med REEN er igangsatt for ytterligere effektivisering av avfallshåndteringen. Prosjektet har som mål å redusere miljøbelastningen, forbedre datagrunnlaget for avfallshåndtering og på sikt gi økonomiske besparelser knyttet til tømning. REENs teknologi omfatter i tillegg til sensorene en webbasert plattform som gir sanntidsinnsikt i avfallsmengdene som genereres.

Sensorer er installert i komprimatorer og beholdere for glass/metall for å måle fyllingsgrad og varsle når tømning er nødvendig, noe som bidrar til en mer behovsbasert og effektiv avfallshåndtering.

Tilrettelegging for kildesortering og tydelig merking av avfalls-fraksjoner i publikumsområdene er essensielt for å fremme sirkularitet og bærekraftig avfallshåndtering. I tillegg har SLH et sterkt fokus på ombruk og materialgjenvinning i forbindelse med ombyggingsprosjekter av bygninger og arealer, for å minimere avfall og maksimere ressursutnyttelse.

SLH samarbeider med frivillige organisasjoner for å fremme gjenbruk. Gjennom en avtale med Frelsesarmeen doneres gjenglemt eller konfiskert mat og hygieneprodukter, mens innsamlet flaskepann går til Røde Kors.

Produksjon og salg av mat er den desidert største kilden til matsvinn på lufthavnen. SLH jobber aktivt sammen med kommersielle aktører for å redusere matsvinn, blant annet tilbys det overskuddsmat gjennom appen Too Good To Go, som gjør det mulig å redistribuere matvarer som ellers ville blitt kastet.



MÅL KNYTTET TIL RESSURSBRUK OG SIRKULÆRØKONOMI

SLH har et overordnet mål om å etablere en effektiv og bærekraftig sirkulærøkonomi med fokus på ombruk, avfalls-reduksjon og kildesortering. For å oppnå dette har SLH fastsatt følgende mål for avfallshåndtering:

- Minst 60 % av avfallet fra ordinær drift på flyplassen skal kildesorteres.
- Innen 2026 skal den totale avfallsmengden reduseres med 25 % sammenlignet med nivået i 2019.
- Innen 2026 skal transportbehov og hentefrekvens for renovasjon reduseres med minst 25 % sammenlignet med nivået i 2019.
- Vi skal opprettholde en god dialog med Sandefjord kommune om muligheten for å levere glykolholdig vann som karbonkilde til renseanlegg i forbindelse med utvidelse for nitrogenfjerning.
- I byggeprosjekter skal det ikke genereres mer enn 25 kg avfall per m² BTA.
- Minst 80 % av avfallet fra byggeprosjekter skal kildesorteres.

I 2024 var kildesorteringsgraden for ordinær drift på 55 %, inkludert gjenbruk til Røde kors og Frelsesarmeen.

INNGÅENDE RESSURSER

De inngående ressursene på TORP omfatter alle varer og produkter som anskaffes enten for internt bruk eller for kommersielt salg. Dette inkluderer blant annet mat- og drikkevarer, kontorrekvisita, driftsmateriell og teknisk utstyr. En betydelig andel av avfallet som genereres på lufthavnen stammer fra emballasje, noe som gjør reduksjon og optimalisering av emballasjebruk til et viktig fokusområde.

SLH har i samarbeid med de kommersielle aktørene på lufthavnen implementert flere tiltak for å redusere bruken av unødvendig emballasje. Dette inkluderer overgang til resirkulerbare materialer, redusert bruk av engangsemballasje og økt bruk av gjenbrukbare alternativer. Disse initiativene har allerede gitt positive resultater, både i form av redusert avfallsmengde og økt sorteringsgrad. Videre arbeides det aktivt med å identifisere nye løsninger for sirkulære materialstrømmer for å fremme en mer bærekraftig og sirkulær ressursforvaltning.

UTGÅENDE RESSURSER

Avfallsdataene er hentet fra rapporter utarbeidet av Norsk Gjenvinning, basert på mottatt avfall fra TORP. Mengden oppsamlet glykolholdig væske som sendes til forbrenning, måles ved avisingsanlegget før transport til forbrenningsanlegg og er ikke en del av rapporterte avfallsmengder.

Gjenvinning etter avfallstype 2024	Enhet	Gjenbruk	Resirkulering	Energigjenvinning	Total
Farlig avfall	Tonn	4	0	1	5
Ikke farlig avfall	Tonn	32	110	118	259
Total avfallsmengde	Tonn	36	110	119	264

Sluttbehandling etter avfallstype 2024	Enhet	Forbrenning	Deponi	Annet	Total
Farlig avfall	Tonn	1	0	4	5
Ikke farlig avfall	Tonn	125	110	134	259
Total avfallsmengde	Tonn	126	110	138	264

FINANSIELLE VIRKNINGER

Overgangen til en mer sirkulær økonomi og forbedret avfallshåndtering kan ha flere finansielle virkninger for SLH, både i form av kostnader og potensielle besparelser.

På kort sikt kan investeringer i bedre kildesorteringssystemer, opplæring av ansatte og oppgradering av avfallshåndteringsinfrastruktur medføre økte utgifter. I tillegg kan det være kostnader knyttet til mer bærekraftige innkjøp og implementering av sirkulære prinsipper i leverandørkjeden, som krav til materialvalg og returordninger.

På lengre sikt kan disse tiltakene bidra til reduserte avfallsavgifter, lavere transportkostnader og redusert materialforbruk gjennom gjenbruk og økt ressursutnyttelse. Effektiv ressursbruk gir også muligheter for økt operasjonell effektivitet og bedre kostnads-kontroll, særlig når det gjelder inngående ressurser som emballasje, forbruksartikler og teknisk utstyr.

Ved å redusere avfallsmengden og prioritere ombruk og gjenvinning kan SLH også styrke sitt bærekraftige omdømme. Samlet sett kan en styrket sirkulær tilnærming både redusere risiko og legge grunnlaget for mer økonomisk bærekraftig drift.



Sosial informasjon

Den sosiale informasjonen dekker fire sentrale områder som er identifisert som vesentlige for Sandefjord Lufthavn (SLH): selskapets egne ansatte, arbeidsstyrken i verdikjeden og forbrukere, berørte samfunn og sluttbrukere. Disse områdene er viktige for vår virksomhet, og vi anerkjenner betydningen av å opprettholde et godt arbeidsmiljø for våre ansatte, sikre rettferdige arbeidsforhold i verdikjeden samt imøtekomme kundenes og lokalsamfunnets behov og forventninger. Dette er avgjørende for å sikre en bærekraftig og langsiktig utvikling.

EGEN ARBEIDSSTYRKE (ESRS S1)

Den viktigste ressursen til SLH er de ansatte, og virksomheten skal utnytte fordelene av å være en liten organisasjon. For å nå selskapets strategiske mål er det avgjørende at alle medarbeidere bidrar på tvers av roller og ansvarsområder.

SLH legger stor vekt på trygge arbeidsforhold, riktig bemanning og nødvendig kompetanseutvikling. Dette sikrer at de ansatte har forutsetninger for å ta gode valg – både for seg selv, sine kollegaer, passasjerene og selskapet som helhet.

SLH verdsetter de ansattes innspill og legger til rette for aktiv deltakelse gjennom ulike kanaler, som undersøkelser, ansattsamlinger og direkte dialog. Den kontinuerlige dialogen gir selskapet verdifull innsikt og gjør det mulig å tilpasse bærekraftsarbeidet i tråd med medarbeidernes forventninger og bekymringer.

ORGANISERING

Arbeidsstyrken til SLH består av 65 ansatte (45 årsverk), og er fordelt på følgende avdelinger.

>> [Organisasjonsdata, side 70](#)

- Administrasjon som er ansvarlig for ledelse, økonomi, HR og administrativ støtte.
- Flyplassdrift som er den største avdelingen og omfatter driftsavdelingen og brann- og redningstjenesten.
- Servicesenter og bookingkontor som håndterer kundeservice, booking og informasjonstjenester.

Arbeidsstyrken består av både heltids- og deltids-ansatte, og det tilbys lærlingplasser innenfor relevante fagområder. I tillegg har vi sesongarbeidere som sommervikarer. De ansatte jobber i et dynamisk og variert miljø, der ingen dag er lik. De er fleksible og tilpasningsdyktige, og evner å møte ulike kundebehov

og situasjoner. Deres innsats er avgjørende for å opprettholde flyplassens kjerneverdier: **enkel**, **tilgjengelig**, **vennlig** og **presis**.

VESENTLIGE FAKTORER

I vesentlighetsvurderingen for 2024 identifiserte vi "arbeidsforhold" og "likebehandling og muligheter for alle" som sentrale faktorer. Disse funnene støtter selskapets strategiske prioriteringer om å fremme et trygt, inkluderende og godt arbeidsmiljø.

LIKESTILLING

SLH skal være en attraktiv arbeidsgiver som tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere. Selskapet forplikter seg til å fremme likestilling i alle ansettelsesforhold og jobber aktivt for å sikre et arbeidsmiljø fritt for diskriminering. Dette innebærer målrettede tiltak for å sikre like muligheter for alle ansatte, uavhengig av kjønn, bakgrunn eller funksjonsevne.

ANSATTSAMLINGER

To ganger i året arrangeres det fagsamlinger for alle ansatte, hvor det gis oppdateringer om selskapets status og videre utvikling. Disse samlingene er ikke bare viktige informasjonsarenaer, men også en verdifull mulighet for ansatte til å møtes, styrke relasjoner og bidra til et positivt arbeidsmiljø. Ansattsamlingene skaper en felles arena for dialog, samhold og informasjonsutveksling.

KOMPETANSE

SLHs avhengighet av en kompetent og stabil arbeidsstyrke innebærer både kritiske risikoer og strategiske muligheter. Ved å sikre gode arbeidsforhold, investere i kompetanse, tilrettelegge for digitalisering og opprettholde en sterk og trygg bedriftskultur, kan SLH ikke bare redusere risiko, men også styrke vår posisjon som en moderne, bærekraftig og attraktiv arbeidsplass.

Overgangen til en grønnere og klimanøytral drift ved TORP innebærer endringer i arbeidsmetoder, teknologi og kompetansekrav. Disse endringene kan gi både positive og utfordrende påvirkninger på arbeidstakerne.



BÆREKRAFTIG OMSTILLING

For at overgangen til grønn og klimanøytral drift skal bli vellykket, er det viktig at SLH:

- Investerer i kompetanseutvikling for å sikre at ansatte er forberedt på nye arbeidsmetoder og teknologi.
- Involverer arbeidstakere tidlig i prosessen for å redusere usikkerhet og skape engasjement.
- Sikrer trygge arbeidsforhold ved å implementere grundig opplæring i ny teknologi og sikkerhetsrutiner.
- Kommuniserer tydelig og åpent om endringer og hvordan de eventuelt påvirker arbeidsvilkår og stillingsstrukturer.
- Fokuserer på en gradvis overgang som gir rom for tilpasning og læring over tid.

Ved å prioritere disse tiltakene kan SLH redusere risiko og maksimere fordelene ved en bærekraftig omstilling, samtidig som det sikres et godt og stabilt arbeidsmiljø for de ansatte.

STRATEGIER I FORBINDELSE MED EGEN ARBEIDSSTYRKE

Det er avgjørende at alle ansatte bidrar på tvers av funksjoner og nivåer for at bedriften skal lykkes med sine mål og strategier. Dette forutsetter et trygt arbeidsmiljø, nødvendig kompetanse og stabilitet i ansettelsesforholdet, slik at medarbeiderne kan ta gode beslutninger i sin arbeidshverdag – både for seg selv og sine kollegaer.

Retningslinjer for etikk

For å sikre gode arbeidsforhold, likebehandling og like muligheter for alle ansatte, har SLH etablert tydelige retningslinjer for etikk som en integrert del av virksomhetsstyringen. Retningslinjene gir støtte i utførelsen av arbeidsoppgaver og beslutninger, men er ikke uttømmende. Alle ansatte i SLH, inkludert styremedlemmer, ledere og innleid arbeidskraft, har et personlig ansvar for å utøve god dømmekraft og følge selskapets verdier og retningslinjer for etikk.

Retningslinjer for etikk fastsetter de overordnede prinsippene for forventet arbeidsrelatert atferd og hvordan vi samhandler med kollegaer, kunder, leverandører, passasjerer og omgivelsene. Sammen med selskapets arbeid for å oppfylle kravene i åpenhetsloven (LOV-2021-06-18-99), bidrar disse retningslinjene til å sikre respekt for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.

Arbeidstakermedvirkning

Arbeidstakernes erfaringer er en viktig ressurs, og samarbeid med våre ansatte og deres representanter er grunnleggende for SLH og en viktig del av vårt

arbeid med åpenhet, inkludering og medvirkning. Vi følger kravene i norsk lovgivning og sikrer at ansatte har en reell påvirkning på beslutningsprosesser som angår deres arbeidsforhold.

Våre prosesser er utformet for å fremme en åpen og strukturert dialog, der ansatte oppfordres til å delta aktivt og uttrykke sine synspunkter. Vi skal sikre at alle ansatte opplever seg hørt, respektert og verdsatt, og at samarbeidet bidrar til et godt og trygt arbeidsmiljø.

Ansvarlig virksomhetsstyring

SLH skal være bevisst og ta hensyn til at reisende og samarbeidspartnere har ulike kulturelle og religiøse preferanser, og selskapets tjenestetilbud og tilrettelegging skal gjenspeile dette. SLH legger til grunn OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv for å forhindre brudd på menneskerettigheter og arbeidsvilkår. Alle grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold skal ivaretas.

Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

SLH prioriterer helse, arbeidsmiljø og sikkerhet (HMS) høyt og har etablert retningslinjer for et systematisk og kontinuerlig HMS-arbeid. HMS-tiltakene har som mål å sikre trygge og forsvarlige arbeidsforhold, bidra til et godt fysisk og psykososialt arbeidsmiljø, samt fremme et helsefremmende og inkluderende arbeidsmiljø. Ved å opprettholde høye standarder for HMS, sikrer SLH et sikkert og ansvarlig arbeidsmiljø for alle ansatte.

Nulltoleranse mot forskjellsbehandling

Selskapets retningslinjer for etikk presiserer at det er nulltoleranse mot diskriminering på arbeidsplassen. Retningslinjene stadfester at det ikke aksepteres noen form for trakassering eller diskriminering på grunnlag av kjønn, rase, religion eller legning.

TORP skal være et rikt mangfold hvor det eksisterer full likestilling, uavhengig av kjønn, alder, funksjonshemming, seksuell legning og kulturell eller religiøs bakgrunn. Alle skal behandles med forståelse og respekt.

Personalhåndbok

Retningslinjer for etikk er integrert i selskapets personalhåndbok, som fungerer som et sentralt verktøy for å sikre etterlevelse av lover, forskrifter og interne retningslinjer. Personalhåndboken er webbasert og gir ansatte tilgang til viktig informasjon om rettigheter, plikter og arbeidsforhold, samt veiledning i spørsmål knyttet til etisk atferd og god virksomhetsstyring.



SAMARBEIDSARENAER MED ANSATTE OG DERES REPRESENTANTER

Samarbeid med våre ansatte og deres representanter er en grunnleggende del av vår forpliktelse til åpenhet, inkludering og medvirkning. Vi legger til rette for en åpen dialog og oppmuntrer ansatte til å delta aktivt i beslutningsprosesser som påvirker deres arbeidsforhold. Gjennom et tett samarbeid skaper vi et trygt og inkluderende arbeidsmiljø, der alle ansatte blir hørt, respektert og verdsatt.

SLH har etablert flere strukturerte samarbeidsformer for å ivareta ansattes rettigheter og innflytelse, både direkte med de ansatte og via arbeidstakerrepresentanter. Det er også etablert ulike informasjons- og kommunikasjonskanaler, som intranett og personalmøter, samt ulike medvirkningsarenaer der ansatte kan delta aktivt og bidra med innspill. Disse kanalene sikrer åpen dialog, informasjon flyt og involvering i beslutningsprosesser.

Tillitsvalgtes rolle og samarbeid med ledelsen

Selskapets tillitsvalgte velges av medlemmer i fagforeningene og spiller en sentral rolle som bindeledd mellom ledelsen og de ansatte. De representerer arbeidstakerne i forhandlinger, drøftinger og medvirkningsprosesser, og sikrer at ansattes interesser og rettigheter ivaretas i tråd med arbeidsmiljøloven (LOV-2005-06-17-62), tariffavtaler og selskapets interne retningslinjer. SLH har en tett og konstruktiv dialog med de tillitsvalgte, der regelmessige møter og konsultasjoner gir rom for åpen diskusjon om arbeidsvilkår, organisasjonsutvikling og andre viktige beslutninger som påvirker de ansatte.

Verneombudets rolle i HMS-arbeidet

SLH legger vekt på god dialog og samarbeid med verneombudene for å sikre at HMS-arbeidet er en integrert del av virksomhetens drift og kultur. Verneombudet er et bindeledd mellom ledelsen og arbeidstakerne i det forebyggende HMS-arbeidet. Deres hovedoppgave er å sikre at arbeidsmiljøet er trygt og helsefremmende i tråd med kravene i arbeidsmiljøloven (LOV-2005-06-17-62), og har blant annet myndighet til å stanse arbeid ved umiddelbar fare for liv og helse. Hovedverneombudet (HVO) har en koordinerende rolle og samordner arbeidet til de ulike verneombudene. HVO representerer de ansatte i arbeidsmiljøutvalget (AMU) og deltar i prosesser som har betydning for arbeidsmiljøet.

Arbeidsmiljøutvalget (AMU)

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) er en sentral arena for samarbeid mellom ledelsen og de ansatte om arbeidsmiljø- og HMS-tiltak i selskapet. Utvalget består av to representanter fra ledelsen, to representanter fra de

ansatte, samt en representant fra bedriftshelsetjenesten (BHT), som bidrar med faglig rådgivning.

I 2024 avholdt AMU fire møter, hvor det ble behandlet 31 saker relatert til helse, miljø og sikkerhet. Det ble ikke fattet vedtak i henhold til arbeidsmiljøloven § 7-2, men utvalget har bidratt til løpende forbedringer og tilpasninger av HMS-tiltak for å sikre et trygt og helsefremmende arbeidsmiljø.

Medarbeidersamtaler

Medarbeidersamtaler gir ansatte en direkte kanal for tilbakemeldinger og utviklingsmuligheter, og er et tillegg til den daglige kontakten mellom leder og medarbeider. Disse samtalen skal avholdes minst en gang i året.

Arbeidsmiljøundersøkelser

For å kartlegge trivsel og arbeidsmiljø, samt identifisere forbedringsområder, gjennomfører SLH en årlig arbeidsmiljøundersøkelse som alle ansatte oppfordres til å besvare. Resultatene danner grunnlag for målrettede tiltak som skal bidra til et trygt, inkluderende og utviklende arbeidsmiljø. Den årlige arbeidsmiljøundersøkelsen gir innsikt i hvor effektiv kommunikasjonen og samhandlingen med de ansatte er.

Resultat arbeidsmiljøundersøkelsen

Score mål \geq 80 %

81 %

Totalt i 2024





Ansattsamlinger

Ansattsamlingene gir ansatte mulighet til å motta oppdateringer om selskapets utvikling, samt diskutere viktige temaer og bidra med innspill (*se side 65*).

Rapporteringssystem

SLH har etablert et rapporteringssystem der alle ansatte kan rapportere avvik, hendelser, risikoforhold og forbedringsforslag knyttet til både arbeidsmiljø, sikkerhet og drift. Systemet er et viktig verktøy for kontinuerlig forbedring, og bidrar til et trygt, inkluderende og effektivt arbeidsmiljø, samtidig som det styrker selskapets arbeid med sikkerhet og kvalitet.

Ansvarsfordeling for medvirkning

Adm.dir. skal lede selskapet basert på sunne etiske og forretningsmessige prinsipper, med mål om å trygge bedriftens fremtid og sikre en bærekraftig utvikling, og har det overordnede ansvaret for å sikre at arbeidstakernes medvirkning ivaretas i samsvar med gjeldende lover og selskapets interne retningslinjer.

Ansvar for personal- og organisasjonsutvikling er delegert til HR-sjef som har ansvar for å sikre at selskapet har riktige ressurser til å møte sine drifts- og utviklingsbehov. Dette innebærer å sørge for at selskapet tilbyr gode arbeidsvilkår og opprettholder en bedriftskultur som fremmer trivsel, kompetanseutvikling og engasjement blant de ansatte.

Klima- og bærekraftssjef er også HMS-koordinator og har ansvaret for etablering og vedlikehold av HMS-systemet, samt oppfølging av HMS-relaterte oppgaver og arbeidsmiljø saker. I tillegg fungerer klima- og bærekraftssjef som arbeidsgiverrepresentant i AMU, hvor saker knyttet til helse, miljø og sikkerhet behandles.

Gjennom denne ansvarsfordelingen arbeider SLH systematisk for å skape en trygg, inkluderende og bærekraftig arbeidsplass der både strategiske og operasjonelle behov ivaretas på en helhetlig måte.

Varslingskanaler

Håndtering av negative konsekvenser, samt å sikre åpne kanaler for ansatte til å uttrykke sine bekymringer, er en sentral del av vårt sosiale ansvar. I SLH oppfordres alle ansatte til å varsle om kritikkverdige, farlige eller uønskede forhold i virksomheten. For å støtte dette, er det etablert effektive og tilgjengelige rapporteringsmekanismer, som sikrer at varsler behandles på en trygg, rettferdig og konfidensiell måte.

Arbeidstakere kan varsle om kritikkverdige forhold til verneombud, tillitsvalgte eller nærmeste leder med personalansvar, med mindre varselet gjelder denne lederen. I slike tilfeller skal det rapporteres til lederens nærmeste overordnede. Alternativt kan varselet rettes til HR-avdelingen eller bedriftshelsetjenesten. Varsling kan skje skriftlig eller muntlig, inkludert via e-post eller SMS. Dersom arbeidstakeren ønsker å være anonym, er det mulig å varsle uten å oppgi navn. Den som mottar varselet har ansvar for å følge opp saken, gi tilbakemelding til varsler og sikre at varsleren ikke utsettes for negative konsekvenser som følge av varselet.

Alle HMS-hendelser, nestenulykker samt farlige og uønskede forhold skal registreres og følges opp i SLHs rapporteringssystem. SLH benytter to ulike systemer for rapportering, ett system for HMS-relaterte saker og forbedringsarbeid (TQM) og et annet system rettet mot operasjonell drift og sikkerhet som flyplassdrift benytter innenfor sitt ansvarsområde (Opscom). Disse systemene sikrer en strukturert og systematisk oppfølging av sikkerhets- og arbeidsmiljørelaterte forhold slik at avvik og forbedringsforslag håndteres på en effektiv, sporbar og systematisk måte.

HR-avdelingen håndterer eventuelle klagebehandlinger relatert til personalspørsmål og sikrer en rettferdig og forsvarlig oppfølging av saker som angår arbeidsforhold og medarbeiderrelasjoner.

Detaljert informasjon om varslingsrutiner er tilgjengelig i selskapets personalhåndbok som er tilgjengelig på intranett. I tillegg er det etablert prosedyrer for rapportering av HMS-hendelser, som en del av bedriftens kvalitetssystem.

Ansatte får informasjon om varslings- og rapporteringsprosessene via selskapets intranett, samt gjennom avdelingsmøter og ansattsamlinger. I tillegg tilbys avdelingsvis opplæring i bruk av de ulike systemene for å sikre at alle ansatte har nødvendig kunnskap om registrering og oppfølging av hendelser.

SLHs retningslinjer for etikk understreker viktigheten av en åpen og inkluderende kommunikasjonskultur, der ulike meninger og synspunkter respekteres. Dette innebærer at alle ansatte skal føle seg trygge på å ta opp saker med sin leder eller andre i selskapet, uten frykt for represalier. SLH skal fremme en organisasjonskultur der åpen dialog og konstruktive tilbakemeldinger verdsettes, og der ansatte oppmuntres til å uttrykke sine synspunkter på en trygg og respektfull måte.

Tiltak for å forebygge negativ påvirkning

For å forebygge, redusere og unngå negative påvirkninger på egne ansatte, følges HMS-arbeidet systematisk opp for å sikre at de mest kritiske aktivitetene innen helse, arbeidsmiljø og sikkerhet blir ivaretatt. Dette inkluderer regelmessige møter i AMU, vernerunder, risikovurderinger og sikker-jobb-analyser (SJA), som gjennomføres før spesifikke arbeidsoperasjoner for å sikre trygg utførelse.

Videre legges det stor vekt på ansvarlig håndtering av kjemikalier for å minimere helse- og miljøpåvirkninger. I tillegg gjennomføres undersøkelser og granskninger av uønskede hendelser, slik at forbedringstiltak kan iverksettes for å styrke sikkerheten og forebygge lignende situasjoner i fremtiden.

Avbøtende tiltak

Dersom det avdekkes negative påvirkninger på ansatte, iverksetter SLH nødvendige avbøtende tiltak for å sikre et trygt og helsefremmende arbeidsmiljø. Dette inkluderer en grundig gjennomgang av resultatene fra den årlige arbeidsmiljøundersøkelsen både i ledelsen og på avdelingsnivå, hvor eventuelle behov for tiltak vurderes og besluttes. I tillegg

gjennomføres risikovurderinger for å identifisere potensielle risikoområder og tiltak som bidrar til å redusere risiko og forebygge uønskede hendelser.

SHA-plan i prosjekt

Ved gjennomføring av prosjekter skal det utføres HMS-relaterte risikovurderinger for å sikre en trygg arbeidsplass, og det skal utarbeides SHA-planer (Sikkerhet, Helse og Arbeidsmiljø) for gjennomføringsfasen. En SHA-plan er en skreddersydd plan for et spesifikt bygge- eller anleggsprosjekt, og tar hensyn til prosjektets unike sikkerhetsutfordringer. Fordi hver arbeidsplass har sine spesifikke risikofaktorer, tilpasses SHA-planen til hvert enkelt prosjekt for å ivareta sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på best mulig måte.

Velferdstiltak

SLH har en lang tradisjon for å gjennomføre velferdstiltak som bidrar til trivsel og et godt arbeidsmiljø. I tillegg til de to årlige ansattsamlingene for alle ansatte (*se side 65*), legger selskapet vekt på sosiale arrangementer som styrker samholdet og videreutvikler en positiv bedriftskultur.





Effektiviteten av tiltakene

I tillegg til de årlige arbeidsmiljøundersøkelsene, evalueres effektiviteten av iverksatte tiltak gjennom interne og eksterne revisjoner, målesystemer, ledelsens gjennomgåelser og tilbakemeldinger fra interessenter. Denne helhetlige tilnærmingen gjør det mulig å vurdere hvordan gjennomførte tiltak påvirker arbeidsmiljøet og bidrar til å håndtere eventuelle negative konsekvenser.

Ved å implementere omfattende HMS-tiltak og kontinuerlig forbedre arbeidsforholdene, arbeider vi systematisk for å sikre at egen praksis ikke forårsaker eller bidrar til negative påvirkninger på de ansatte.

For å redusere HMS-relaterte risikoer er det etablert klare rutiner som sikrer at ansatte benytter tiltenkt verneutstyr og arbeidsutstyr i henhold til prosedyrer for de ulike arbeidsoperasjonene. Alle potensielle farer skal være tydelig merket, og ansatte skal ha nødvendig opplæring og kompetanse for å utføre sine arbeidsoppgaver på en sikker måte.

SLH sørger for at arbeidsplassene er tilrettelagt og ergonomisk utformet, med nødvendig førstehjelpsutstyr lett tilgjengelig, samtidig som arealer vedlikeholdes og tilpasses bruken for å minimere risiko for skader eller helsebelastninger. For å beskytte ansatte mot spesifikke arbeidsmiljøutfordringer er det blant annet innført vaksinasjonsprogram for ansatte i flyplassdrift, samt tiltak for å håndtere og støtte personell som opplever konflikt-situasjoner eller utagerende passasjerer.

Gjennom disse tiltakene sikrer SLH et trygt og helsefremmende arbeidsmiljø, hvor ansatte er godt beskyttet mot arbeidsrelaterte risikoer, og der selskapet aktivt forebygger negative påvirkninger på arbeidsstyrken.

MÅL FOR HELSE, ARBEIDSMILJØ OG SIKKERHET (HMS)

HMS-relaterte mål er fastsatt av ledelsen i tett samarbeid med AMU. Gjennom AMU sikres ansattes medvirkning og innflytelse i fastsettelsen av HMS-mål, og eventuelle innspill fra arbeidstakere vurderes for å sikre at målene reflekterer reelle behov og utfordringer i arbeidsmiljøet.

HMS-målene gjennomgås jevnlig i AMU for å vurdere måloppnåelse og eventuelle justeringer basert på risikovurderinger, arbeidsmiljøundersøkelser og tilbakemeldinger fra ansatte.

AMU spiller en sentral rolle i identifisering av erfaringer og forbedringsmuligheter basert på SLHs

arbeidsmiljøresultater. Dersom utvalget anser det som nødvendig for å verne liv og helse, kan AMU kreve at SLH gjennomfører konkrete tiltak for å forbedre arbeidsmiljøet.

Basert på analyser av arbeidsmiljødata, risikovurderinger og tilbakemeldinger fra ansatte, kan AMU også fastsette frister for implementering av tiltak og følge opp at nødvendige forbedringer gjennomføres innen rimelig tid. Gjennom denne prosessen sikres en kontinuerlig vurdering og utvikling av arbeidsmiljøet i tråd med selskapets mål om et trygt og helsefremmende arbeidsliv.

HMS-nøkkeltall for 2024

	Verdi
Antall arbeidsrelaterte dødsfall	0
Antall arbeidsrelaterte fraværsskader	1
Antall fraværsdager	3
H1-verdi (fraværsskadefrekvens)	0,01

ORGANISASJONSDATA

Dataene er innhentet fra selskapets regnskapssystem, Visma, og viser antall ansatte gjennom 2024.

Menn

68 %

44 mannlige ansatte

Kvinner

32 %

21 kvinnelige ansatte



Stillingsinformasjon	Menn	Kvinner	Totalt
Totalt antall ansatte	44	21	65
Antall fast ansatte	32	21	53
Antall midlertidig ansatte	0	0	0
Antall ansatte uten garantert arbeidstid	12	0	12
Antall fulltidsansatte	32	11	43
Antall deltidsansatte	0	10	10
Antall ansatte som har sluttet	6	1	7
Gjennomtrekk (antall inn/ut)	1	0	1
Kjønnsfordeling	< 30 år	30 – 50 år	> 50 år
Kvinner	2	7	12
Menn	9	18	17
Tot. antall	11	25	29
Prosentandel	17 %	38 %	45 %

Lønnsbetingelser

Alle ansatte mottar en lønn som er i samsvar med gjeldende referansestandarder og lønnsbetingelser. Snittlønnen for mannlige ansatte er 21,76 % høyere enn for kvinnelige ansatte, mens årslønnen til den høyest betalte ansatte er 74 % høyere enn medianlønnen for alle ansatte.

Lønnsforskjellene skyldes i hovedsak variasjoner i stillingstyper. Ansatte innen flyplassdrift har i gjennomsnitt høyere lønn enn de som jobber i serviceyrker, noe som blant annet skyldes risikotillegg og et større ansvarsområde. Avdelingen for flyplassdrift består hovedsakelig av menn, med kun

én kvinnelig ansatt, mens servicesenter og bookingkontor utelukkende er bemannet av kvinner. I administrasjonen, som inkluderer ledelsen, er det en knapp overvekt av kvinner.

Balanse mellom privatliv og arbeid

Reglementet for permisjon er hjemlet enten i arbeidsmiljøloven (LOV-2005-06-17-62) eller folketrygdloven (LOV-1997-02-28-19) og omfatter alle faste medarbeidere i selskapet. Permisjoner som ligger innenfor folketrygdlovens regler innvilges av nærmeste overordnede med rapportering til HR-sjef. Lengre permisjoner og eventuelle tvilsspørsmål forelegges HR-sjefen/adm.dir. til avgjørelse.

Omfattet av kollektivavtaler	Menn	Kvinner	Totalt
Helseforsikring	73 %	100 %	82 %
Gruppe/ulykke forsikring	100 %	100 %	100 %
Sykefraværstatistikk for 2024	Menn	Kvinner	Totalt
Totalt sykefravær	6,2 %	5,4 %	5,9 %
Korttidssykefravær	-	-	2,1 %
Langtidssykefravær	-	-	3,8 %
Antall fraværsdager med sykt barn	18	10	28
Prosentandel hjemme m/sykt barn	14 %	5 %	19 %



ARBEIDSTAGERE I VERDIKJEDEN (ESRS 2)

Sandefjord Lufthavn (SLH) har et betydelig samfunnsansvar og spiller en sentral rolle som arbeidsplass i regionen. Selskapet er avhengig av et bredt spekter av samarbeidspartnere og leverandører, og deres arbeidstakere kan både direkte og indirekte bli påvirket av SLHs drift og beslutninger.

SLH har inngått avtaler med en rekke selskaper for å utføre sentrale oppgaver på TORP, og lufthavnen sysselsetter totalt over 700 personer. Arbeidstakerne i disse virksomhetene leverer tjenester innen matservering, kiosksalg, taxfree, parkering, bakketjenester for flyselskapene, security, renhold, samt politi- og tolltjenester. I tillegg har flere selskaper sin operative base på TORP. Arbeidstakerne i disse virksomhetene påvirkes direkte av SLHs drift og operasjonelle beslutninger.

Arbeidstakere som jobber på TORP påvirkes gjennom driften av lufthavnen, verdikjeden og de produkter og tjenester som tilbys. Endringer i trafikkvolum, bærekraftstiltak, teknologiske investeringer og reguleringer kan ha betydelige konsekvenser for sysselsetting og arbeidsforhold. Overgangen til en mer bærekraftig og energieffektiv drift vil kunne påvirke arbeidsprosesser for ansatte i drift, bakketjenester og transportsektoren, samtidig som det kan skape behov for omstilling, kompetanseheving og nye arbeidsmetoder.

Forretningsforholdene SLH har med leverandører og samarbeidspartnere innebærer at selskapet stiller krav til retningslinjer for etikk, arbeidsvilkår og bærekraftige praksiser i hele forsyningskjeden. Leverandører av blant annet teknisk infrastruktur, IT-løsninger, kjøretøy og utstyr påvirkes av krav til miljøvennlig teknologi og bærekraftige materialvalg, noe som kan medføre endringer i produksjon og logistikk.

Arbeidstakere som indirekte påvirkes av SLHs virksomhet inkluderer ansatte i reiselivsbransjen, kollektivtransport, drosjenæringen, hotell- og serveringsnæringen, samt andre tilknyttede sektorer som avhenger av flytrafikken. Endringer i flytilbudet, etterspørsel etter reiser og nye miljøkrav kan få konsekvenser for sysselsetting, verdikjeder og forretningsmodeller i disse sektorene.

Gjennom ansvarlige forretningsforhold, bærekraftstrategier og tett samarbeid med leverandører og partnere arbeider SLH aktivt for å sikre at arbeidstakere i både direkte og indirekte verdikjeder har trygge arbeidsforhold og at virksomheten bidrar til en positiv bærekraftig utvikling.

STRATEGIER FOR ARBEIDSTAKERE I VERDIKJEDEN

Alle leverandører og forretningspartnere som inngår samarbeid med SLH må signere en avtale om ansvarlig forretningsførsel, som er i samsvar med ILO-konvensjonene om grunnleggende prinsipper og rettigheter, samt internasjonale standarder for menneskerettigheter og arbeidslivsbestemmelser.

Ansvarlig forretningsførsel

For å delta i anbudskonkurranser om kontrakter med SLH, må leverandører forplikte seg til å etterleve selskapets prinsipper for ansvarlig forretningsførsel som er forankret i våre retningslinjer for etikk. Vi krever at internasjonale menneskerettigheter respekteres, og at kontraktspartnere ikke medvirker til brudd på disse rettighetene.

I tillegg skal leverandører sikre at arbeidstakernes lønn oppfyller kravene til minstelønn, at arbeidstiden er i samsvar med nasjonal lovgivning, at arbeidstakerne har tilgang til tilstrekkelig hvile, og at arbeidsavtaler er skriftlige og forståelige for arbeidstakeren.

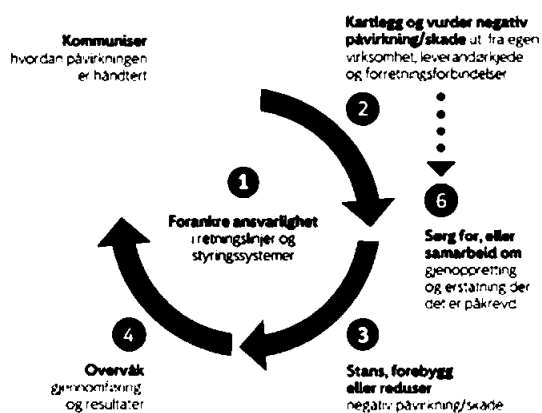
Leverandører har også et ansvar for å sikre at arbeidsmiljølovgivningen i produksjonslandet overholdes, og at disse kravene videreføres gjennom hele leverandørkjeden, inkludert underleverandører. SLH forventer at kontraktspartnere aktivt arbeider for å forebygge, identifisere og håndtere risiko for brudd på disse standardene. Leverandørene må også kunne dokumentere hvordan kravene etterleveres i både egen virksomhet og blant sine underleverandører, for å sikre en ansvarlig og bærekraftig leverandørkjede.

Avtalen fastsetter krav om at varer og tjenester som leveres skal være produsert under forsvarlige og etisk ansvarlige forhold, i samsvar med internasjonale menneskerettighetsstandarder og arbeidslivsbestemmelser. Dette innebærer at leverandører må sikre overholdelse av ILO-konvensjonene, inkludert forbud mot tvangsarbeid, barnarbeid og diskriminering, samt respektere fagforeningsfrihet og retten til kollektive forhandlinger. I tillegg stilles det krav om etterlevelse av FNs barnekonvensjon og grunnleggende menneskerettigheter, slik at arbeidsforholdene i hele leverandørkjeden er trygge, rettferdige og bærekraftige.

SLH opprettholder en tett dialog med sentrale partnere og leverandører gjennom regelmessige samarbeidsmøter, med mål om å identifisere, forstå og håndtere eventuelle negative konsekvenser som kan oppstå i verdikjeden. Selskapet arbeider proaktivt for å sikre ansvarlig forretningspraksis og bærekraftige løsninger i samarbeid med leverandørene.

AKTSOMHETSVALDERINGER I HENHOLD TIL ÅPENHETSLOVEN

SLH følger åpenhetslovens (LOV-2021-06-18-99) aktsomhets-prinsipp for å identifisere nødvendige tiltak for å forebygge, avhjelpe eller muliggjøre avhjelping av påvirkninger knyttet til menneskerettigheter. Basert på kravene i åpenhetsloven har SLH gjennomført interessentkartlegging og anvendt denne som grunnlag for våre aktsomhetsvurderinger. Dette er en kontinuerlig og dynamisk prosess som følges opp jevnlig for å sikre oppdatert risikovurdering og effektive tiltak.



Prinsippene for ansvarlig forretningsførsel som leverandører forplikter seg til å etterleve er i tråd med SLHs retningslinjer for etikk, og understreker selskapets nulltoleranse for tvangsarbeid og barnearbeid. Leverandørene forventes å opprettholde høye standarder for etikk, menneskerettigheter og arbeidsforhold i hele sin virksomhet og leverandørkjede, inkludert underleverandører.

Det ble ikke identifisert brudd på retningslinjene i verdikjeden i 2024. SLH anerkjenner imidlertid at selskapet ikke nødvendigvis har full oversikt over alle forhold i verdikjeden, og jobber kontinuerlig med å forbedre kartlegging og risikovurdering. Selskapet er spesielt opptatt av å avdekke og redusere vesentlig negativ påvirkning i områder hvor risikoen for brudd vurderes som høy, og arbeider systematisk for å styrke oppfølgingen av leverandørkjeden og implementere ytterligere tiltak for ansvarlig forretningsførsel.

SLHs direkte leverandører består i hovedsak av norskregistrerte selskap eller virksomheter etablert i Europa. Vi har imidlertid begrenset innsikt i de videre leddene i leverandørkjeden, noe som gjør det utfordrende å identifisere potensielle risikoer lenger ned i verdikjeden.

For å styrke oversikten og kartleggingen av risiko i leverandørkjeden, planlegger SLH å ta i bruk Morescope sin webbaserte aktsomhetsmodul, ESG Due Diligence, som en del av selskapets arbeid med aktsomhetsvurderinger. Innhentning av informasjon er ofte tidkrevende, blant annet på grunn av begrenset innsikt, kompetanse og ressurser hos leverandører. Ved å benytte Morescope kan SLH automatisere risikovurderinger av forsyningskjeden og styrke leverandørensengasjementet.

Modulen henter data fra de samme transaksjonene som benyttes i karbonregnskapet og genererer en risiko-score basert på både bransje og leverandørens tilhørighetsland. Dette gir et mer helhetlig risikobilde og gjør det mulig å identifisere og prioritere høyrisiko-områder i verdikjeden. Innsikten vil danne grunnlaget for videre aktsomhetsvurderinger og målrettede tiltak for å forebygge og redusere potensielle negative konsekvenser i leverandørkjeden.

Effekten av gjennomførte tiltak og initiativ overvåkes og vurderes gjennom en rekke prosesser, inkludert interne og eksterne revisjoner, verifikasjoner, målesystemer og tilbakemeldinger fra interessenter. Dette gjør det mulig å identifisere forbedringer, eventuelle vedvarende risikoer og områder som krever ytterligere tiltak.

SLH legger aktsomhetsprinsippet til grunn for egne aktiviteter. Dette er resultat blant annet av fastsetting av Corporate Governance-dokumenter, men også gjennom ISO 14001 miljøstyring. Her er det kartlagt i hvilken grad virksomheten påvirker og påvirkes av omgivelsene og hvilke grep som skal gjøres for å møte disse påvirkningene.

SLH har utarbeidet en egen prosedyre for behandling og besvarelse av henvendelser som gjelder åpenhetsloven og informerer om ivaretagelse av grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold på selskapets hjemmeside. SLH forventer at dette vil sikre at selskapet ivaretar sine forpliktelser etter åpenhetsloven.

SAMHANDLING MED VERDIKJEDENS ARBEIDSTAKERE

Gjennom en løpende og tett dialog med leverandører og samarbeidspartnere bygger SLH relasjoner basert på tillit, åpenhet og felles ansvar, som går utover rene forretningstransaksjoner. Vi arbeider aktivt for å identifisere, forstå og håndtere eventuelle negative konsekvenser i verdikjeden, med mål om å opprettholde høye kvalitetsstandarder og fremme anstendige arbeidsforhold som sikrer velferd og verdighet for alle involverte arbeidstakere.



For å sikre en åpen og effektiv kommunikasjon med alle arbeidstakere på lufthavnen, er det etablert en digital informasjonskanal hvor det deles oppdateringer om aktiviteter på TORP, nyheter og andre relevante saker. Denne plattformen fungerer som et verktøy for å styrke samholdet blant de ansatte og skape mulighet for dialog og innspill. Arbeidstakere kan aktivt engasjere seg ved å gi tilbakemeldinger og delta i diskusjoner som bidrar til en positiv utvikling av arbeidsplassen.

I tillegg har sentrale leverandører og samarbeidspartnere anledning til å registrere avvik, uønskede forhold og forbedringsforslag gjennom SLHs rapporteringssystem. Dette sikrer at eventuelle utfordringer blir systematisk identifisert, vurdert og håndtert, slik at arbeidsmiljøet og driften kontinuerlig kan forbedres.

SLH har et utvidet samordningsansvar på TORP og skal sikre at de enkelte arbeidsgiverne får nødvendige opplysninger om hverandres arbeid for å kunne forebygge skader på de øvrige arbeidstakerne, jf. arbeidsmiljøloven § 2-2 (1). Slik samordning vil særlig være aktuell ved arbeid i felles arealer og for bruk av felles ressurser for å ivareta helse, miljø og sikkerhet. SLH skal sikre at ansatte, samarbeidspartnere og interessenter gis tilgang på informasjon om den helhetlige HMS situasjonen på TORP, og det skal minimum gjennomføres en felles vernerunde årlig i fellesarealer.

Adm.dir. har det overordnede ansvaret for å sikre at SLH opprettholder en tett og konstruktiv dialog med leverandører og samarbeidspartnere. Det operative ansvaret for gjennomføringen av denne dialogen er delegert til relevante ledere og avdelinger, som følger opp samarbeidet i tråd med selskapets strategiske mål og retningslinjer.

PROSESSER FOR Å AVHJELPE NEGATIVE PÅVIRKNINGER

Det anses som lite sannsynlig at SLH vil være direkte ansvarlig for negative påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden. Likevel kan selskapet indirekte bidra til eller medvirke til brudd gjennom en leverandør, underleverandør eller annen forretningspartner. SLH ønsker å bidra til positive endringer, og dersom det avdekkes avvik fra retningslinjene vil berørte aktører få anledning til å iverksette nødvendige forbedringer for å oppfylle SLHs forventede standarder. Hvis forbedringer uteblir, eller dersom det avdekkede bruddet anses som alvorlig, vil SLH vurdere å avslutte samarbeidet for å sikre ansvarlig forretningsførsel.

Ansatte på TORP kan melde eventuelle bekymringer

om regelbrudd til SLHs verneombud eller ledelse, eller rapportere dem direkte gjennom SLHs rapporteringssystem for videre oppfølging. Andre arbeidstakere i SLHs verdikjede kan varsle om kritikkverdige forhold gjennom en dedikert e-postadresse, som er oppgitt på selskapets hjemmeside. Alle innkomne varsler vil bli grundig vurdert, og nødvendige avbøtende tiltak vil bli iverksatt i samarbeid med relevante parter for å sikre en ansvarlig oppfølging. Alle henvendelser vil bli registrert i SLHs interne rapporteringssystem for å sikre dokumentasjon, sporbarhet og systematisk oppfølging.

Varslingsrutiner for alle ansatte på TORP er godt etablert, og informasjon om disse formidles gjennom samordnede vernerunder, brukermøter og felles informasjonskanaler. SLH anerkjenner imidlertid at arbeidstakere i verdikjeden utenfor lufthavnen ikke nødvendigvis har tilstrekkelig kunnskap om hvordan de kan varsle om kritikkverdige forhold til selskapet. Derfor arbeider SLH med å forbedre informasjonstilgangen og tydeliggjøre varslingskanalene for eksterne aktører i verdikjeden.

BERØRTE SAMFUNN (ESRS3)

Driften på TORP har en betydelig påvirkning på lokalsamfunnet og nærliggende områder, både gjennom egen virksomhet og indirekte via verdikjeden.

Som en sentral arbeidsgiver i regionen skaper SLH både direkte og indirekte arbeidsplasser, ikke bare gjennom vår egen virksomhet, men også via leverandører, samarbeidspartnere og reiselivsnæringen. TORP spiller en viktig rolle i å styrke regionens attraktivitet, både som reisemål og som et knutepunkt for næringslivet. Tilgang til et bredt rutenett med gode destinasjoner og frekvente avganger er avgjørende for at bedrifter i området kan operere effektivt og opprettholde konkurransekraft.

Samtidig skal TORP fremstå som en attraktiv arbeidsplass, med et sterkt fokus på gode arbeidsforhold og utviklingsmuligheter for egne ansatte. Flyplassen skal ikke bare være en transporthub, men også et nav for regional samfunnsutvikling, der både næringsliv, turisme og lokalsamfunn drar nytte av en sikker, velfungerende og bærekraftig lufthavn.

STRATEGIER FOR BERØRTE PARTER

SLHs samfunnsansvar er en integrert del av selskapets strategi og styringssystemer, og er forankret i verdier og policyer for samfunnsansvar og etikk. Dette sikrer at SLH opprettholder høy etisk standard, minimerer



negativ påvirkning på klima og miljø, og samtidig tilrettelegger for økonomisk vekst og utvikling i regionen.

Selskapet har et aktivt engasjement i lokalsamfunnet, hvor vi bidrar til verdiskaping gjennom sosialt ansvarlige initiativer, samarbeid med lokale foreninger og støtte til humanitære og kulturelle organisasjoner. Dette arbeidet er en del av en helhetlig tilnærming til samfunnsansvar, hvor tiltak planlegges og gjennomføres på en profesjonell og strategisk måte. For å sikre kontinuerlig forbedring, evalueres selskapets retningslinjer for samfunnsansvar årlig.

SAMFUNNSKONTAKT

SLH skal ha en åpen, ærlig og proaktiv kommunikasjon med berørte interessenter for å ivareta de ulike interessegruppene. De viktigste målgruppene SLH kommuniserer med er de reisende, myndighetene, luftfartsbransjen, media, interesseorganisasjoner, nærmiljøet, politikerne, egne ansatte og ansatte i andre selskap på TORP ("Team TORP").





FORBRUKERE OG SLUTTBRUKERE (ESRS S4)

Flypassasjerer er den primære sluttbrukeren av Sandefjord Lufthavns (SLH) tjenester. Passasjeropplevelsen på TORP omfatter flere aspekter hvor det kan oppstå negativ påvirkning, inkludert sikkerhetskontroll, tilgang til kommersielle tjenester, personvern og likebehandling. SLH håndterer daglig et høyt antall reisende, noe som medfører risiko knyttet til sikkerhet, helserelaterte hendelser og uforutsette situasjoner.

FLYPLASSIKKERHET (AIRSIDE SAFETY)

SLH forplikter seg til å følge (EC) No 216/2008, (EU) No 139/2014 og underliggende forskrifter samt etterleve de rettigheter og plikter som følger av operatør- og utformingssertifikater. For å være i stand til dette vil SLH vedlikeholde og kontinuerlig forbedre det godkjente styringssystemet inkludert sikkerhetsstyringssystemet. Videre forplikter SLH seg til å ha et samsvars- og overvåkingssystem som sikrer at

styringssystemet er i samsvar med gjeldende myndighetskrav og om disse etterleves, herunder er i samsvar med de rettigheter som er gitt gjennom sertifikatene. Våre sikkerhetssystemer omfatter bl.a. prosedyrer for drift, vedlikehold, kontroller, inspeksjoner og beredskapsøvelser som kontinuerlig gjennomføres i samsvar med gjeldende regelverk. Vi samarbeider også tett med lokale og regionale myndigheter om utarbeidelse og vedlikehold av beredskaps- og havariplaner, og er en sentral aktør ved håndtering av luftfartsrelaterte hendelser på eller i nærheten av lufthavnen.

SLHs målsetting er å unngå luftfartsulykker eller alvorlige hendelser som kan knyttes til lufthavnens infrastruktur eller drift, og arbeider aktivt for å forebygge og eliminere potensielle sikkerhetsrisikoer.

Beskrivelse (antall)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rullebaneinntrengning (runway incursion)	6	1	2	3	0	2
Fuglekollisjon på TORP (birdstrikes)	24	5	13	18	10	9
Laserpekere mot luftfartøy i luftrommet til TORP	3	2	0	2	9	0
Luftromsinntrengning TORP kontrollsoner (CTR)	7	11	3	7	2	2
Uregjerlig passasjerer avgang TORP*	2	1	0	3	8	9

*Se også omtale av sikkerhet i avsnittet under

SIKKERHET (SECURITY)

For å beskytte lufthavnen mot trusler og sikkerhetshendelser jobber SLH målrettet med forebyggende tiltak og har nulltoleranse for sikkerhetsbrudd. Et stadig mer ustabil globalt sikkerhetsbilde setter luftfartssikkerheten i fokus, men ifølge Luftfartstilsynet har det ikke vært registrert hendelser i 2024 som har påvirket det nasjonale trusselnivået for luftfart.

De ansatte på TORP utviser høy årvåkenhet, og uønskede situasjoner som uregjerlige passasjerer, hensatt bagasje og andre sikkerhetshendelser håndteres raskt og effektivt uten å påvirke sikkerhetsnivået eller medføre risiko for øvrige reisende.

Det avdekkes fortsatt en betydelig mengde forbudte gjenstander i passasjerenes håndbagasje og innsjekket bagasje, noe som hovedsakelig skyldes manglende kunnskap om regelverket blant de reisende. SLH jobber aktivt med informasjonssformidling for å redusere slike hendelser.

HELSE- OG SMITTEVERN

Opphold i terminalen og ved gate-områder med høy passasjertetthet kan innebære en potensiell helse- og smittorisiko, spesielt ved smittsomme sykdommer. SLH følger gjeldende nasjonale og internasjonale retningslinjer for smittevern, beredskap og førstehjelp for å sikre at nødvendige tiltak er på plass for å beskytte reisende og ansatte ved utbrudd av smittsomme sykdommer.

VERN AV PERSONOPPLYSNINGER OG PRIVATLIV

Passasjerenes personopplysninger registreres og behandles gjennom en rekke digitale systemer mens de oppholder seg på lufthavnen. Dette inkluderer kameraovervåking, identitetskontroll, boardingpass-skanning, betalingsinformasjon fra kommersielle tjenester og registrering av reiseruter. SLH har et ansvar for å sikre at disse opplysningene håndteres i samsvar med gjeldende personvernregler og at informasjonen ikke lagres eller deles på en måte som krenker passasjerenes rett til privatliv.

LIKEBEHANDLING OG LIKEVERD

Alle passasjerer skal behandles rettferdig og i samsvar med internasjonale retningslinjer for likebehandling og likeverd. Sikkerhetskontroller og grensepasseringer kan i enkelte tilfeller oppleves som uforholdsmessige eller urettferdige basert på passasjerenes nasjonalitet, utseende eller reisehistorikk. SLH følger strenge prosedyrer for å sikre at slike prosesser skjer på en rettferdig måte og at passasjerene opplever en trygg og forutsigbar behandling.

TILGJENGELIGHET OG PASSASJEROPPLEVELSE

For å sikre en inkluderende og tilgjengelig lufthavn, har SLH etablert løsninger som tilrettelegger for passasjerer med funksjonsnedsettelse. Dette omfatter tilgjengelige transportløsninger, assistanse-tjenester, universell utforming av terminalfasiliteter og tilpasset informasjon via enkle kommunikasjons-løsninger. SLH jobber kontinuerlig med forbedringer for å sikre at alle reisende, uavhengig av behov, får en positiv og problemfri opplevelse på lufthavnen.

STRATEGIER FOR Å IVARETA FLYPASSASJERENE

Gjennom en systematisk tilnærming til sikkerhet, risikohåndtering og personvern, samt en forpliktelse til rettferdig behandling og tilgjengelighet, arbeider SLH for å sikre at alle passasjerer opplever en trygg, rettferdig og effektiv reiseopplevelse mens de oppholder seg på lufthavnen.

SLH har implementerte prosedyrer for å ivareta sikkerheten på flyplassen, inkludert security, helse, miljø og personsikkerhet (HMS), samt personvern og likebehandling, som en integrert del av selskapets virksomhetsstyring.

Vi gjennomfører årlig kundeundersøkelser for å identifisere forbedringsområder og sikre en best mulig passasjeropplevelse. ACI-passasjerundersøkelsen på TORP er en del av Airports Council International's (ACI) Airport Service Quality (ASQ) program, som evaluerer passasjerenes tilfredshet med ulike aspekter ved lufthavnen. Undersøkelsen gjennomføres to ganger i året og gir verdifull innsikt i hvordan SLH kan forbedre sine tjenester og fasiliteter.

Passasjertilfredshet

Score

Total score 2024 (av max score 5)

4,3







Informasjon om forretningsetikk

Sandefjord Lufthavn (SLH) stiller strenge krav til etikk, samfunnsansvar og ansvarlig forretningsførsel i egen virksomhet og ovenfor leverandører og forretningspartnere, og vi er forpliktet til ansvarlig forretningsatferd i vår egen virksomhet og verdikjede. Dette betyr å fremme ansvar ved å ha passende retningslinjer og praksis, ikke tolerere svindel og korrupsjon, sikre en kultur med respekt, ærlighet og rettferdighet, og støtte åpenhet.

VIRKSOMHETSSTYRING (ESRS G1)

Sandefjord Lufthavns (SLH) ledelse og kontrollorgan har et overordnet ansvar for å sikre god forretnings-skikk, etisk styring og etterlevelse av lover og retningslinjer. Dette innebærer å etablere og følge opp verdier, prinsipper og systemer som fremmer ansvarlig virksomhetsstyring, bærekraft og integritet.

Ledelsen har en strategisk og operativ rolle i å sikre at selskapet drives på en måte som er i samsvar med etiske standarder og forretningsprinsipper. Dette innebærer å utvikle og implementere retningslinjer for etikk som tydelig definerer forventninger til god forretnings-skikk, samtidig som det sikres at virksomheten overholder gjeldende lover og reguleringer, inkludert krav knyttet til antikorrupsjon, åpenhet og ansvarlig forretningspraksis. Ledelsen har også ansvar for å identifisere og håndtere risiko, både økonomiske, juridiske og ESG-relaterte, for å sikre en bærekraftig forretningsmodell. For å skape en kultur preget av ansvarlighet og etisk bevissthet er det viktig at det tilrettelegges for en organisasjon der åpenhet, integritet og bærekraft står sentralt. Videre har ledelsen et ansvar for å etablere og følge opp rapporterings- og varslingsmekanismer slik at uetiske eller ulovlige handlinger kan avdekkes og håndteres på en rettferdig og forsvarlig måte.

KONTROLLORGANER

Kontrollorganene, som styret og revisorer, har et overordnet tilsynsansvar for at virksomheten drives i samsvar med god forretnings-skikk og selskapsstyringsprinsipper. Dette innebærer å overvåke selskapets økonomiske rapportering for å sikre at finansiell informasjon er korrekt og transparent, samt å påse at selskapet har uavhengige revisjons- og internkontrollmekanismer for å minimere risiko for økonomiske misligheter eller regelbrudd.

Kontrollorganene skal også sikre at selskapet

etterlever sine retningslinjer for etikk og ESG-krav, herunder risiko for korrupsjon, menneskerettighetsbrudd eller miljøpåvirkning. I tillegg har kontrollorganene ansvar for å godkjenne strategiske beslutninger knyttet til investeringer, organisasjonsendringer og selskapsstyring for å sikre at disse er i tråd med ansvarlige og bærekraftige forretningsprinsipper.

Gjennom dette samspillet sikres det at SLH drives på en måte som er økonomisk ansvarlig, etisk forsvarlig og i tråd med samfunnets forventninger til god forretnings-skikk.

KOMPETANSEKRAV

For at både ledelsen og kontrollorganene skal kunne ivareta sitt ansvar for god forretnings-skikk, kreves det ekspertise innen etikk, juridiske forpliktelser, risikostyring, bærekraft og selskapsstyring. Selskapets evne til å opprettholde god forretnings-skikk avhenger av at både ledelsen og kontrollorganene har nødvendig kompetanse, et bevisst forhold til etikk og en tydelig forankring av ansvarlig virksomhetsstyring i selskapets strategier og beslutningsprosesser.

STRATEGIER FOR GOD FORRETNINGSSKIKK OG BEDRIFTSKULTUR

SLH samfunnsrolle omfatter verdiskaping, arbeidsplasser, miljø-hensyn, HMS, sikkerhet, lokalt engasjement og investeringer. For å sikre ansvarlig virksomhetsstyring har SLH implementert en Corporate Governance-struktur som inkluderer retningslinjer for samfunnsansvar og etiske retningslinjer som begge er godkjent av styret. Disse retningslinjene er integrert i selskapets styrings-system og gjennomgås årlig av styret for å sikre kontinuerlig relevans og etterlevelse.

Ansvarlighet

Alle ansatte i SLH har et personlig ansvar for å opptre i samsvar med selskapets retningslinjer for etikk, og det forventes at hver enkelt medarbeider setter seg inn i de styringsdokumentene og bestemmelsene som er relevante for deres rolle. Ledere har et særskilt ansvar for å sikre at retningslinjene kommuniseres og følges innenfor sine ansvarsområder, samtidig som de skal være gode forbilder ved å demonstrere ansvarlig atferd praksis. Dersom det oppstår brudd på retningslinjene eller utvikler seg en uheldig praksis eller kultur, skal lederen umiddelbart ta dette opp for videre håndtering. Ved uklarheter eller behov for veiledning, skal ansatte søke råd hos sin nærmeste leder.



Varslingskanaler

Som en del av selskapets forpliktelse til åpenhet og ansvarlighet oppfordres både interne og eksterne interessenter, inkludert ansatte, leverandører og andre forretningspartnere, til å varsle om kritikkverdige forhold i tråd med arbeidsmiljølovens § 2-4.

Selskapet skal opprettholde en åpen og trygg varslingskultur, hvor ansatte fritt kan ta opp saker med sin leder eller andre relevante personer i selskapet uten frykt for represalier. Varslingsprosessen er beskrevet i SLHs personalhåndbok, som gir informasjon om fremgangsmåten for rapportering. Varslinger kan gjelde brudd på interne retningslinjer, etiske normer, lover eller andre forhold som kan ha negativ innvirkning på arbeidsmiljøet eller selskapets drift.

SLH har en plikt til å undersøke alle varslinger grundig og objektivt, og skal sørge for at alle varsler behandles konfidensielt slik at ingen som varsler om kritikkverdige forhold skal oppleve negative konsekvenser som følge av sin rapportering. Det skal sikres at alle varslinger behandles i samsvar med gjeldende lover og retningslinjer, og at nødvendige tiltak iverksettes for å korrigere eventuelle brudd eller uregelmessigheter.

Forsvarlig dyrevelferd

For å ivareta flysikkerheten har SLH tillatelse fra Miljødirektoratet til ulike vilt-/fugleavvisende tiltak og felling for å unngå fly/fugl-konflikter ved TORP. Avlving av dyr og håndtering i forbindelse med avlvingen skal skje på dyrevelferdsmessig forsvarlig måte i henhold til dyrevelferdsloven (LOV-2009-06-19-97). Direktoratet forutsetter at den praktiske utøvelsen av tillatelsen foretas av kompetent personell og så skånsomt som overhodet mulig. Avlivingsmetodene skal følge reglene i forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst (FOR-2002-03-22-313), eller være avklart i samråd med Mattilsynet.

Opplæring i forretningsetikk

SLH har en helhetlig tilnærming for opplæring, som kombinerer tilpasset opplæring, regelmessig informasjonsdeling og bevisstgjøringstiltak for å sikre at alle ansatte og relevante interessenter har en klar forståelse av selskapets retningslinjer for etikk og forretningspraksis.

For å styrke kompetansen innenfor god forretnings-skikk og etikk, benytter SLH ulike kommunikasjonskanaler, inkludert intranett, ansattsamlinger og avdelingsmøter, hvor viktige temaer som anti-korrupsjon, interessekonflikter, ansvarlig leverandørkjede og bærekraftige forretningspraksiser blir

gjennomgått. Ansatte får også tilgang til styringsdokumenter og veiledninger som tydelig beskriver selskapets forventninger til integritet, åpenhet og ansvarlighet i alle forretningsaktiviteter.

Gjennom en systematisk tilnærming til opplæring, sikrer SLH at alle ansatte har den nødvendige kunnskapen og bevisstheten til å opptre i samsvar med selskapets etiske standarder, samtidig som de oppmuntres til å bidra til en åpen og ansvarlig bedriftskultur.

Korrupsjon og bestikkelser

I en virksomhet som SLH, hvor driften involverer både kommersielle og offentlige aktører, vil enkelte ansatte være mer utsatt for korrupsjons- og bestikkelsesrisiko enn andre. Risiko for korrupsjon og bestikkelser kan særlig oppstå i forbindelse med innkjøp og anskaffelser, kontraktsforvaltning, kommersielle avtaler, sikkerhetsprosedyrer og beslutningsprosesser på ledelsesnivå.

En av de mest utsatte prosessene er innkjøps- og anskaffelsesprosessen, hvor risiko oppstår i forbindelse med tildeling av kontrakter til leverandører. I slike tilfeller kan det forekomme forsøk på påvirkning gjennom bestikkelser, urettferdige konkurransefordeler eller favorisering av bestemte aktører. Videre kan det være risiko knyttet til pris- og kvalitetsvurderinger, hvor beslutningstakere kan utsettes for press eller incentiver for å prioritere en spesifikk leverandør. Håndtering av gaver, rabatter og andre fordeler fra eksterne aktører kan også utgjøre en utfordring og skape interessekonflikter dersom slike fordeler påvirker beslutningsprosesser.

En annet område med forhøyet risiko er forvaltningen av kontrakter og leverandøroppfølging. I drifts- og vedlikeholdsavtaler kan det forekomme uetiske relasjoner mellom innkjøpere og leverandører, der tjenester eller varer leveres til en høyere pris enn nødvendig, eller hvor fakturaer manipuleres for å skjule økonomiske misligheter. Dette gjelder særlig ved inngåelse av langsiktige avtaler for vedlikehold og tekniske tjenester, hvor leverandører kan forsøke å påvirke beslutningstakere til å gi dem gunstigere vilkår enn konkurrenter.

Korrupsjonsrisiko kan også oppstå i prosessene for kommersielle avtaler, særlig i forbindelse med tildeling av leiekontrakter for butikker, restauranter, reklameplass og parkeringsanlegg. I slike situasjoner kan det forekomme forsøk på å påvirke beslutningstakere for å sikre gunstige vilkår, enten gjennom urettmessige rabatter, provisjoner eller direkte bestikkelser. Dersom slike prosesser ikke er



tilstrekkelig transparente og standardiserte, kan det oppstå risiko for at enkelte aktører får økonomiske fordeler på bekostning av rettferdig konkurranse.

På ledelsesnivå er risiko særlig til stede i strategiske beslutningsprosesser og større investeringssprosjekter. Her kan det forekomme forsøk fra eksterne aktører på å påvirke avgjørelser knyttet til tildeling av større kontrakter, utvikling av infrastruktur eller kommersielle satsinger. Interessekonflikter kan oppstå dersom beslutningstakere har personlige eller økonomiske interesser i selskaper som konkurrerer om avtaler med SLH. Eksternt press fra politiske eller kommersielle aktører kan også påvirke beslutninger, noe som øker behovet for robuste kontrollmekanismer.

REDEGJØRELSE ETTER ÅPENHETSLOVEN

SLHs strategi for samarbeid med leverandører er basert på ansvarlig forretningsførsel og bærekraftig forsyningskjedehåndtering, hvor risiko knyttet til miljø, menneskerettigheter og arbeidsforhold vurderes og følges opp systematisk.

Vi legger aktsomhetsprinsippet i åpenhetsloven til grunn for våre aktiviteter, og dette er integrert både i Corporate Governance-dokumentene og i miljøstyringssystemet etter ISO 14001. Gjennom disse rammene har SLH kartlagt hvordan virksomheten både påvirker og påvirkes av våre omgivelser, og har definert tiltak for å håndtere identifiserte risikoer.

For å sikre en ansvarlig forsyningskjede har SLH gjennomført interessentkartlegging og aktsomhetsvurderinger, som er en dynamisk prosess med kontinuerlig oppfølging og ajourføring. Per nå har det ikke blitt avdekket faktiske negative konsekvenser eller vesentlig risiko for negative påvirkninger i selskapets forsyningskjede. Likevel opprettholdes en proaktiv tilnærming, der SLH overvåker utviklingen og samarbeider tett med våre leverandører for å sikre etterlevelse av etiske og miljømessige standarder.

Alle leverandører og forretningspartnere som samarbeider med SLH må signere en avtale om ansvarlig forretningsførsel, hvor de forplikter seg til selskapets prinsipper for etisk drift. Disse prinsippene er i samsvar med SLHs retningslinjer for etikk og sikrer at leverandører respekterer internasjonale menneskerettigheter, anstendige arbeidsforhold og miljøkrav. Leverandørene må garantere at arbeidstakere mottar minstelønn, at arbeidstiden er i samsvar med nasjonal lovgivning, at hvileperioder respekteres, og at arbeidsavtaler er skriftlige og tilgjengelige på et språk arbeidstakeren forstår.

SLH gjennomfører aktsomhetsvurderinger i samsvar med OECDs retningslinjer for ansvarlig næringsliv, med mål om å identifisere, redusere og forhindre brudd på menneskerettigheter og arbeidsvilkår. Metodikken fra aktsomhetshjulet er integrert i selskapets interne prosedyrebeskrivelser og risikovurderinger, slik at vurderingene er systematiske og etterprøvbare. Det benyttes en risikobasert tilnærming, der aktsomhetsvurderinger prioriteres i områder hvor det er høyest risiko for negative påvirkninger, og hvor selskapet har størst mulighet til å bidra til forbedringer. Selskapet vektlegger samarbeid med leverandører og partnere for å sikre en forsvarlig og bærekraftig verdikjede, samtidig som det jobbes målrettet med forebyggende tiltak og korrigerende handlinger der risiko avdekkes.

SLH har etablert en strukturert prosedyre for håndtering av forespørsler knyttet til åpenhetsloven og informerer aktivt om hvordan selskapet sikrer grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold via våre offisielle kanaler, inkludert selskapets nettside. Gjennom dette sikrer vi åpenhet, ansvarlighet og etterlevelse av lovpålagte forpliktelser, samtidig som selskapet bidrar til en bærekraftig og etisk forsvarlig forsyningskjede.

ANSKAFFELSER/INNKJØP

SLHs anskaffelsespolicy fastsetter prinsipper og prosedyrer for kjøp eller leie av varer, tjenester og bygg- og anleggsarbeider, og sikrer at både sosiale kriterier og miljøkriterier vektlegges ved valg av leverandører.

Anskaffelser omfatter hele prosessen fra planlegging og organisering til styring og kontroll av kontrakter, og skal bidra til bærekraftige og ansvarlige innkjøp som ivaretar både mennesker og miljø. For å kunne delta i konkurranse om kontrakter med SLH, må leverandører forplikte seg til prinsippene for ansvarlig forretningsførsel. Disse prinsippene er i tråd med SLHs retningslinjer for etikk og sikrer at internasjonale menneskerettigheter respekteres.

Miljøhensyn står sentralt i SLHs anskaffelsesprosess. Leverandører som tilbyr klima- og miljøvennlige løsninger vil, ved ellers like kommersielle vilkår, kvalitet og betingelser, foretrekkes. I beslutningsprosessen legges hovedprinsippene fra SLHs policy for klima og miljø, samt retningslinjer for samfunnsansvar, til grunn. Vi stiller miljøkrav til våre leverandører i samsvar med ISO 14001, og prioriterer samarbeid med aktører som har et godt omdømme og en dokumentert bærekraftig praksis.



FOREBYGGING OG AVDEKKING AV KORRUPSJON OG BESTIKKELSER

SLH har innført klare prosedyrer for å forebygge, avdekke og håndtere tilfeller av korrupsjon og bestikkelser, og har en tydelig nulltoleranspolicy på dette området. For å sikre at korrupsjon eller medvirkning til korrupsjon ikke forekommer, har vi implementert strukturerte kontrollmekanismer og retningslinjer som styrer både interne prosesser og eksterne forretningsforbindelser.

For å forebygge korrupsjon er det etablert klare retningslinjer for innkjøp og anskaffelser, hvor alle avtaler inngås gjennom åpne og sporbare prosesser. Dette inkluderer integritetsvurderinger av leverandører, strenge regler for habilitet og interessekonflikter, samt krav om etterlevelse av etiske standarder i alle kontraktsforhold. SLH gjennomfører regelmessige revisjoner av leverandør-avtaler for å sikre at kontraktspartnere opererer i tråd med selskapets etiske prinsipper og antikorrupsjonspolicy.

For å avdekke og håndtere korrupsjonsrisiko har selskapet etablert varslingsjenester, hvor både ansatte og eksterne interessenter kan rapportere mistanke om korrupsjon eller annen uetisk atferd. Varslingskanalene sikrer konfidensiell og trygg behandling av saker, og alle varslinger blir undersøkt grundig av selskapets ansvarlige enheter. I tillegg gjennomføres det interne revisjoner og kontroller for å identifisere potensielle risikoområder og for å kunne iverksette nødvendige forbedringstiltak.

Gjennom disse tiltakene arbeider SLH systematisk for å forhindre, oppdage og håndtere korrupsjon og bestikkelser, og sikre en ansvarlig, transparent og etisk forretningspraksis.

Ved etterforskning av mulig korrupsjon eller bestikkelser gjennomføres gransking av uavhengige granskningsutvalg og kontrollorgan, som opererer separat fra de involverte partene. Dette sikrer en objektiv og upartisk behandling av saken, hvor alle undersøkelser utføres i henhold til etablerte retningslinjer og etiske standarder. Resultatene fra eventuelle granskninger skal rapporteres til selskapsledelsen og styret, slik at nødvendige tiltak kan vurderes og iverksettes i tråd med gjeldende retningslinjer og etiske standarder. Det er ikke avdekket tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser i 2024.

RETNINGSLINJER FOR ETIKK OG SAMFUNNSANSVAR

SLHs retningslinjer for etikk og samfunnsansvar er tilgjengelige for alle ansatte via selskapets elektroniske styringssystem (TQM) på intranett. Retningslinjene oppdateres og gjennomgås årlig av styret for å sikre at

de er i samsvar med gjeldende lover, forskrifter og beste praksis. Alle ansatte har et ansvar for å gjøre seg kjent med innholdet i retningslinjene, og ved hver revisjon sendes det ut en oppdatert versjon med krav om lesebekreftelse.

Det er særlig viktig at ansatte som arbeider med kontrakter, anskaffelser og økonomiske transaksjoner er godt kjent med retningslinjene og etterlever dem i sitt daglige arbeid. Det forventes også at alle leverandører og samarbeidspartnere følger grunnleggende prinsipper for samfunnsansvar som samsvarer med SLHs egne retningslinjer. Som en del av dette forplikter alle leverandører og forretningspartnere seg til å signere en avtale om ansvarlig forretningsførsel, som sikrer at samarbeidet skjer i samsvar med høye standarder for etikk, bærekraft og sosialt ansvar.

POLITISK INNFLYTELSE OG LOBBYVIRKSOMHET

For å sikre at SLH har nødvendig kunnskap om både nasjonale og internasjonale økonomiske utviklingstrekk, overvåker selskapet nøye endringer i rammevilkår, reguleringer og politiske beslutninger som kan påvirke lufthavnens drift og konkurranseposisjon. Vi engasjerer oss aktivt i næringspolitiske spørsmål og har en strategisk tilnærming til dialog med myndigheter og andre sentrale interessenter. Som en del av dette arbeidet er selskapet medlem i NHO, regionale næringsforeninger, bransje-organisasjoner og nettverk, og bidrar i diskusjoner om reguleringer, infrastrukturutvikling, bærekraftige løsninger for TORP og fremtidige investeringer.

SLH gir faglige innspill og deltar i høringer som kan påvirke utforming av politikk og reguleringer av betydning for lufthavnen, og vi er forpliktet til å føre en åpen og ansvarlig dialog i møte med beslutningstakere og myndigheter. All dialogen skjer i samsvar med retningslinjer for etikk og internasjonale standarder for ansvarlig lobbyvirksomhet, med vekt på åpenhet, integritet og samfunnsansvar.

Gjennom vårt næringspolitiske engasjement arbeider vi for å fremme en sikkert, bærekraftig, effektiv og konkurransedyktig lufthavnsdrift, samtidig som selskapet ivaretar vår samfunnsrolle som regional lufthavnoperatør på en ansvarlig og langsiktig måte.

BETALINGSPRAKSIS

I Norge reguleres selskapers strategi for å forhindre forsinkede betalinger, særlig til små og mellomstore bedrifter (SMB), av flere lover og forskrifter som fastsetter betalingsfrister og sanksjoner ved forsinkede betalinger. De viktigste lovene som gjelder i denne sammenhengen er forsinkelsesrenteloven (LOV-1976-12-17-100), finansavtaleloven (LOV-2020-



12-18-146), regnskapsloven (LOV-1998-07-17-56) og åpenhetsloven (LOV-2021-06-18-99), i tillegg til internasjonale direktiver og næringslivets egne standarder for ansvarlig forretningspraksis.

For å sikre god betalingspraksis og etterlevelse av lovkrav, har SLH implementert tydelige betalingsvilkår

i kontrakter, automatiserte betalingssystemer som sikrer at fakturaer behandles og utbetales innen avtalt tid, rutiner for tvisteløsning for å håndtere eventuelle uenigheter om betaling, samt intern overvåking og rapportering av betalingspraksis for å sikre etterlevelse av reglene.





Data og statistikker

MILJØFORHOLD

ESRS	DR	Avsnitt	Måleparameter	Enhet	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ENERGIFORBRUK OG ENERGIMIX										
ESRS E1	E1-6	37	Totalt energiforbruk	MWh	8.502	6.875	7.302	7.630	8.185	8.249
ESRS E1	E1-6	37	Egenprodusert fornybar energi	MWh	532	491	590	494	527	650
ESRS E1	E1-6	37	Totalt fornybar energi	MWh	6.747	5.436	5.795	6.012	6.609	6.517
ESRS E1	E1-6	37	Andel fornybar energi	%	79	79	79	79	81	79
ESRS E1	E1-6	37	Fornybar energi Scope 1	MWh	0	0	0	0	0	0
ESRS E1	E1-6	37	Fornybar energi Scope 2	MWh	6.215	4.945	5.205	5.519	6.082	5.867
ESRS E1	E1-6	37c	Andel fornybar energi Scope 1	%	0	0	0	0	0	0
ESRS E1	E1-6	37c	Andel fornybar energi Scope 2	%	73	72	71	72	74	71
GHG UTSLIPP										
ESRS E1	E1-6	44d, 52	Total GHG utslipp	tCO ₂ e	7.897	3.935	5.586	6.070	6.019	5.039
ESRS E1	E1-6	48a	Total Scope 1-utslipp	tCO ₂ e	222	122	253	285	280	368
ESRS E1	E1-6	52a	Total Scope 2-utslipp	tCO ₂ e	272	209	235	238	306	217
ESRS E1	E1-6	51	Total Scope 3-utslipp	tCO ₂ e	7.402	3.604	5.099	5.547	5.433	4.454
ESRS E1	E1-6	53	Klimagassintensitet, lokalbasert	tCO ₂ e/ MNOK	0,021	0,018	0,029	0,021	0,017	0,013
ESRS E1	E1-6	55	Driftsinntekt	MNOK	371.755	228.853	195.107	288.479	356.494	372.751
FLYAVISING										
ESRS E2	E2-4	28, 30	Totalt forbruk avisingskjemikalie	m ³	678	136	229	255	545	437
ESRS E2	E2-4	28, 30	Totalt forbruk 100 % glykol	liter/fly	212	164	232	189	197	202
ESRS E2	E2-4	28, 30	Andel oppsamlet avisingsvæske	%	91	87	76	74	80	74
ESRS E2	E2-4	28, 30	Antall avisinger	Antall	893	213	284	384	898	652
BANEAVISING										
ESRS E2	E2-4	28, 30	Forbruk granulert formiat	Tonn	19	0	16	5	14	7
ESRS E2	E2-4	28, 30	Forbruk flytende formiat	m ³	276	74	72	116	132	135
KOLLEKTIVTRAFIKK										
ESR -E2	E2-4	28, 30	Kollektivandel	%	25	6	6	57	26	30
VANNRESSURSER										
ESRS E3	E3-4	28	Vannforbruk	m ³	16.508	11.537	7.622	17.045	22.280	20.060
GENERERT AVFALL										
ESR E5	E5-5	37a	Total avfallsmengde	Tonn	251	86	110	193	215	264
ESR E5	E5-5	37d	Sortert avfall	Tonn	112	37	49	76	94	146
ESRS E5	E5-5	37d	Usortert avfall	Tonn	139	48	61	117	121	118
ESRS-E5	E5-5	37d	Kildesorteringsgrad	%	42	43	45	39	44	55

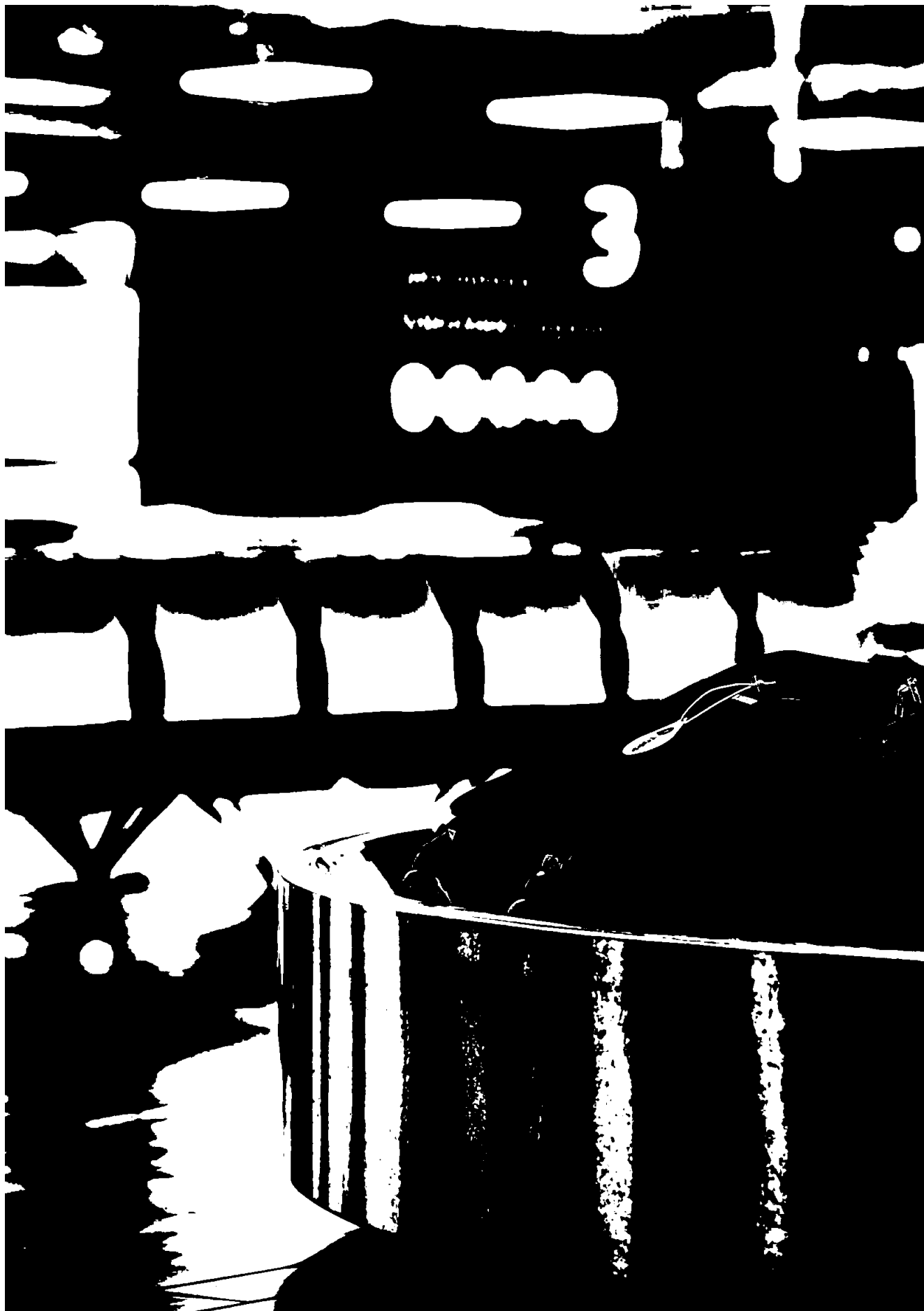


SOSIALE FORHOLD

ESRS	DR	Avsnitt	Måleparameter	Enhet	2019	2020	2021	2022	2023	2024
HELSE OG PERSONSIKKERHET										
ESRS S1	S1-5	44	Totalt sykefravær	%	5,4	5,7	7,2	4,5	6,0	5,9
ESRS S1	S1-5	44	Korttidsfravær < 16 dager	%	1,7	1,1	0,9	3,3	2,1	2,1
ESRS S1	S1-5	44	Langtidsfravær > 16 dager	%	3,7	4,6	6,3	1,2	3,9	3,8
ESRS S1	S1-14	88c	Fraværsskader	Antall	0	0	0	0	0	1
ESRS S1	S1-14	88c	Skadefraværskader	Antall	0	0	0	0	0	3
DISKRIMINERING										
ESRS S1	S1-17	103a	Diskrimineringshendelser	Antall	0	0	0	0	0	0
MENNESKERETTIGHETER										
ESRS-S1	S1-17	103A	Brudd på menneskerettigheter	Antall	0	0	0	0	0	0

FORRETNINGSETIKK

ESRS	DR	Avsnitt	Måleparameter	Enhet	2019	2020	2021	2022	2023	2024
VIRKSOMHETSSTYRING										
ESRS G1	G1-4	24a	Domfellelser for brudd på korrupsjon/ bestikkelse	Antall	0	0	0	0	0	0
ESRS G1	G1-4	24a	Beløp på bøter ved brudd på korrupsjon/ bestikkelse	Beløp	0	0	0	0	0	0
ESRS G1	G1-4	25a	Bekreftede hendelser med korrupsjon/ bestikkelser	Antall	0	0	0	0	0	0
ESRS G1	G1-4	25b	Bekreftede hendelser der egne ansatte ble avskjediget/ disiplinert for korrupsjon/ bestikkelsesrelatert hendelse	Antall	0	0	0	0	0	0
ESRS G1	G1-4	25b	Bekreftede hendelser knyttet til kontrakter med partnere som ble sagt opp eller ikke fornyet på grunn av brudd relatert til korrupsjon/ bestikkelse	Antall	0	0	0	0	0	0





Konsernregnskap og noter

RESULTATREGNSKAP

	Note	2024	2023
DRIFTSINNEKTER			
Trafikkinntekter	1,2	155 995 859	144 176 167
Andre driftsinntekter	2	216 755 890	208 672 727
Offentlige tilskudd	2	0	7 926 652
SUM DRIFTSINNEKTER		372 751 749	360 775 546
DRIFTSKOSTNADER			
Lønn og administrasjonskostnader	3	58 662 770	53 851 732
Avskrivinger på varige driftsmidler	4	37 526 561	40 921 564
Andre driftskostnader	3	250 010 640	241 794 491
SUM DRIFTSKOSTNADER		346 199 971	336 567 787
DRIFTSRESULTAT		26 551 778	24 207 759
FINANSKOSTNADER / INNTEKTER			
Renter og annen finansinntekt		2 675 106	4 536 665
Renter og andre finanskostnader	10	-6 410 540	-9 489 852
RESULTAT AV FINANSPOSTER		-3 735 434	-4 953 187
ORDINÆRT RESULTAT FØR SKATT		22 816 344	19 254 572
Skattekostnad på ordinært resultat	5	-5 022 446	-4 234 769
ÅRSRESULTAT	6	17 793 898	15 019 803



BALANSE - AKTIVA

	Note	31.12.2024	31.12.2023
EIENDELER			
ANLEGGSMIDLER			
IMMATERIELLE EIENDELER			
Utsatt skattefordel	5	6 865 580	7 345 313
SUM IMMATERIELLE EIENDELER		6 865 580	7 345 313
VARIGE DRIFTSMIDLER			
Tomter	4	39 264 748	39 264 748
Rullebane	4	248 560 566	262 412 981
Anlegg, terminal og driftsbygninger	4	205 910 961	217 927 335
Driftsløsøre, maskiner, inventar o.l.	4	20 115 582	18 958 818
Prosjekter i arbeid	4	817 698	2 500 875
SUM VARIGE DRIFTSMIDLER		514 669 555	541 064 757
FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER			
Pensjonsmidler	3	29 902 579	26 163 289
Fondsinvestering	7	8 608 306	7 542 575
Langsiktig fordring		195 000	202 500
SUM FINANSIELLE ANLEGGSMIDLER		38 705 885	33 908 364
SUM ANLEGGSMIDLER		560 241 020	582 318 434
OMLØPSMIDLER			
FORDRINGER			
Kundefordringer	8	32 974 058	45 025 414
Andre fordringer	8	5 780 500	6 328 583
SUM FORDRINGER		38 754 558	51 353 997
Bankinnskudd, kontanter og lignende	9	61 626 514	42 338 207
SUM OMLØPSMIDLER		100 381 072	93 692 204
SUM EIENDELER		660 622 092	676 010 638



BALANSE - PASSIVA


	Note	31.12.2024	31.12.2023
EGENKAPITAL OG GJELD			
EGENKAPITAL			
INNSKUTT EGENKAPITAL			
Aksjekapital	6	120 500 000	120 500 000
SUM INNSKUTT EGENKAPITAL		120 500 000	120 500 000
OPPTJENT EGENKAPITAL			
Annen egenkapital	6	327 878 144	316 987 745
SUM OPPTJENT EGENKAPITAL		327 878 144	316 987 745
SUM EGENKAPITAL		448 378 144	437 487 745
AVSETNINGER FOR FORPLIKTELSER			
Pensjonsforpliktelser	3,7	8 608 306	7 542 575
SUM AVSETNINGER FOR FORPLIKTELSER		8 608 306	7 542 575
ANNEN LANGSIKTIG GJELD			
Gjeld til kredittinstitusjoner	10	148 562 500	171 912 500
SUM ANNEN LANGSIKTIG GJELD		148 562 500	171 912 500
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld		25 797 830	36 688 938
Betalbar skatt	5	4 542 713	0
Skyldig utbytte	6	7 000 000	6 000 000
Skyldig offentlige avgifter		4 595 194	4 152 147
Annen kortsiktig gjeld		13 137 405	12 226 733
SUM KORTSIKTIG GJELD		55 073 142	59 067 818
SUM GJELD		212 243 948	238 522 893
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		660 622 092	676 010 638



Sandefjord 8. april 2025
I styret for Sandefjord Lufthavn AS


Heine Wang
Styrets leder


Jørgen Ole Haslestad
Styremedlem



Gøran Svenningsen
Styremedlem



Evie Gaasholt
Styremedlem


Gyrid Skalleberg Irgers
Styremedlem


Karina T. E. Kjærås
Styremedlem


Helene Berg Alrum
Styremedlem


Thomas Holst
Styremedlem


Gisle Skansen
Adm.dir.





KONTANTSTRØMOPPSTILLING

	2024	2023
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		
Ordinært resultat før skattekostnad	22 816 344	19 254 572
Periodens betalte skatter	0	-146 304
Tap / Gevinst ved salg av anleggsmidler	0	0
Avskrivninger	37 526 561	40 921 564
Endring i kundefordringer	12 051 356	-15 814 652
Endring i andre fordringer	555 583	290 363
Endring i leverandørgjeld	-10 891 108	-24 444 218
Endring i tidsavgrensingsposter	-1 319 837	-6 611 583
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	60 738 899	13 449 742
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	0	0
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-11 131 361	-18 455 251
Innbetalinger andre investeringer	-1 065 731	-949 421
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-12 197 092	-19 404 672
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-23 350 000	-23 350 000
Innbetaling av ny egenkapital	96 500	0
Utbetaling av utbytte	-6 000 000	0
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	-29 253 500	-23 350 000
Netto endring i kontanter og -ekvivalenter	19 288 307	-29 304 930
Beholdning av kontanter og -ekvivalenter 1.1.	42 338 207	71 643 137
Beholdning av kontanter og -ekvivalenter 31.12	61 626 514	42 338 207

I tillegg har selskapet en trekkrettighet på kr. 110.000.000 som ikke er benyttet ved utgangen av regnskapsåret 2024.

Noter til konsernregnskapet 2024

NOTE 1 - REGNSKAPSPRINSIPPER

Grunnleggende prinsipper - vurdering klassifisering - andre forhold

Årsregnskapet, som består av resultatregnskap, balanse og noteopplysninger, er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapsskikk.

Årsregnskapet er basert på de grunnleggende prinsippene og klassifiseringen av eiendeler og gjeld følger regnskapslovens definisjoner. Det er ingen endringer i selskapets regnskapsprinsipper inneværende år.

Hovedregel for vurdering og klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er uansett klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er analoge kriterier lagt til grunn.

Vurdering av anleggsmidler skjer til anskaffelseskost. Anleggsmidler som forringes avskrives. Dersom det finner sted en verdiendring som ikke er forbigående, foretas en nedskrivning av anleggsmiddelet.

Selskapets investeringer i aksjer og fond vurderes samlet til det laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt mottatt beløp på etableringstidspunktet.

Inntektsførings- og kostnadsføringstidspunkt - sammenstilling

Inntekt resultatføres når den er opptjent. Inntektsføring skjer følgelig normalt på leveringstidspunktet.

Utgifter kostnadsføres samtidig med de inntektene de kan henføres til. Utgifter som ikke kan henføres direkte til inntekter, kostnadsføres når de påløper.

Skatt

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt, endring i utsatt skatt.

Utsatt skatt er beregnet med 22 % på grunnlag av midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt

skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter de selskap hvor morselskapet direkte eller indirekte har bestemmende innflytelse.

Konsernforhold

Konsernet består av morselskapet Sandefjord Lufthavn AS og de 100 % eide datterselskapene Sandefjord Lufthavn Drift AS og Sandefjord Lufthavn Eiendom AS. I tillegg har Sandefjord Lufthavn Eiendom AS et 100 % eid datterselskap Torpveien 125 AS.

Konsernregnskapet kan utleveres i administrasjonen på morselskapets adresse Torpveien 130, 3241 Sandefjord.

Konsernet ble etablert i 2015 i forbindelse med oppkjøp av Torpveien 125 AS samt en omorganisering med en trekantfisjon i 2024 som har endt opp i nåværende struktur. Ved konsolidering er oppkjøpsmetoden benyttet. Dette innebærer at kjøpesummen for aksjene og andeler i datterselskap er eliminert mot egenkapitalen i datterselskapet på kjøpstidspunktet. Eventuelle mer/mindreverdier analyseres i forbindelse med kjøpet og fordeles på de eiendeler som mer/mindreverdien kan henføres til. Interne transaksjoner, fordringer og gjeld er eliminert i konserntallene.



NOTE 2 - INNTEKTER OG SEGMENTINFORMASJON

Selskapets virksomhetsområde er å forestå den sivile trafikkavviklingen ved TORP Sandefjord lufthavn. Alle aktivitetstyper er i det samme geografiske markedet som ligger i Sandefjord kommune i Vestfold. Det arbeides løpende for å tilby fullverdige

lufthavntjenester og tilrettelegge utviklingen slik at TORP dekker næringslivets og alle andre reisendes behov for et tidsmessig regionalt lufthavntilbud. Alle inntekter og driftskostnader refererer seg til denne type aktivitet.

	2024	2023
Startavgifter	41 409 576	41 119 467
Terminalavgifter utland	94 308 146	84 765 950
Terminalavgifter innland	20 278 137	18 290 750
Sum trafikkinntekter	155 995 859	144 176 167
Andre driftsinntekter	216 755 890	208 672 727

Andre driftsinntekter består i hovedsak av taxfree-, parkering-, provisjons- og leieinntekter.

Offentlig tilskudd	0	7 962 652
---------------------------	----------	------------------

NOTE 3 - LØNSKOSTNADER, PENSJONER ANTALL ANSATTE, GODTGJØRELSER M.M.

	2024	2023
Lønninger	46 230 253	41 984 769
Folketrygdavgift	7 858 613	8 137 071
Pensjonskostnader	2 569 077	1 837 675
Andre ytelser	2 004 827	1 892 217
Lønnskostnader	58 662 770	53 851 732
Gjennomsnittlig antall ansatte	45	45
Godtgjørelser	Daglig leder	Styret
Lønn	2 757 901	736 705
Ytelse til pensjonsforpliktelser	774 779	
Annen godtgjørelse	329 327	

Styrets leder har ingen form for bonus eller overskuddsdelinger.

Daglig leder har en resultatavhengig bonusavtale.

Daglig leder har 6 måneders oppsigelse og har rett til 12 måneders lønn fra fratreden.

Revisor

Revisjonshonoraret for 2024 ekskl. mva. utgjør kr. 275.125. I tillegg kommer annen bistand med kr. 21.550.



NOTE 3 - LØNSKOSTNADER, PENSJONER ANTALL ANSATTE, GODTGJØRELSE M.M. - FORTSETTELSE

Pensjonsordning

Selskapet har inngått en avtale om en innskuddsbasert pensjonsordning for alle nyansatte i selskapet.

Pensjonsordningen blir også benyttet for ansatte som ønsker å gå over fra en ytelsesbasert ordning til innskuddsbasert ordning. En del ansatte har på frivillig basis valgt innskuddsbasert ordning. Ved utgangen av 2024 var 41 personer tilsluttet innskuddsbasert ordning. Denne pensjonsordningen innebærer at selskapet betaler et visst beløp til de ansattes pensjonskontoer. De ansatte bærer selv risikoen for avkastning på pensjonsmidlene, og dermed pensjonens størrelse. Årets betaling til den

innskuddsbaserte ordningen har vært kr. 2.648.009.

Ordningen med ytelsespensjon er videreført som en lukket ordning for dem som har valgt å bli igjen i denne. Denne ordningen behandles regnskapsmessig i henhold til NRS for pensjonskostnader. I henhold til denne regnskapsstandard skal selskapets pensjonsordning behandles som en ytelsesplan. Denne ordningen omfatter i alt 4 aktive personer og 31 pensjonister. Ordningen gir rett til fremtidige ytelser. Disse er i hovedsak avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder.

PERIODENS PENSJONSKOSTNAD:

	2024	2023
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	617 939	935 347
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	4 442 915	4 337 453
Avkastning på pensjonsmidler	-7 624 537	-7 175 993
Administrasjon, estimatavvik m.m.	1 271 549	1 358 335
Periodisert arbeidsgiveravgift	-341 148	-242 052
Netto pensjonskostnad	-1 633 282	-786 910

AVSTEMMING AV PENSJONSORDNINGENS FINANSIERTE STATUS PER 31.12 MOT BELØP I BALANSEN:

	2024	2023
Brutto pensjonsforpliktelser	136 311 752	145 093 391
Pensjonsmidler	-154 679 482	-145 399 921
Verdi arbeidsgiveravgift	-2 589 850	-43 221
Ikke resultatført aktuarielt gevinst/tap	-8 944 999	-25 813 538
Netto pensjonsforpliktelse oppført i balansen	-29 902 579	-26 163 289

ØKONOMISKE FORUTSETNINGER:

Diskonteringsrente	3,90 %	3,10 %
Forventet lønnsregulering	4,00 %	3,50 %
Forventet G-regulering	3,75 %	3,25 %
Forventet pensjonsregulering	3,00 %	2,80 %
Forventet avkastning på fondsmidler	5,90 %	5,30 %

Som aktuariemessige forutsetninger for demografiske faktorer og avgang er lagt til grunn vanlig benyttede forutsetninger innen forsikring.



NOTE 4 – VARIGE DRIFTSMIDLER

Varige driftsmidler:

	Tomter	Rullebane	Anlegg og bygninger	Driftsløsøre	Totalt
Kostpris 01.01	40 226 018	383 984 382	761 545 704	84 498 767	1 270 254 871
Tilgang / avgang	0	0	2 728 085	7 585 578	10 313 663
Anskaffelseskost 31.12	40 226 018	383 984 382	764 273 789	92 084 345	424 210 400
Av- og nedskrivninger 01.01	961 270	121 571 404	541 117 487	65 539 955	729 190 116
Akkumulerte avskrivninger 31.12	961 270	135 423 816	558 362 828	71 968 763	766 716 677
Balanseverdi pr. 31.12	39 264 748	248 560 566	205 910 961	20 115 582	513 851 857
Årets avskrivninger	0	13 852 412	17 245 341	6 428 808	37 526 561
Økonomisk levetid		15-35 år	7-30 år	5-8 år	
Avskrivningsplan	IA	Lineær	Lineær	Lineær	

Anlegg under oppføring på kr. 817.698 er oppført til påløpte kostnader.

NOTE 5 – REGNSKAPSMESSIG BEHANDLING AV SKATT

Konsernets samlede betalbar skatt og skattekostnad fremkommer nedenfor.

	2024	2023	
Betalbar skattegjeld i balansen	4 542 713	0	
Resultatskatt			
Betalbar inntektsskatt	4 542 713	0	
Endring utsatt skatt	479 733	4 234 769	
Årets skattekostnad	5 022 446	4 234 769	
Midlertidige forskjeller			Netto
Utsatt skatt	31.12.24	31.12.23	Endring
Varige driftsmidler	-50 847 867	-36 430 512	-14 417 355
Netto pensjonsmidler	21 294 273	18 620 714	2 673 559
Fordringer	-700 000	-698 887	-1 113
Sum midlertidige forskjeller	-30 253 594	-18 508 685	-11 744 909
Underskudd til fremføring	-981 666	-14 879 086	-13 897 420
Netto midlertidige forskjeller	-31 235 260	-33 387 771	-2 152 511
Begrensning utsatt skattefordel	28 079	0	-28 079
Grunnlag utsatt skattefordel / utsatt skatt	-31 207 181	-33 387 771	-2 180 590
Utsatt skatt 22 %	-6 865 580	-7 345 313	-479 733



NOTE 6 – EGENKAPITAL, AKSJONÆRER OG KONSERNENDRINGR

	Aksjekapital	Annen EK	Sum
Egenkapital 01.01	120 500 000	316 987 745	437 487 745
Kapitaløkning		96 500	96 500
Årsresultat		17 793 898	17 793 898
Avsatt utbytte		-7 000 000	-7 000 000
Egenkapital 31.12	120 500 000	327 878 144	448 378 144

I 2024 har det vært gjennomført en omorganisering av konsernet. Det har vært gjennomført en trekantfisjon for å få den strukturen det er i dag. Det er ikke vært endringer i eierforholdet i konsernet.

Eierstruktur pr. 31.12	Ord-aksjer	Pålydende	Eierandel	Stemmeandel
Sandefjord Kommune	52 128	1 000	43,26 %	43,26 %
Vestfold Fylkeskommune	52 128	1 000	43,26 %	43,26 %
Vestfold Flyplassinvest AS	16 244	1 000	13,48 %	13,48 %
Totalt	120 500		100,00 %	100,00 %

NOTE 7 – FONDSINVESTERING/PENSJONSFORPLIKTELSE

Fondsinvestering	31.12.24	31.12.23
Bokført verdi av investeringen	8 608 306	7 542 575

Daglig leder har en driftspensjonsavtale som blir bokført som en fondsinvestering. Pr. 31.12 utgjør driftspensjonsforpliktelsen kr. 7.933.738. Øvrige driftspensjonsavtaler utgjør kr. 674.568 pr. 31.12.

NOTE 8 – KUNDER, DELKREDERAVSETNING OG TAP PÅ KRAV

Balanseført verdi av fordringer med forfall innen ett år:	31.12.24	31.12.23
Kunder	33 674 058	45 725 414
Delkredertavsetning	-700 000	-700 000
Andre fordringer	5 780 500	6 328 583
Bokført verdi kundefordringer / andre fordringer	38 754 558	51 353 997
Tap på kunder	1 211	900
Endring delkredertavsetning	0	0
Netto kostnad tap på krav	1 211	900

NOTE 9 – BANKINNSKUDD OG LIKVIDER

Av totale bankinnskudd pr. 31.12.2024 er kr. 2.095.748 bundet til skyldig skattetrekk.



NOTE 10 - PANTSTILLELSER, GJELD, RENTER OG GARANTIANSVAR

Pantstillelser	31.12.24	31.12.23
Bokført gjeld som er sikret ved pant ol.		
Pensjonsforpliktelse	8 608 306	7 542 575
Gjeld til kredittinstitusjoner	148 562 500	171 912 500
Kassekreditt (Limit 110 mill.)	0	0
Sum	157 170 806	179 455 075

Bokført verdi av eiendeler stilt som sikkerhet for pantesikret gjeld:

Driftsløsøre, maskiner, inventar o.l.	20 115 582	18 958 818
Tomter	38 700 668	38 700 668
Rullebane	248 560 566	262 412 981
Anlegg, terminal og driftsbygninger	156 564 632	167 741 006
Prosjekter i arbeid	817 698	2 500 875
Fondsinvestering	8 608 306	7 542 575
Sum	473 367 452	497 856 923

Avdragsplan		Avdrag 2025-2029	Restlån etter 5 år
Banklån	195 000 000	22 750 000	0
Banklån	137 000 000	34 250 000	12 537 500
Banklån	70 000 000	17 500 000	20 125 000
Gjeld til kredittinstitusjoner		74 500 000	32 662 500

Konsernet Sandefjord Lufthavn AS har en totalavtale med Nordea Bank Norge ASA som dekker behovet for finansielle tjenester. Det er inngått avtaler som sikrer at nivået på finanskostnadene ikke overgår forutsetningene til langtidsbudsjettet. Dette er gjort

gjennom fastrentelån og renteswapper med ulik løpetid. Av selskapets totale gjeld er 100 MNOK sikret. Rentesikringsavtalen har forfall i perioden frem til juni 2030.



NOTE 11 - FISJON, KONSERN OG DATTERSELSKAP

I løpet av regnskapsåret har selskapet vært med i en fisjon med Sandefjord Lufthavn Drift AS og Sandefjord Lufthavn Eiendom AS. Fisjonen ble gjennomført basert på regnskapstall pr. 31. juli 2024 og registrert i Brønnøysund med virkning fra 21. november 2024. Fisjonen ble gjennomført ved at det ble foretatt en kapitalnedskrivning i Sandefjord Lufthavn Drift AS fra kr. 120.500.000 til kr. 27.474.000 med nedskrivning av

pålydende pr aksje fra kr. 1.000 til kr. 228. Totalt ble aksjekapitalen nedskrevet med kr. 93.026.000 i aksjekapital samt kr. 259.240.027 i overkurs. Totalt nedskrevet verdi i Sandefjord Lufthavn Drift AS var kr. 352.266.027. Etter gjennomført fisjon har morselskapet Sandefjord Lufthavn AS to heleide datterselskap samt et datter-datter selskap.

For 2024 fremkommer det følgende oversikt over selskapenes regnskapstall.

Aksjer		Kommune	Eierandel	Kostpris	Egenkapital	Resultat
Datterselskap						
Sandefjord Lufthavn Eiendom AS	Sandefjord	100,00 %	60 000	60 000	5 440 913	5 392 913
Sandefjord Lufthavn Drift AS	Sandefjord	100,00 %	142 638 389	142 638 389	85 669 530	8 709 116
Datter-datterselskap						
Torpveien 125 AS	Sandefjord	100,00 %	29 682 213	29 682 213	25 288 207	3 707 948
Totalt				172 380 602	116 398 650	17 809 977



Tassebekkveien 354
3160 Stokke
www.bdo.no

Uavhengig revisors beretning

Til generalforsamlingen i Sandefjord Lufthavn AS

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Sandefjord Lufthavn AS.

Årsregnskapet består av:

- Selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2024, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- Konsemregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2024, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav
- Gir selskapsregnskapet et rettvise bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2024 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og
- Gir konsemregnskapet et rettvise bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2024 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Annen informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for annen informasjon. Annen informasjon består av årsberetningen og annen informasjon i årsrapporten, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke annen informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese annen informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom annen informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i annen informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom annen informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Konklusjon om årsberetningen

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og

BDO AS, et norsk aksjeselskap, er deltaker i BDO International Limited, et engelsk selskap med begrenset ansvar, og er en del av det internasjonale BDO-nettverket, som består av uavhenglige selskaper i de enkelte land. Foretaksregisteret: NO 993 606 650 MVA.

side 1 av 2



- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til:
<https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

BDO AS

Ingrid Lønmo Cappelen
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)



PENNEO

Signaturene i dette dokumentet er juridisk bindende. Dokument signert med "Penneo"™ - sikker digital signatur". De signerende parter sin identitet er registrert, og er listet nedenfor.

"Med min signatur bekrefter jeg alle datoer og innholdet i dette dokument."

Cappelen, Ingrid Lønmo

Partner

På vegne av: BDO AS

Serienummer: no_bankid:9578-5990-4-3291151

IP: 188.95.xxx.xxx

2025-04-09 12:04:54 UTC



Dette dokumentet er signert digitalt via **Penneo.com**. De signerte dataene er validert ved hjelp av den matematiske hashverdien av det originale dokumentet. All kryptografisk bevisføring er innebygd i denne PDF-en for fremtidig validering.

Dette dokumentet er forseglet med et kvalifisert elektronisk segl ved bruk av et sertifikat og et tidsstempel fra en kvalifisert tillitsjenesteleverandør.

Slik kan du bekrefte at dokumentet er originalt

Når du åpner dokumentet i Adobe Reader, kan du se at det er sertifisert av **Penneo A/S**. Dette beviser at innholdet i dokumentet ikke har blitt endret siden tidspunktet for signeringen. Bevis for de individuelle signatørens digitale signaturer er vedlagt dokumentet.

Du kan bekrefte de kryptografiske bevisene ved hjelp av Penneos validator, <https://penneo.com/validator>, eller andre valideringsverktøy for digitale signaturer.







TORP

Sandefjord lufthavn



Sandefjord Lufthavn AS

Org.nr. 833 384 902

Årsrapport 2024



Styrets årsberetning - Sandefjord Lufthavn AS

Virksomhetens art

Sandefjord Lufthavn-konsernet påbegynte en omstrukturering i 2022, og arbeidet ble fullført i 2024. Omstruktureringen innebar en overgang til en tradisjonell holdingsstruktur med separate selskap for drift og eiendom. Sandefjord Lufthavn AS ble stiftet 22. mars 2024 som holdingselskap, og eier aksjer i datterselskap. 2024 er dermed selskapets første regnskapsår. Det har ikke vært operativ virksomhet i morselskapet, og selskapet har heller ikke hatt ansatte i 2024. Virksomheten drives fra TORP Sandefjord lufthavn.

Resultat og finansiell stilling

Selskapet hadde ingen driftsinntekter i 2024. Driftskostnadene utgjorde 16 165 kroner. Med finansinntekter på 87 kroner ble ordinært resultat før skatt -16 079 kroner. Det er verken beregnet eller kostnadsført skatt, og årets resultat etter skatt ble -16 079 kroner.

Kontantstrøm og likviditet

Det ble tilført kapital i løpet av året gjennom fisjon og gjeldskonvertering. Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter var -352 193 941 kroner, fra investeringsaktiviteter -142 698 389 kroner, og fra finansieringsaktiviteter 495 012 917 kroner. Samlet netto endring i kontanter og kontantekvivalenter var 120 587 kroner. Selskapet hadde positiv kontantstrøm i 2024, og likviditeten per 31. desember vurderes som god.

Disponering av årets resultat

Styret foreslår at årets underskudd på -16 079 kroner dekkes av overkurs. Det foreslås i tillegg utdelt utbytte til aksjonærene på 7 000 000 kroner, som også dekkes av overkurs.

Miljø og bærekraft

Det er utarbeidet en egen bærekraftsrapport for konsernet Sandefjord Lufthavn. Selskapet er sertifisert etter ISO 14001 og arbeider målrettet med energieffektivisering og utslippsreduksjon. Ambisjonen er nullutslipp fra egen drift innen 2030.

Redegjørelse etter åpenhetsloven

Selskapet har gjennomført aktsomhetsvurderinger i tråd med kravene i åpenhetsloven. Det er ikke identifisert faktiske negative konsekvenser eller vesentlig risiko. Det er etablert rutiner for håndtering av henvendelser og for videre oppfølging. Ytterligere informasjon finnes i konsernets års- og bærekraftsrapport.

Finansiell risiko

Selskapet er i liten grad eksponert for valutarisiko, og har lav kredittrisiko ettersom virksomheten ikke har operative inntektsstrømmer. Kapitalforvaltningen er konservativ, og likviditeten vurderes som god.

Styreansvarsforsikring

Det er tegnet styreansvarsforsikring som dekker styrets og daglig leders eventuelle ansvar overfor foretaket og tredjepart. Forsikringssummen er vurdert å være tilstrekkelig ut fra virksomhetens risikoprofil.



Kjønnsfordeling i styret

Styret i Sandefjord Lufthavn AS består av åtte medlemmer, hvorav fire kvinner og fire menn.

Arbeidsmiljø og ansatte

Selskapet har ikke hatt ansatte i 2024, og det er derfor ikke iverksatt tiltak knyttet til likestilling eller diskriminering.

Forskning og utvikling

Det er ikke gjennomført særskilte forsknings- og utviklingsprosjekter i 2024. Det pågår imidlertid arbeid med digitalisering og effektivisering av konsernfunksjoner.

Vesentlige hendelser etter balansedagen

Det har ikke inntruffet hendelser etter balansedagen som har vesentlig betydning for vurderingen av selskapets stilling.

Forventet utvikling

Selskapet forventes å videreføre sin rolle som holdingselskap i 2025. Det er ikke planlagt vesentlige endringer i virksomhetens omfang eller struktur.

Fortsatt drift

Årsregnskapet er avlagt under forutsetning om fortsatt drift. Styret bekrefter at denne forutsetningen er til stede, basert på selskapets finansielle situasjon og planer for videre virksomhet.

Sandefjord 8. april 2025
I styret for Sandefjord Lufthavn AS

Heine Wang
Styrets leder

Evie Gaasholt
Styremedlem

Helene Berg Alum
Styremedlem

Jørgen Ole Haslestad
Styremedlem

Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem

Thomas Holst
Styremedlem

Gøran Svenningsen
Styremedlem

Karina T. E. Kjæraas
Styremedlem

Gisle Skansen
Adm.dir.



Sandefjord Lufthavn AS

Resultatregnskap


Driftsinntekter og driftskostnader	Note	2024	2023
Driftsinntekter	1	0	0
Sum driftsinntekter		0	0
Lønn og administrasjonskostnader	2	0	0
Annen driftskostnad		16 165	0
Sum driftskostnader		16 165	0
Driftsresultat		-16 165	0
Finansinntekter og finanskostnader			
Annen renteinntekt		87	0
Annen finansinntekt	6	0	0
Resultat av finansposter		87	0
Ordinært resultat før skattekostnad		-16 079	0
Skattekostnad på resultat	5	0	0
Årsresultat		-16 079	0
Overføringer			
Avsatt utbytte	4	7 000 000	0
Overført fra overkurs	4	7 016 079	0
Sum overføringer		-16 079	0


**Sandefjord Lufthavn AS****Balanse pr. 31. desember**


Eiendeler	Note	2024	2023
Anleggsmidler			
Finansielle driftsmidler			
Investeringer i datterselskap	3	142 698 389	0
Lån til foretak i samme konsern	6	352 177 862	0
Sum finansielle anleggsmidler		494 876 251	0
Sum anleggsmidler		494 876 251	0
Omløpsmidler			
Fordringer			
Bankinnskudd, kontanter o.l.		120 587	0
Sum omløpsmidler		120 587	0
Sum eiendeler		494 996 837	0
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital	4	120 500 000	0
Overkurs	4	367 496 837	0
Sum egenkapital		487 996 837	0
Gjeld			
Kortsiktig gjeld			
Betalbar skatt	5	0	0
Skyldig utbytte	4	7 000 000	0
Sum kortsiktig gjeld		7 000 000	0
Sum gjeld		7 000 000	0
Sum egenkapital og gjeld		494 996 837	0

Sandefjord, 08.04.2025
Styret i Sandefjord Lufthavn AS

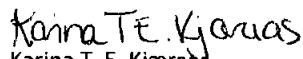

Heine Wang
Styrets leder


Jørgen Ole Haslestad
Styremedlem

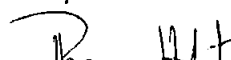

Gøran Svenningsen
Styremedlem



Evie Gaasholt
Styremedlem


Gyrid Skalleberg Ingerø
Styremedlem


Karina T. E. Kjærås
Styremedlem


Helene Berg Alnum
Styremedlem


Thomas Holst
Styremedlem


Gisle Skansen
Adm.dir.



Sandefjord Lufthavn AS

Kontantstrømoppstilling

	2024	2023
Kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		
Ordinært resultat før skattekostnad	-16 079	0
Periodens betalte skatter	0	0
Tap / Gevinst ved salg av anleggsmidler	0	0
Avskrivninger	0	0
Endring i kundefordringer	0	0
Endring i andre fordringer	-352 177 862	0
Endring i leverandørgjeld	0	0
Endring i tidsavgrensningsposter	0	0
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	-352 193 941	0
Kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		
Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	0	0
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	0	0
Innbetalinger andre investeringer	-142 698 389	0
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-142 698 389	0
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	0	0
Innbetaling av ny egenkapital	495 012 917	0
Utbetaling av utbytte	0	0
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	495 012 917	0
Netto endring i kontanter og -ekvivalenter	120 587	0
Beholdning av kontanter og -ekvivalenter 1.1.	0	0
Beholdning av kontanter og -ekvivalenter 31.12	120 587	0



Sandefjord Lufthavn AS

Noter til årsregnskapet 2024

Note 1 - Regnskapsprinsipper

Grunnleggende prinsipper - vurdering klassifisering - andre forhold

Årsregnskapet, som består av resultatregnskap, balanse og noteopplysninger, er avlagt i samsvar med aksjelov, regnskapslov og god regnskapsskikk.

Årsregnskapet er basert på de grunnleggende prinsippene og klassifiseringen av eiendeler og gjeld følger regnskapslovens definisjoner. Det er ingen endringer i selskapets regnskapsprinsipper inneværende år.

Selskapet er stiftet i mars 2024 slik at det ikke foreligger sammenligningstall for selskapet.

Etter stiftelse har selskapet blitt tilført vesentlig med verdier i forbindelse med en fisjon og en gjeldskonvertering som er gjennomført i 2024. En vesentlig del av midlene er benyttet til finansiering av datterselskapet Sandefjord Lufthavn Eiendom AS.

Klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig bruk eller eie er klassifisert som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Foreligger det usikkerhet på selskapets fordringer foretas det en nedskrivning som hensyntar denne usikkerheten. Omløpsmidler er vurdert til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Annen langsiktig og kortsiktig gjeld er vurdert til pålydende beløp.

Inntektsførings- og kostnadsføringstidspunkt - sammenstilling

Inntekt resultatføres når den er opptjent. Inntektsføring skjer følgelig normalt på leveringstidspunktet.

Utgifter kostnadsføres samtidig med de inntektene de kan henføres til. Utgifter som ikke kan henføres direkte til inntekter, kostnadsføres når de påløper.

Finansielle eiendeler

Selskapets investeringer i datterselskap, tilknyttede selskap og øvrige aksjer vurderes samlet til det laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi.

Utsatt skatt og skattekostnad

Utsatt skatt beregnes i tråd med foreløpig regnskapsstandard for resultatanskatt. Årets skattekostnad består av endringer i utsatt skatt, sammen med betalbar skatt for inntektsåret.

Utsatt skatt er beregnet med 22 % på grunnlag av midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret.

Note 2 - Lønnskostnader

Selskapet har ingen ansatte. Det er ikke foretatt noen utbetalinger til ledende personell i virksomheten. Som følge av at det ikke er noen ansatte, vil det heller ikke være aktuelt med obligatorisk tjenestepensjon.

Note 3 - Konsern, datterselskap og andre aksjer

Aksjer	Kommune	Eierandel	Kostpris	Egenkapital	Resultat
Datterselskap					
Sandefjord Lufthavn Eiendom AS	Sandefjord	100,00 %	60 000	5 440 913	5 392 913
Sandefjord Lufthavn Drift AS	Sandefjord	100,00 %	142 638 389	85 669 530	8 709 116
Datter-datterselskap					
Torpveien 125 AS	Sandefjord	100,00 %	29 682 213	25 288 207	3 707 948
Totalt			172 380 602	116 398 650	17 809 977

Alle selskapene er anskaffet i 2024 i forbindelse med omorganisering av konsernet.

Sandefjord Lufthavn AS er morselskapet i konsernet med to datterselskaper og et datter-datterselskap.

Konsernregnskapet kan utleveres på morselskapets adresse Torpveien 130, 3241 Sandefjord.



Sandefjord Lufthavn AS

Noter til årsregnskapet 2024

Note 4 - Egenkapital og aksjonærinformasjon

	Aksjekapital	Overkurs	Annen EK	Sum
Stiftelse 22.03.2024	120 500	-12 000	0	108 500
Årets endring i Egenkapital				
Fisjon 30.08.2024	93 026 000	259 240 027	0	352 266 027
Gjeldskonvertering 02.12.24	27 353 500	115 284 889	0	142 638 389
Årets resultat	0	-16 079	0	-16 079
Avsatt utbytte		-7 000 000	0	-7 000 000
Egenkapital 31.12	120 500 000	367 496 837	0	487 996 837

Eierstruktur pr. 31.12	Ord-aksjer	Pålydende	Eierandel	Stemmeandel
Sandefjord Kommune	52 128	1 000	43,26 %	43,26 %
Vestfold Fylkeskommune	52 128	1 000	43,26 %	43,26 %
Vestfold Flyplassinvest AS	16 244	1 000	13,48 %	13,48 %
Totalt	120 500		100,00 %	100,00 %

Note 5 - Regnskapsmessig behandling av skatt

Selskapets samlede skattegrunnlag fremkommer nedenfor

	2024	2023	
Ordinært resultat før skatt	-16 079	0	
Permanente forskjeller	-12 000	0	
Årets skattegrunnlag	-28 079	0	
Betalbar skatt	22 %	0	0
Betalbar inntektsskatt	0	0	
Endring utsatt skatt /skattefordel	0	0	
Årets skattekostnad	0	0	
Midlertidige forskjeller	31.12.24	31.12.23	Netto
Utsatt skatt			Endring
Anleggsmidler	0	0	0
Omløpsmidler	0	0	0
Sum midlertidige forskjeller	0	0	0
Underskudd til fremføring	-28 079	0	-28 079
Netto midlertidige forskjeller	-28 079	0	28 079
Grunnlag skattefordel / utsatt skatt	-28 079	0	28 079
Begrensning utsatt skattefordel	28 079	0	-28 079
Utsatt skatt / utsatt skattefordel 22 %	0	0	0

Note 6 - Nærstående parter

Selskapets aksjonær og konsernselskap er nærstående part i virksomheten. Det foreligger en netto fordring på selskapets datterselskap på 352,2 mill. Lånet er avtalt rentefritt og tilbakebetaling vil bli foretatt når selskapet har opparbeidet seg tilstrekkelig likviditet eller refinansiert.

Det foreligger ikke lån eller sikkerhetstillelse til medlemmer av styret, ledelsen eller andre nærstående personer.



Tassebekkveien 354
3160 Stokke
www.bdo.no

Uavhengig revisors beretning

Til generalforsamlingen i Sandefjord Lufthavn AS

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Sandefjord Lufthavn AS.

Årsregnskapet består av:

- Selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2024, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- Konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2024, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav
- Gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2024 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og
- Gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2024 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Annen informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for annen informasjon. Annen informasjon består av årsberetningen og annen informasjon i årsrapporten, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke annen informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese annen informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom annen informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i annen informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom annen informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Konklusjon om årsberetningen

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og

BDO AS er norsk aksjeselskap, er deltaker i BDO International Limited, et engelsk selskap med begrenset ansvar, og er en del av det internasjonale BDO-nettverket, som består av uavhengige selskaper i de enkelte land. Foretaksregisteret: NO 993 606 650 MVA

side 1 av 2

Oppgave: Årsregnskapet 2024 for Sandefjord Lufthavn AS



- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avviklet.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til:
<https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

BDO AS

Ingrid Lønmo Cappelen
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Publisert elektronisk signert: 20250730 14:57:07 (UTC) 833384902-2024-07-30



PENNEO

Signaturene i dette dokumentet er juridisk bindende. Dokument signert med "Penneo" - sikker digital signatur". De signerende parter sin identitet er registrert, og er listet nedenfor.

"Med min signatur bekrefter jeg alle dataer og innholdet i dette dokument."

Cappelen, Ingrid Lønmo

Partner

På vegne av: BDO AS

Serienummer: no_bankid:9578-5990-4-3291151

IP: 188.95.xxx.xxx

2025-04-09 12:04:54 UTC



Penneo Dokumentnøkkel: F69VF-E0Z2L-r6BAV-0UG89-75TWH-Z26R8

Dette dokumentet er signert digitalt via **Penneo.com**. De signerte dataene er validert ved hjelp av den matematiske hashverdien av det originale dokumentet. All kryptografisk bevisføring er innebygd i denne PDF-en for fremtidig validering.

Dette dokumentet er forseglet med et kvalifisert elektronisk segl ved bruk av et sertifikat og et tidsstempel fra en kvalifisert tilittjenesteleverandør.

Slik kan du bekrefte at dokumentet er originalt

Når du åpner dokumentet i Adobe Reader, kan du se at det er sertifisert av **Penneo A/S**. Dette beviser at innholdet i dokumentet ikke har blitt endret siden utspunktet for signeringen. Bevis for de individuelle signatarienes digitale signaturer er vedlagt dokumentet.

Du kan bekrefte de kryptografiske bevisene ved hjelp av Penneos validator, <https://penneo.com/validator>, eller andre valideringsverktøy for digitale signaturer.