

Miljørappport 2003

E03	24.03.04	For implementering	DAHE/ESSC	KNHO	EITA
A02	08.03.04	For godkjenning styret	DAHE	KNHO	EITA
A01	16.02.04	For godkjenning ledelsen	DAHE	KNHO	
REVISJON	DATO	TEKST	LAGET	KONTROLLERT	GODKJENT
ORGANISASJONSENHET			SYSTEM		
Miljø, Kvalitet og Sikkerhetsstab					
Side: 1 av 11	UTGIVER	FAG	DOK.TYPE	LØPENR.	REVISJON
	OSLAS	AN	RA	0113	E03

Innholdsfortegnelse

MILJØSTATUS	3
MILJØSTYRING.....	4
ENERGI	5
LUFT	6
FLYSTØY.....	7
VANN OG GRUNN	8
AVFALL.....	9
HELSE OG ARBEIDSMILJØ.....	10
NØKKELTALL	11

MILJØSTATUS

Oslo Lufthavn er i tillegg til å være Norges største og viktigste trafikknutepunkt, også en av Norges største arbeidsplasser. Flyplassen har således et stort samfunnsansvar å ivareta, og det er svært mange som har krav og forventninger til OSL som flyplassdriver. De fleste har en mening om flyplassen, enten det er på godt eller vondt, men for oss som flyplassdriver er dette både inspirerende og utfordrende, og vi arbeider kontinuerlig for å innfri de forventninger som stilles til oss.

Det foregående året har vært turbulent for luftfartsbransjen. Dette gjelder også for oss som driver flyplassen. Vi begynner nå å se resultatet av en omstrukturert bransje, noe som innebærer at også vi må omstille oss i takt med den. I 2003 har det derfor vært lagt vekt på å finne tiltak som skal gjøre oss levedyktige også i fremtiden, og dette berøre dessverre flere av de ansatte i bedriften. Selv om det er usikkerhet blant mange ansatte, er vi fornøyd med at vi har klart å redusere sykefraværet. Vi har ikke nådd vårt mål om en reduksjon på 20 % fra 2002-nivå, men jeg er tilfreds med at vi er på riktig vei.

På miljøsidan har spesielt rettssaken om flystøy som ble anlagt av naboene fått stor oppmerksomhet. Dommen i saken falt i begynnelsen av 2004, og tre av de 26 utvalgte saksøkerne fikk medhold av retten. For 18 av de 23 resterende saksøkerne som tapte saken ble OSL tilkjent saksomkostninger. Dommen er imidlertid anket, og vi må regne med mye oppmerksomhet rundt saken også i tiden som kommer. Dette er en prosess som er vanskelig for alle den berører. Selv om vi nå må forberede oss til en ny runde i rettsapparatet, ser vi frem til å få lagt denne saken bak oss. Utover dette er vi godt fornøyd med at antall avvik fra støyforskriften er redusert betydelig.

Det har også vært sterkt søkelys på utslipp av avisingkjemikalier til vassdraget (Sogna), hvor grenseverdien for avisingkjemikalier ble overskredet under to smelteperioder (januar og mars). Begge hendelsene er meldt til Statens forurensningstilsyn, og det er gjort både tekniske og operative endringer for å redusere sannsynligheten for gjentakelse. Det er imidlertid meget positivt at det i avisingssesongen 2002–2003 ikke ble påvist brudd på utslippstillatelsen for grunnvannet.

Vi kan også i år presentere meget gode resultater for avfallshåndteringen og energiøkonomiseringen, hvor alle våre mål ble nådd med god margin. På energisiden har det vært en innsparing på 3,9 GWh, som tilsvarer cirka 1,8 millioner kroner. Dette viser at vi har fått god effekt av de tiltak som er satt inn, og det gir oss også motivasjon til å videreføre ENØK-arbeidet på flyplassen. På avfallssiden har sorteringsgraden for hele flyplassen økt fra 53 % til 57 %, noe som viser at det arbeides meget bra blant alle selskaper. Vi har i 2003 skiftet renovatør på flyplassen, og den nye renovasjonskontrakten er utformet slik at den ved riktig kildesortering gir god gevinst for både renovatøren og selskapene som er tilsluttet kontrakten. Vi har med dette forbedret grunnlaget for en miljøvennlig og økonomisk riktig håndtering av avfallet på flyplassen.

Gardermoen, 24. mars 2004

Nic. Nilsen
Administrerende direktør

MILJØSTYRING

Miljøpolicy og –mål

OSLs miljøpolicy er at vi skal ta miljø på alvor. Vi arbeider derfor aktivt for at flyplassen skal være miljøtilpasset og drives slik at den minimaliserer negative konsekvenser på miljøet. Med dette mener vi at støybelastningen skal være forutsigbar, at færrest mulig mennesker skal bli støybelastet og at grunnvann og vassdrag ikke skal varig forringes. Videre skal forbruket av energi reduseres gjennom energiøkonomiserende tiltak, luftforurensningen skal begrenses og det skal tilrettelegges en sikker avfallshåndtering som bidrar til økt ombruk, gjenvinning og minimalisering av avfallet. I tillegg skal hver enkelt arbeidsplass tilrettelegges slik at hensynet til helse, arbeidsmiljø og sikkerhet blir ivarettatt.

Disse forpliktelsene stiller store krav til oss og gir oss samtidig et rammeverk for flyplassdriften. Den viser oss veien vi skal gå, og ett steg på denne veien er å etablere årlige selskapsmål for både det indre og ytre miljøet. For 2004 har vi satt oss følgende miljømål:

- OSL skal drifte flyplassen på en slik måte at grunnvannet ikke varig forringes.
- OSL skal redusere sitt forbruk av elektrisk energi med 2,5 % (2,5 GWh) i forhold til forbruk 2002.
- OSL skal arbeide for at støybelastningen fra flyplassen skal være forutsigbar.
- OSL skal ikke ha flere enn 5 jobbrelaterte personskader med fravær pr. år.
- OSL skal redusere sitt sykefravær med 20 % fra 2002-nivå.

Styring av miljøarbeidet



OSL benytter miljøstyring metodisk for å få et samlet grep om miljøarbeidet både innen selskapet og øvrige aktører på flyplassen. Miljøstyringssystemet dekker alle myndighetspålagte krav om internkontroll og er basert på relevante krevelementer i den internasjonale standarden ISO 14001.

For å styre miljøarbeidet er det nødvendig å ha oversikt over selskapets miljøpåvirkninger og myndighetspålagte miljøkrav. Det er disse som på miljøsidene utgjør rammebetingelsene for flyplassdriften. En kan i denne sammenheng spesielt nevne utslippstillatelsen for håndtering av overvann, spillvann og grunnvann fra Statens forurensningstilsyn, samt forskriften for inn- og utflygingstraséer fra Luftfartstilsynet som begge gir strenge føringer for flyplassdriften.

OSL har identifisert hvilke av flyplassens miljøpåvirkninger som er de betydeligste. Med bakgrunn i dette prioriterer vi miljøarbeidet innenfor følgende miljøtema: Støy, vann og grunn, luft, avfall og energi. Det er for disse miljøtemaene implementert driftsrutiner og driftsovervåking for å styre driften innenfor rammebetingelsene. I tillegg er det implementert miljøkrav i alle kontrakter med aktører som opererer på flyplassområdet.

Vi har etablerte rutiner for å håndtere avvik fra miljøpremissene, og det føres tilsyn internt i selskapet av både OSL, tredje part og myndigheter. Videre gjennomfører OSL tilsyn med at rammebetingelsene overholdes hos eksterne aktører. Brudd på lovbestemte krav rapporteres fortløpende til myndighetene, og resultatene fra kontroll og overvåking sammenstilles i egne rapporter for hvert miljøtema som danner grunnlaget for denne årlige miljørapporten.

ENERGI



Kort om energi

OSL kjøper mesteparten av den elektriske kraften gjennom Bergen Energi AS, som er selskapets megleraktør på Nordpool. OSL leverer via sitt høyspentnett elektrisk kraft til OSLs leietakere, Politiet, Flyporten, Terminalen, Jernbanestasjonen og OSLs egne driftsbygg og installasjoner. Dette er i energiregnskapet definert som elektrisk energi til elspesifikke anlegg, og inkluderer alle forbrukere tilknyttet OSLs høyspentnett, samt alle øvrige målere til OSL.

OSL produserer varme- og kjøleenergi i egen energisentral som distribueres i et fjernvarme- og fjernkjølenett til OSLs leietakere, Politiet, Flyporten, Terminalen, Jernbanestasjonen, SAS driftsbygg, Radisson SAS og OSLs egne driftsbygg. Til å produsere varme- og kjøleenergi benyttes elektrisk kraft, olje og gjenvunnet energi fra grunnvann. I tillegg kjøper OSL fjernvarme fra Fjernvarme Øst AS (FØAS), tidligere Gardermoen Fjernvarme AS (GFAS), som benytter biobrensel og olje i sin produksjon. Fjernvarme fra FØAS inngår i OSLs produksjon. Produksjonen av varme- og kjøleenergi er i energiregnskapet definert som termisk energi.

Bygningsmassen til OSL har de siste årene økt betydelig, slik at merforbruk i energi fra 2001 til 2002 skyldes i hovedsak dette.

Status energi 2003

OSL har i 2003 videreført arbeidet med energiøkonomiserende (ENØK) tiltak, og det har i foregående år vært spesiell fokus på lysstyring innvendig i terminalen og våre kontorbygg. I tillegg har det vært gjort tiltak på styring av ventilasjonsanleggene i terminalen ved hjelp av CO₂-målinger, slik at luftmengdene for anlegget har vært senket i perioder med lav belastning.

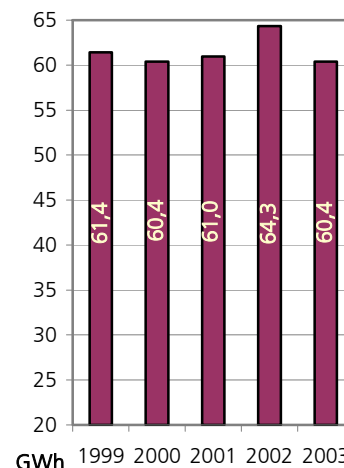
Målet for 2003 var å redusere forbruket av elektrisk energi med 1,5 % (1,0 GWh) i forhold til forbruk i 2002. Totalt har OSL redusert forbruket med 3,9 GWh i 2003 i forhold til 2002, slik at målet ble nådd med god margin. Denne innsparingen i energi tilsvarer cirka 1,8 millioner kroner. Det har derfor vært meget god kostnad/nytte-effekt av de tiltak som er gjennomført. For 2004 er målsettingen å modifisere ventilasjonsanleggene, slik at vi kan ivareta innsparingen som ble oppnådd i 2003 i årene fremover.

For varme- og kjøleenergi har forbruket i 2003 blitt redusert med 6,0 GWh sammenlignet med 2002. Denne reduksjonen skyldes hovedsakelig at ventilasjonsanleggene er kjørt med lavere luftmengder enn tidligere, samt at det har vært en liten reduksjon i graddagstallet.

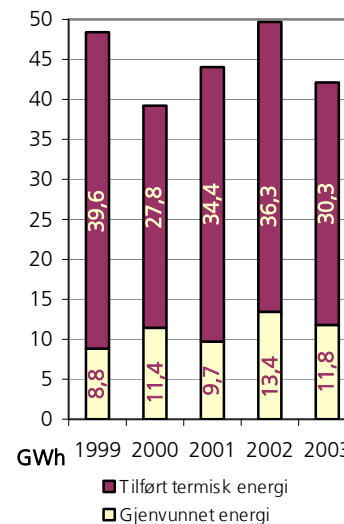
Graddagstallene viser en reduksjon på 9,3 % i forhold til normalen og en reduksjon på 0,8 % i forhold til 2002. Dette betyr at behovet for varme- og kjøleenergi i 2003 har vært mindre i forhold til et gjennomsnittså.

OSL har tidligere hatt som policy å begrense forbruket av olje som energikilde til produksjon av fjernvarme. Elektrisk energi benyttet til termisk varmeproduksjon har i 2003 ikke vært konkurransedyktig på pris. I tillegg anbefalte sentrale myndigheter alle med muligheter til å bruke alternative energikilder å gjøre dette. Det ble derfor besluttet å bruke olje i stedet for elektrisitet.

FORBRUK ELEKTRISK ENERGI



FORBRUK VARME- OG KJØLEENERGI





LUFT

Kort om luft

Luftkvaliteten på og rundt flyplassområdet er påvirket av lokale og regionale utslipp, samt av langtransporterte forurensninger. Lokalt på lufthavnen vil utslippene fra flyplassdriften ha størst betydning for luftkvaliteten, og det er utslipp fra fly og kjøretøy som bidrar mest. Utenfor flyplassområdet vil mange faktorer som veitrafikk, industriutslipp, utslipp fra fyring og langtransporterte forurensninger også påvirke luftkvaliteten.

OSL har to myndighetstillatelser som regulerer utslipp til luft. Disse gjelder i tillegg til forurensningslovens bestemmelser og regulerer utslipp til luft fra brannøvingfeltet og energisentralen. For å overvåke luftkvaliteten ved flyplassen, har OSL et mobilt luftovervåkingsanlegg (LO). Det rapporteres periodisk fra dette måleanlegget. Disse rapportene er offentlig tilgjengelig på våre internettsider: www.osl.no/lo.

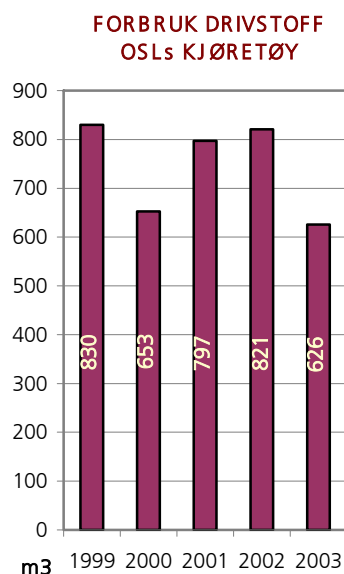
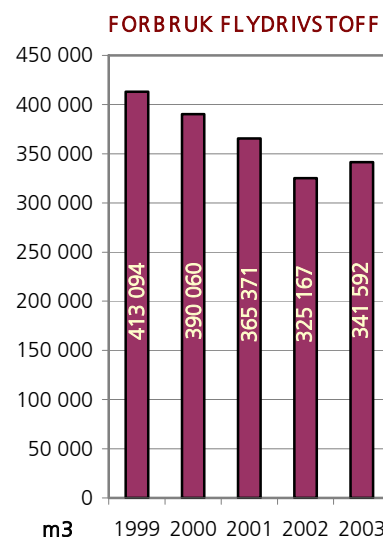
Status luft 2003

I 2003 har OSL driftet sitt eget luftovervåkingsanlegg. Anlegget som ble kjøpt inn på slutten av 2002 måler kontinuerlig tettheten av partikler i luften (PM10) og konsentrasjonen av NO₂ og NO_x. Disse sammenstilles med meteorologiske data som temperatur, vind (hastighet og retning), luftfuktighet og trykk. Det er også mulig å analysere prøver opp mot PAH-innhold.

Resultatene fra første år med målinger viser at "Forskrift om lokal luftkvalitet" ble overholdt med god margin. Også "Nasjonale mål" som regjeringen fastsatte i 1998, ble overholdt med god margin. Når det gjelder SFTs anbefalte luftkvalitetskriterier, er det registrert to døgnmiddelverdier som overstiger grensen av PM10 på 35 µg/m³.

I forbindelse med brannøvingfeltet har det i perioden 1992–2003 vært foretatt målinger av luftkvaliteten. Disse målingene har vært utført i regi av NILU, som konkluderer på følgende måte: "Målingene viser at det ikke er noen entydig sammenheng mellom PAH-nivå, svevestøv-nivå og vind fra øvingsområdet alle prøvene sett under ett. De høyeste målte konsentrasjonene av PAH har forekommet ved vindretning fra brannøvingfeltet".

På grunnlag av dette har OSL valgt å si opp avtalen med NILU fra og med 1.1.2004. Etter denne dato vil OSL selv stå for luftkvalitetsovervåking både ved brannøvingfeltet og ellers i nærområdene.



FLYSTØY



Kort om flystøy

Flystøy er det miljøtema som i høyest grad påvirker naboene. Støysituasjonen endrer seg med vindforholdene fordi flyene hele tiden lander og tar av mot vinden. Landinger foregår etter en rett linje i relativt stor avstand fra rullebanen, mens det for avganger er lettere å styre flyene utenom tettbebygde områder. Dersom det forekommer episoder som har vært til spesiell sjananse, kan dette rapporteres på OSLs støytelefon.

OSL har et støy- og traséovervåkingsanlegg (STO) hvor alle flybevegelser blir registrert og sammenlignet opp mot kontinuerlige støymålinger fra åtte faste og tre mobile målepunkter. Dataene vurderes kontinuerlig opp mot gjeldende forskrift om inn- og utflyging. Det rapporteres månedlig fra STO til Luftfartstilsynet. Disse rapportene omfatter trafikk og støydata, og er offentlig tilgjengelig på våre internettsider: www.osl.no/sto.

Status flystøy 2003

Det ble i 2003 utarbeidet nye støysonekart for området rundt Oslo Lufthavn, basert på trafikk fra 2002. Det har vist seg at de nye støysonene stemmer godt overens med målingene.

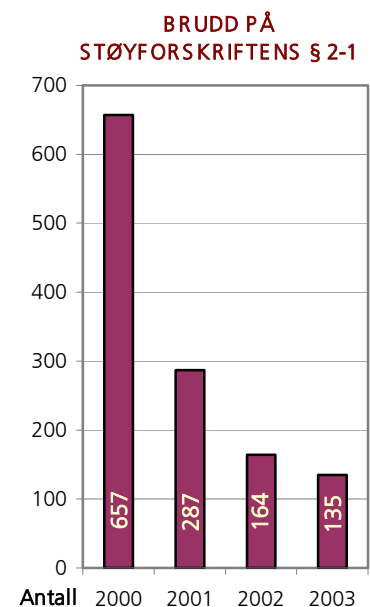
Totalt har OSL støyisolert 221 boliger rundt flyplassen. Etter de siste støysoneberegningene er 102 nye hus innenfor støysone II vurdert for støyisolering. Hvert enkelt hus ble kontrollert i forhold til innestøy, og totalt 14 boliger har behov for tiltak.

På slutten av 2003 ble ny forskrift om inn- og utflyging ved Oslo Lufthavn Gardermoen sendt på høring fra Luftfartstilsynet. Endelig forskrift forventes vedtatt i løpet av 2004 og implementert i 2005. Endringene er i hovedsak følgende: Toleransekorridorer ved utflyging, brattere utflyging, innføring av minimumshøyder ved landing, fleksibel rullebanebruk ved landing, forbud mot visuell innflyging (jetfly), åpning for alle flytyper på nattetid og innføring av en ny utflygingstrasé mot nordøst.

I dagens forskrift § 2-1 legges det restriksjoner på flytyper og når på døgnet disse kan fly. Det har vært en markant nedgang i antall mulige overtredelser de siste årene.

I 2002 ble det tatt ut stevning mot OSL med bakgrunn i naboloven med krav om erstatning for de støyulempene flyplassen medfører. Av opprinnelig 639 saksøkere i forliksrådet, valgte 223 å gå videre med saken til Eidsvoll tingrett. På grunn av det store antall saksøkere var det enighet om at retten i første omgang skulle behandle et utvalg på 26 representative saksøkere. Viktige prinsipper som retten har tatt stilling til ved vurderingen av eventuelle erstatningskrav er bl.a. spørsmål om tidsprioritet, tålegrenser og økonomiske tap som følge av flyplassens etablering.

Dommen falt i begynnelsen av 2004. Tre av de 26 utvalgte saksøkerne fikk medhold og OSL ble dømt til å betale totalt 450 000 kroner i erstatning pluss saksomkostninger. OSL ble tilkjent saksomkostninger for 18 av de 23 saksøkerne som tapte saken. For de resterende bærer hver av partene sine egne kostnader.





AVFALL

Kort om avfall

De største avfallsprodusentene på lufthavnen er flyselskaper, handlingselskaper, cateringvirksomheter cargo, leietakere, passasjerer i terminalen og Oslo Lufthavn AS (OSL). Alle selskaper på lufthavnen deltar i en felles renovasjonsordning, hvor alt avfall håndteres av en renovatør. Avfall sorteres ved kilden og bringes til etablerte miljøstasjoner kalt returpunkter. Ved returpunktene hentes avfallet av renovatøren. Renovasjonsordningen er fleksibel, slik at avfallsfraksjoner, containerstørrelser og tømmehyppigheter tilpasses etter behov. De største avfallsfraksjonene som oppstår i terminalen og ved flyoppstillingsplasser fraktes i et eget avfallssugeanlegg til avfallssentralen hvor det hentes av renovatøren. Administrasjonsbygget og Flyporten er også koblet til dette anlegget. Renovatøren vektregistrerer avfallet og leverer det til godkjente sluttbehandlings- og gjenvinningsanlegg.

Status avfall 2003

OSL har ansvaret for å tilrettelegge renovasjonsordningen på flyplassen og er en pådriver for at flyplassen som helhet skal oppnå gode resultater på avfallssiden. Derfor rapporteres avfallsmengdene for hele flyplassen (inkludert OSL).

På avfallssiden har det i 2003 blitt arbeidet bra blant alle selskaper på flyplassen, og OSL kan presentere meget gode resultater for avfallshåndteringen for hele flyplassen. Det har fra foregående år vært en reduksjon i den totale avfallsmengden på 8 % og en økning i sorteringsgraden fra 53 % til 57 %. Denne positive trenden ser en også for farlig avfall (tidligere speisalavfall), hvor det har vært en reduksjon i avfallsmengden på totalt 28 %.

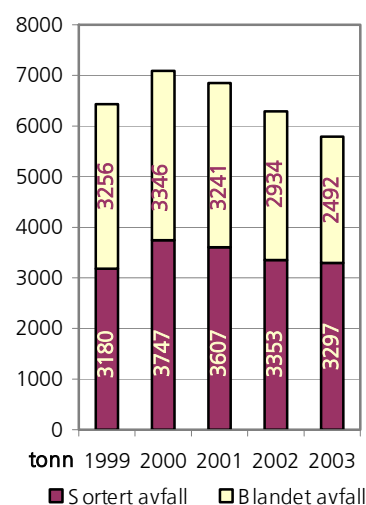
For områdene tilknyttet avfallssugeanlegget, returpunktene i terminalen og OSLs driftsområder, har det fra foregående år vært en forbedring i sorteringsgraden fra 34 % til 39 %. Målet for 2003 var en sorteringsgrad på 37 %, og dette ble nådd med klar margin. For 2004 har vi et mål om å nå 40 % sorteringsgrad for disse områdene.

Den 1.10.2003 ble det skiftet renovatør for renovasjonsordningen. Den nye renovasjonskontrakten er utformet slik at den ved riktig kildesortering gir god gevinst for både renovatøren og selskapene som er tilsluttet kontrakten. Vi har med dette forbedret grunnlaget for en miljøvennlig og økonomisk riktig håndtering av avfallet på flyplassen.

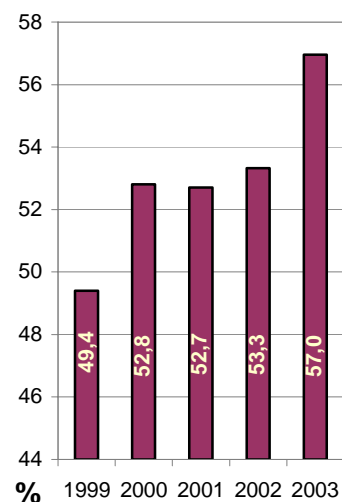
I tillegg har vi også gjennom ny renovatør kunnet tilby en mer effektiv oppfølging for hvert selskap tilknyttet renovasjonsordningen. Alle selskaper er tilbudt å delta i ordningen Grønt Ansvar, hvor selskapene via Internett kan holde seg oppdatert på håndbøker, aktuelt lovverk, egen avfallsstatistikk, etc. Dette skal bidra til at hvert enkelt selskap får bedre oversikt over sin egen avfallshåndtering og at resultatene for flyplassen bedres.

Det er for 2004 forventet en ytterligere reduksjon i kostnader til avfallshåndtering gjennom intensivering av arbeidet mot de ulike brukere av våre anlegg.

AVFALLSMENGDEN
HELE FLYPLASSEN



SORTERINGSGRAD
HELE FLYPLASSEN





HELSE OG ARBEIDSMILJØ

Kort om helse og arbeidsmiljø

OSL legger stor vekt på et godt arbeidsmiljø for sine ansatte og følger alle relevante pålegg. Det er derfor etablert arbeidsmiljø- og AKAN-utvalg som har regelmessige møter. Det er også etablert et Samarbeidsforum der ledelsen og de tillitsvalgte treffes regelmessig, og en ordning med kollegastøtter som skal bistå ansatte i OSL som har opplevd kritiske og alvorlige hendelser på jobb eller privat. I tillegg blir det gjennomført ergonomirunder og regelmessige HMS-runder. Temaene på HMS-rundene varierer fra psykososiale forhold til fysiske arbeidsforhold. Dette er et ledd i kartleggingen av arbeidsmiljøet og et ledd i det forebyggende arbeidet med HMS i OSL.

For å ivareta hovedbedriftsansvaret i henhold til Arbeidsmiljøloven og Internkontrollforskriften har OSL etablert en overordnet HMS-struktur ved lufthavnen. Det foretas regelmessige HMS-befaringer på lufthavnens fellesområder. OSL leder disse befaringene med deltakelse fra de aktuelle selskapers ledelse og hovedverneombud. I tillegg må alle som skal ha eller fornye adgangskortet sitt på lufthavnen gjennomføre HMS-eksamen og brannvernopplæring. Dersom en skal kjøre bil på rød sone må en i tillegg gjennomføre en airside safety eksamen. Både opplæring og eksamen kan gjennomføres interaktivt på flyplassens ekstranett.

Status helse og arbeidsmiljø 2003

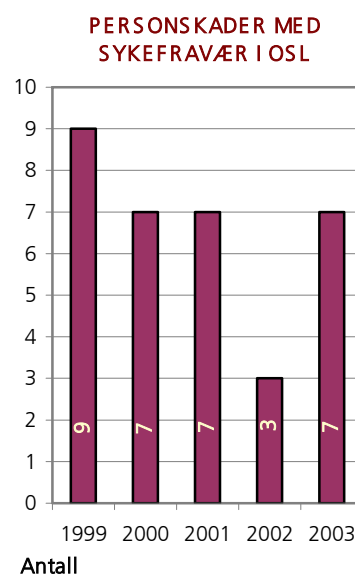
OSL inngikk 1.1.2003 en samarbeidsavtale om inkluderende arbeidsliv som er gjeldende til utgangen av 2005. Denne har som utgangspunkt at arbeidsplassen skal fungere som en hovedarena for arbeidet med å forhindre unødig sykefravær og utstøtning fra arbeidslivet.

Et godt arbeidsmiljø og trivsel betyr mye for å få sykefraværet ned. En viktig forutsetning for å få til en reduksjon i sykefraværet er at tiltak settes inn så tidlig som mulig i et sykefravær. Rask og tett oppfølging av den sykemeldte er derfor alfa og omega. Sykefraværet i OSL var i 2003 på 6,3 % mot 6,5 % året før.

I 2003 ble det registrert 15 skader i OSL hvor 7 var med fravær og 8 uten fravær. Dette er en stor økning fra året før, som kan forklares med et stort fokus på registrering av skader og farlige hendelser i OSL foregående år. De forskjellige skadene var; 5 skader ved fysisk trening, 3 fallskader, 1 skade ved tungt løft, 3 skader på glatte forhold og 3 andre skader ved jobbing ute med diverse utstyr. I 2004 vil det blant annet bli satt søkelys på å forebygge farlige hendelser ved fysisk trening.

Det nye interaktive opplæringssystemet ble tilgjengelig på OSLS ekstranett i april 2003. Her gjennomføres kurs i HMS, brannvernopplæring og Airside Safety. I 2003 tok 6017 personer OSLS HMS eksamen. Av disse var det ca. 4000 som tok dette interaktivt via OSLS ekstranett.

I 2003 har det vært et stort fokus på bruk av kjemikalier i OSL. Det har blitt foretatt flere omfattende kartlegginger og stoffkartoteket har blitt jevnlig oppdatert. Stoffkartoteket, som ved årsskiftet inneholdt HMS-datablader for de fleste kjemikaliene som blir benyttet i OSL, ble i vår tilgjengelig for alle ansatte på intranett.



NØKKELTALL

		2001	2002	2003
Flytrafikk				
Passasjerer	antall	13 961 696	13 441 972	13 646 890
- Innland	antall	7 222 175	6 912 054	7 053 157
- Utland	antall	6 739 521	6 529 918	6 593 733
Flybevegelse	antall	194 754	177 519	184 125
Støy				
Avvik (støyforskriftens §2-1)	antall	287	657	135
Energi				
Elkraft til elspesifikke anlegg	GWh	61,0	64,3	60,4
Tilført produksjon varme- og kjøleenergi	GWh	34,4	36,3	30,3
- Elkraft til kompressorer, pumper, etc.	GWh	10,7	0,9	0,1
- Elkraft til elektrodekjøl	GWh	6,1	6,3	5,8
- FØAS	GWh	7,7	12,4	12,9
- Fyringsolje	GWh	9,8	16,7	11,6
Gjenvunnet energi	GWh	9,7	13,4	11,8
Lvert varme- og kjøleenergi	GWh	44,1	46,7	42,1
Ikke-fornybare ressurser				
Flydrivstoff	m ³	365 371	325 167	341 592
Fyringsolje	m ³	859	1 394	1 289
Drivstoff til OSLS kjøretøy	m ³	797	821	626
Brennstoff til brannøving	m ³	60,7	33,7	39,6
Vannforsyning og avløp				
Vannforbruk OSL	m ³	135 000	127 000	147 000
Spillvannsmengde lufthavn	m ³	238 000	228 000	225 000
Drensvannsmengder	m ³	2 415 000	1 619 000	1 294 000
Avisingskjemikalier¹				
Forbruk av flyavisingskjemikalier:				
- Totalforbruk glykol	tonn	1 130	857	1 646
- Spesifikk forbruk glykol	kg / fly	137	125	135
- Oppsamlingsgrad glykol	%	82	88	79
Forbruk av baneavisingskjemikalier:				
- Totalforbruk formiat	tonn	208	103	245
- Totalforbruk acetat	tonn	-	107	-
Avfall				
Sortert avfall	tonn	3 607	3 353	3 297
Blandet avfall	tonn	3 241	2 934	2 492
Total avfallsmengde	tonn	6 848	6 287	5 789
Sorteringsgrad	%	52,7	53,3	57,0
Farlig avfall	tonn	149	174	125
Helse og arbeidsmiljø (OSL)²				
Sykefravær	%	7,1	6,5	6,3
- Langtids sykefravær	%	5,2	4,8	4,4
- Korttids sykefravær	%	1,9	1,7	1,9
Skader	antall	-	-	15
- Skader med fravær	antall	7	3	7
- Skader uten fravær	antall	-	-	8
"Turnover"	%	5,0	3,4	2,1

¹ Dataene er sammenstilt for avisingsesongen.

² Skader uten fravær ble ikke registrert i 2001-02.