



**Swedavia
Airports**

Miljörapport 2025

Åre Östersund Airport



Innehållsförteckning

1. VERKSAMHETSBEKRIVNING OCH FÖRÄNDRINGAR UNDER ÅRET	4
1.1 Förändringar under året 2025	5
2. TILLSTÄNDSGIVEN VERKSAMHET	6
2.1 Anmälningssärenden och information till tillsynsmyndigheten 2025	6
2.2 Andra gällande beslut 2025	7
3. TILLSTÄNDSGIVEN OCH FAKTISK PRODUKTION 2025	7
4. GÄLLANDE BESLUT OCH VILLKOR SAMT ÅTGÄRDER SOM VIDTAGITS FÖR ATT UPPFYLLA VILLKOREN	8
5. VERKSAMHETENS PÅVERKAN PÅ MILJÖN OCH MÄNNISKORS HÄLSA	11
6. SAMMANFATTNING AV MÄTNINGAR, BERÄKNINGAR ELLER ANDRA UNDERSÖKNINGAR	12
6.1. Buller, flygvägar och flygplanstyper	12
6.2. Utsläpp till luft	16
6.3. Utsläpp till mark och vatten	18
Kontroll av dagvatten	18
6.4. Skogsbruksplan	22
6.5. Naturvärdesinventering	22
7. ÅTGÄRDER SOM HAR VIDTAGITS UNDER ÅRET FÖR ATT SÄKRA DRIFT OCH KONTROLLFUNKTIONER	23
8. ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS MED ANLEDNING AV EVENTUELLA DRIFTSTÖRNINGAR, AVBROTT, OLYCKOR MM	23
9. ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS UNDER ÅRET MED SYFTE ATT MINSKA VERKSAMHETENS FÖRBRUKNING AV ENERGI OCH RÅVAROR	23
9.1 Vidtagna åtgärder	23
9.2 Förbrukning av el, fjärrvärme och vatten	25
9.3 Bränsleförbrukning	25
10. ERSÄTTNING AV KEMISKA PRODUKTER I VERKSAMHETEN	26
10.1. Brandövningar	26
10.2. Halkbekämpning av rullbanan	26
10.3. Avisning	27
11. AVFALL FRÅN VERKSAMHETEN OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA VOLYMEN AVFALL OCH DESS MILJÖFARLIGHET	28
12. ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA RISKER SOM KAN GE UPPHOV TILL OLÄGENHETER FÖR MILJÖN ELLER MÄNNISKORS HÄLSA	29
12.1. Risker och rutiner för riskhantering	29
13. FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR	30

Anläggning: Åre Östersund Airport

Organisationsnummer: 556797-0818

Besöksadress: 832 96 Frösön

Kommun: Östersund

Tillstånd enligt: Miljöbalken

Tillsynsmyndighet: Länsstyrelsen Jämtlands län

Kontaktperson: Peter Fahlén
Flygplatschef, Åre Östersund Airport
Tel: 010 109 56 19
e-post: peter.fahlen@swedavia.se

Kontaktperson miljö: Lina Molin
Miljöchef, Åre Östersund Airport
Tel: +46735975199
e-post: lina.molin@swedavia.se



1. VERKSAMHETSBESKRIVNING OCH FÖRÄNDRINGAR UNDER ÅRET

Flygplatsen är lokaliserad på Frösön, 8,3 km väster om Östersunds tätort, på fastigheten Kungsgården 5:4. Flygplatsen har en rullbana med en längd av 2 500 m och en bredd på 45 m. Rullbanan har beteckningarna 12 och 30 vilket beror på magnetisk kompassriktning avrundat till närmaste tiotal grader. Vid flygplatsen bedrivs flygplatsverksamhet som innefattar start och landning av flygplan, passagerar- och terminalservice, drift- och underhåll av landningsbana, parkeringsytor, teknisk utrustning och fastigheter. Swedavia utför även fälthållning och tjänster åt flygbolag som till exempel tankning av flygplan, lossning och lastning av flygplan, passagerarservice, avisning samt ansvarar för driften av bilparkering, tvätthallar och fordonsverkstad.

Fastighetens totala areal är på 525 ha varav 235 ha är produktiv skogsmark, 32 ha är impediment – våt- myrmarker och liknande. 32 ha är åker- och betesmark och av den arealen är ca 23 ha utarrenderat. Därutöver är övrig areal inne på airside 225 ha. Byggnadsbeståndet består av terminalbyggnad, ett brandgarage, samt byggnader för garage, ramptjänst, fälthållning, verkstad, biltvätt, elförsörjning, flygtrafikledning med mera. Swedavia hyr en fastighet av Frösö Park, där fordonsverkstad och tvätthall för alla Swedavias fordon inryms. Flygplatsen hyr också ut en biltvätthall till de biluthyrningsföretag som är verksamma på flygplatsen. Här ansvarar Swedavia för avfallshantering, skötsel och drift av oljeavskiljare. Huvuddelen av flygverksamheten sker under dagtid och består av inrikes linjefart och charter, utrikes charter, allmänflyg och militärt flyg.

Åre Östersund Airport är en kommunikationsanläggning av riksintresse. Med anledning av Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader har Trafikverket 2016-03-04 beslutat om revidering av influensområdet med avseende på flygbuller.

Bränslehantering sker på olika platser på land- och airside. Swedavia säljer HVO100 till Air BP. Under 2025 användes den sista bensinen i den bensinpump som nyttjats av externa aktörer så som biluthyrarna. Denna tank ska under 2026 avvecklas helt. Det bränsle som förvaras i övrigt på flygplatsen för egen konsumtion och Swedavia ansvarar för underhåll och kontroll av cisterner. Tillstånd för hantering av flygbränsle innehas av Air BP. Flygtrafikledningen sköts av LFV på distans från RTC Arlanda sedan december 2021 på uppdrag av Swedavia. Den brandövningsplats som finns på flygplatsen togs i drift 2013–2014 och används bara av Swedavias egen räddningstjänst för brandövningar

På flygplatsen verkar utöver den egna verksamheten ett flertal andra aktörer bland annat, biluthyrningsföretag, polis, helikopterföretag, restaurang och **serviceföretag**. Inom Swedavia finns 75 årsanställda under 2025. Totalt arbetar cirka 81 personer på flygplatsen, varav Swedavia hade 75 årsanställda, år 2025. Antal medarbetare ökar under vintersäsongen då flygplatsen anställer maskinförare för snöröjning. Olika typer av avtal finns med ovanstående aktörer, såsom hyres-, licens-, verksamhets- eller marktjänstavtal. Detta för att kunna styra även dessa processer och aktiviteter.

Åre Östersund Airport är sedan maj 2012, certifierad enligt ISO 14 001:2015. Interna miljö- och energirevisioner genomförs årligen av Swedavias koncernrevision.



1.1 Förändringar under året 2025

Swedavias uppdrag och mål är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av den svenska transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Flygmarknaden har genomgått betydande förändringar under de senaste åren, och sedan 2021 har Swedavias verksamhet en struktur som främjar synergier och ökad konkurrenskraft. Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport ingår i den gemensamma flygplatsgruppen International Airports, med Stockholm Arlanda Airport som hubb för internationellt resande. Sammanslagningen syftar till att stärka dessa flygplatsers marknadsposition och bidra till Swedavias internationella expansion. De sex regionala flygplatserna – Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport och Ronneby Airport – fortsätter att spela en viktig roll för att knyta ihop landet, samtidigt som de möter lokala behov och främjar samarbete och entreprenörskap.

Under 2025 reste drygt 33 miljoner passagerare via Swedavias tio flygplatser, vilket är en ökning med 2,4 procent jämfört med 2024. Ökningen drevs av det internationella resandet, som steg med 3,1 procent till totalt 25,7 miljoner passagerare. Denna utveckling speglar en fortsatt växande efterfrågan på internationella flygresor som knyter ihop Sverige med världen.

Medan utrikesmarknaden växer står inrikesflyget kvar i nivå med föregående år. Detta speglar förändrade resvanor, där digitala möten och företagspolicier som begränsar flygande i arbetet spelar en allt större roll.

Swedavia erbjöd under året 298 destinationer.

Arbetet med fossilfria flygplatser fortsatte under 2025. Av de totalt 30 flygplatser i världen som under 2025 var certifierade på den femte och högsta nivån var sju Swedavias. Stockholm Arlanda Airport och Ronneby Airport certifierades under 2024 och under 2025 nådde även Visby Airport, Åre Östersund Airport och Kiruna Airport nivå fem. Ambitionen är att återstående tre flygplatser – Bromma Stockholm Airport, Luleå Airport och Umeå Airport – ska certifieras till nivå 5 under 2026.

Under 2025 har Åre Östersund Airport skrivit nya- och uppdaterade verksamhetsavtal med externa aktörer inom airside. Dessa avtal krävställer fossilfria transporter och verksamhet. Fordon som inte är fossilfria får enligt nya uppdateringar i Airport Regulations inte ett uppdaterat körtillstånd efter november 2025.

Flygplatsen engagemang och arbete i Green Flyway 2.0 som fokuserar på "Utsläppsfri luftmobilitet" fortsatte under året. Projektet är ett Interregprojekt (Sverige – Norge) som inkluderar samarbetspartnerna Östersunds kommun, Mittuniversitetet, Independent Business Group, KATLA Aero, Region Jämtland Härjedalen, Jämtkraft, Härjedalen Airport, Röros Regionen, SINTEF, Avinor, Röros Kommune, Trondheim Kommune, RenRöror och Renergy.

Under 2025 fortsatte vi att tillsammans ta flera steg som att:

- utveckla drönarnas samhällsnytta inom vården genom transporter mellan Regionens hälsocentraler, praktisk flygning genomfördes mellan Krokombäck och Föllinge
- utveckla luftrumsprocedurer för att i större omfattning möjliggöra effektiva och säkra flygningar i delat luftrum, bemannade och obemannade farkoster



- påbörja arbetet med att implementera drönare i flygplatsdriften, ett samarbete mellan Swedavia och Mittuniversitetet. Kan drönare med hjälp av sensorer identifiera intrång på flygplatsområdet, ge lägesbilder vid händelser, kontrollera rullbanor och taxibanor samt genomföra ljusmätningar som några exempel?
- vi startade upp arbetet med att utveckla en elflygstrategi med inriktning på Trondheim, Östersund, Sundsvall, Vasa, Umeå, Sveg och Röros. Arbetet med är nu i full gång och vi kommer bland annat på årets Klimatseminarie i Östersund presentera resultatet så långt. Strategin engagerar deltagare från kommuner, regioner, myndigheter, näringsliv, det militära, universitet samt forskning och utveckling. Några delområden som vi utforskat är:
 - ✓ Identifierade framtida rutter i Green Flyway-regionen
 - ✓ Genomfört jämförelser mellan elflyg och andra transportslag
 - ✓ Klimatpåverkan och driftskostnader
 - ✓ Regional utveckling, tillgänglighet och turism
 - ✓ Elflygets roll för beredskap och redundans
- vi fortsatte även att titta på olika affärsmodeller inom ramen för drönarflygningar

Projektet går in på sitt sista år (2026) men vi har redan börjat diskutera en ny ansökan till Interreg.

Som flygplats och för Region Jämtland Härjedalen så sätter Green Flyway oss på kartan av att vara drivande för framtidens mer hållbara flyg vilket vi är stolta över. Vi har lyckats etablera och befästa en position som en region som ligger i framkant och där det händer saker.

2. TILLSTÅNDSGIVEN VERKSAMHET

Miljödomstolen har lämnat Swedavia tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid Åre 4Östersund Airport inom fastigheten Östersund Kungsgården 5:4 omfattande högst 19 260 flygrörelser per år, varav 19 110 i civil luftfart (dock högst 11 260 flygrörelser med tunga flygplan) och 150 flygrörelser i militär luftfart.

Tillståndet innefattar också rätt för Swedavia att vid förekommande behov utföra och ta i drift följande om-, ny- och tillbyggnader; Terminalbyggnaden, uppställningsplatser, parkering och anslutningsvägar, utbyggnad för parkering, tvätt, service och underhåll av egna fordon samt brandövningsplats. Tillsynsmyndighet är Länsstyrelsen Jämtlands län.

2.1 Anmälningsärenden och information till tillsynsmyndigheten 2025

I samband med att flygplatsen utförde en omtoppning på rull- och taxibana skickades tre anmälningsärenden in till länsstyrelsen.

1. Anmälan om vattenverksamhet (godkänd). I samband med omtoppningen utfördes underhållsarbete för att förbättra dagvattensystemets funktion längst rull- och taxibana.
2. Anmälan enligt 28 § förordning – mark och grävarbete (godkänd). Gräv- och fräsarbete samt återanvändning av asfaltmassor.



3. Anmälan enligt 28 § förordning – breddning av rullbana (godkänd). En taxibana hade dålig bärighet och behövde byggas om från grunden. Befintliga fyllnadsmassor skiftas ur och nytt bergkrossmaterial etableras.

2.2 Andra gällande beslut 2025

Åre Östersund Airport har ett godkänt beslut från Länsstyrelsen Jämtlands län diarienummer 8759-2025 om att transportera icke-farligt avfall. Anmälan gäller för transport av icke-farligt avfall som överstiger 10 ton eller 50 kubikmeter per kalenderår. Under dessa mängder behövs varken tillstånd eller anmälan.

3. TILLSTÅNDSGIVEN OCH FAKTISK PRODUKTION 2025

I linjetrafik och charter var det 1579 landningar. I tabell 1 och 2 redovisas antalet landningar samt passagerare under åren 2020 till 2025. Inrikes fanns under året operatörerna SAS och Jon Air. De vanligaste flygplanstyperna har varit A20N, BE20, PC24 och B429. Under 2025 har inkommande utrikestrafik till Åre Östersund Airport kommit med Privatjet och en del charter för aktiva tävlande skidskyttar, alpina och längdåkare. Under 2025 har det förekommit utgående charter till bland annat Kroatien, Grekland och Gran Canaria.

Tabell 1: Landningar vid Åre Östersund Airport 2019–2025

ÅR	Linjefart & charter		Taxi-, allmänflyg, aerial work mfl.	Totalt	Förändring jämfört föreg år
	Inrikes	Utrikes			
2020	1157	73	1026	2256	-54,18 %
2021	1022	58	830	1910	-15,4 %
2022	1502	125	715	2342	22,6 %
2023	1842	62	1 270	3174	35,5 %
2024	1 759	51	1 310	3 120	-2%
2025	1508	71	1 505	3 084	-1,15%

Tabell 2: Antal passagerare vid Äre Östersund Airport 2019–2025

ÅR	Utrikes	Inrikes	Totalt	Förändring
2020	9982	130 560	140 542	-70,3 %
2021	2281	123 112	125 393	-10,8 %
2022	7159	212 326	219 485	75 %
2023	7248	245 591	252 839	15,2 %
2024	12 398	226 798	239 196	-5,4%
2025	16 702	228 954	245 656	3%

4. GÄLLANDE BESLUT OCH VILLKOR SAMT ÅTGÄRDER SOM VIDTAGITS FÖR ATT UPPFYLLA VILLKOREN

Det nu gällande miljötillståndet enligt 9 kap 6§ miljöbalken, för verksamheten meddelades av miljödomstolen vid Östersunds Tingsrätt genom dom 2008-11-13 (mål nr M 1786–07). Efter överklagande meddelade Miljööverdomstolen dom 2009-11-03, (mål nr M 9889–08). Även Miljööverdomstolens dom överklagades. Högsta domstolen beslutade 2010-12-01 (mål nr T 5542–09) att inte meddela prövningstillstånd. Swedavia anmälde till länsstyrelsen 2010-12-09 att flygplatsen ville ta tillståndet i anspråk från den 1 januari 2011. Detta gjordes också den 1 januari 2011. Nedan följer en sammanställning av gällande villkor, samt åtgärder som vidtagits för att uppfylla dessa.

VILLKOR 1	
Lydelse	Om inte annat framgår av övriga villkor ska anläggningen och verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.
Villkoret omhändertaras	Ett övergripande villkor som omhändertas i instruktioner, rutiner och checklistor som finns i flygplatsens ledningssystem samt genom kontrollprogrammet.
Uppföljning av villkoret	Inga förelägganden har meddelats från tillsynsmyndigheten. Inga allvarliga miljöavvikelser har noterats under året.



Villkorsuppfyllnad	Villkoret är uppfyllt. Swedavia har ett händelserapporteringsystem. Inom Åre Östersund Airports verksamhet har inga allvarliga händelser rapporterats 2025.
--------------------	---

VILLKOR 2	
Lydelse	Landningar ska företrädesvis ske på bana 12 och starter ska företrädesvis ske på bana 30 under förutsättning att flygsäkerheten inte äventyras.
Villkoret omhändertas	Villkoren redovisas AIP Sverige Åre Östersund Airport AD2 ESNZ 2.21. Rutin finns även i ATS Lokala Drifthandbok, som flygtrafikledningen jobbar efter. Här beskrivs att starter och landningar ska ske i enlighet med villkoret så länge inte flygsäkerheten äventyras.
Uppföljning av villkoret	Swedavia Flygakustik gör uppföljning av alla starter och landningar som gjorts under året. För detta används flygvägsuppföljningssystemet ANOMS.
Villkorsuppfyllnad	Under året har 58% av landningarna skett på bana 12 och 64 % av starterna har skett på bana 30. Se tabell 3 och 4 för jämförelse med tidigare år. Det är huvudsakligen väder och vindar som styr banfördelningen. Villkoret är uppfyllt. Se vidare under kap om buller.

VILLKOR 3	
Lydelse	Upphävt (MÖD 091103).

VILLKOR 4	
Lydelse	Bostäder för permanentboende samt vård- och undervisningslokaler som vid beräkning av bullerområden utomhus exponeras för FBN 60 dB(A) eller mer ska bullerisoleras i skälig omfattning efter samråd med tillsynsmyndigheten och fastighetsägaren. Målet med åtgärderna ska vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån i bostäder nattetid samt i lokaler som används nattetid inte överstiger 45 dB(A).
Villkoret omhändertas	Flygplatsen försöker vara aktiv i samband med planer och bygglov och bevakar att inte någon ny bebyggelse etableras inom de bullerkurvor som utarbetades i samband med tillståndsprövningen. När det gäller influensområdet för buller som fastställts för Riksintresset Åre Östersund Airport, så har Trafikverket, 2016-03-04, beslutat om revidering av influensområdet med hänsyn till flygbuller. Detta till följd av den nya förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostäder. Swedavia bevakar också att de nya krav som gäller för omgivningsbuller följs i samband med planering och byggande.
Uppföljning av villkoret	Några permanentbostäder, vård- eller undervisningslokaler finns inte inom det område som utomhus exponeras för FBN 60 dB(A) eller mer.
Villkorsuppfyllnad	Villkoret är uppfyllt



VILLKOR 5	
Lydelse	Uppsamling av avisningsmedel för flygplan ska ske med stor omsorg och med syfte att eftersträva en hög uppsamlingsgrad i installerade uppsamlingsanordningar (MÖD 091103).
Villkoret omhändertas	Lokala rutiner och checklistor finns för uppsugning och omhändertagande av glykolspill från uppställningsplattan.
Uppföljning av villkoret	Uppsamlingen av glykol har fungerat väl under året och några avvikelser eller incidenter kring hanteringen har inte noterats.
Villkorsuppfyllnad	Villkoret är uppfyllt

VILLKOR 6	
Lydelse	Allt spillvatten från verkstäder, tvätthallar och liknande utrymmen där avloppsvattnet kan bli förorenat av olja ska behandlas i oljeavskiljare innan det leds vidare till det kommunala spillvattennätet.
Villkoret omhändertas	Samtliga utrymmen som avses i villkoret är försedda med oljeavskiljare. Instruktioner och rutiner finns för tömning och skötsel av oljeavskiljare. Vid ny- eller ombyggnad beaktas alltid att detta villkor efterlevs.
Uppföljning av villkoret	Alla avlopp från utrymmen där oljeföroreningar kan förekomma, är anslutna till oljeavskiljare innan avledning till spillvattennätet. Samtliga avskiljare töms och kontrolleras 2 ggr/år och besiktigas vart femte år. Detta journalförs.
Villkorsuppfyllnad	Villkoret är uppfyllt

VILLKOR 7	
Lydelse	Tankar för lagring av drivmedel och andra miljöfarliga ämnen ska vara invallade med en invallad volym motsvarande den största tankens volym plus 10 % av övriga – inom samma område – tankars volym (MÖD 091103).
Villkoret omhändertas	Samtliga cisterner och lagringsplatser för drivmedel och andra miljöfarliga ämnen är invallade i enlighet med villkoret. Även lagring av andra miljöfarliga ämnen såsom kemikalier, oljor, urea och glykol förvaras invallade på sådant sätt att villkoret uppfylls. Instruktioner och rutiner för förvaring av drivmedel och kemikalier finns, liksom rutiner för kontroll av förvaringsutrymmen och cisterner.
Uppföljning av villkoret	Regelbundna kontroller genomförs av förvaringen, av flygplatsens föreståndare för hantering av brandfarlig vara. Kontrollerna journalförs. Detta kontrolleras också vid interna revisioner och egenkontroll.
Villkorsuppfyllnad	Villkoret är uppfyllt

VILLKOR 8	
Lydelse	Swedavia ska utarbeta en handlingsplan med förslag till åtgärder beträffande användning av miljöklassade fordon och bränslen vid



	egna transporter i verksamheten. Swedavia ska därefter i miljörapporten till tillsynsmyndigheten redovisa genomförandet av handlingsplanen.
Villkoret omhändertags	En handlingsplan för utbyten av fordon och övergång till förnybara drivmedel finns upprättad. Utvecklingen på området går väldigt fort och planen uppdateras regelbundet.
Uppföljning av villkoret	Swedavia har en bränslestrategi som säger att Åre Östersund Airport ska köpa in elbilar till personbilar och lätta fordon så långt det är möjligt. Den nu aktuella planen redovisas i bilaga 1. Från och med 2020 är Swedavia och Åre/Östersund Airport en fossilfri flygplats.
Villkorsuppfyllnad	Villkoret är uppfyllt

VILLKOR 9	
Lydelse	Ett kontrollprogram ska finnas som medger en tillräckligt säker kontroll av att verksamheten bedrivs inom givna föreskrifter och villkor till skydd för människors hälsa och miljön. Programmet ska även innefatta undersökning av harrbeståndet i Lövtorpsbäcken och hur detta påverkas av utsläpp till vatten från verksamheten.
Villkoret omhändertags	Ett reviderat kontrollprogram godkändes av länsstyrelsen i april 2018.
Uppföljning av villkoret	Under 2024 har undersökning av harrbeståndet i Lövtorpsbäcken genomförts. Resultatet från undersökningarna har redovisats till länsstyrelsen i rapport. Nästa undersökning enligt kontrollprogrammet ska göras 2029 (vart 5:e år).
Villkorsuppfyllnad	Villkoret är uppfyllt. Flygplatsen uppdaterade kontrollprogrammet 2024, dels med anledning av att forniat nu också får användas som halkbekämpningsmedel på flygplatsen. Harrundersökningen som utförts under 2024 visar inga tecken på att flygplatsens verksamhet påverkar harren i Lövtorpsbäcken.

5. VERKSAMHETENS PÅVERKAN PÅ MILJÖN OCH MÄNNISKORS HÄLSA

Verksamheten vid Åre Östersund Airport kan påverka miljön och människors hälsa på olika sätt bland annat genom utsläpp till luft, vatten, mark, förbrukning av ändliga naturresurser samt störningar genom buller. Verksamheten genererar även avfall samt farligt avfall.

Åre Östersund Airport har följande miljöaspekter. Utifrån dessa har vissa utsetts vara betydande miljöaspekter, för vilka mål och aktiviteter finns formulerade för verksamheten:

Utsläpp till luft kommer från flygtrafiken, servicefordon på flygplatsen, brandövningar, hanteringsförluster vid tankning av flygplan och fordon, provkörning och drift av reservkraft. Utsläppen består främst av koldioxid (CO₂), kolväten (HC), kväveoxider (NO_x) och koloxid (CO). Dessa ämnen bidrar till växthuseffekten, försurning, är hälsoskadliga samt påverkar halten marknära ozon.



Utsläpp till mark och vatten kommer främst från halkbekämpning av rullbana, taxibanor och plattor, avisning av flygplan och användning av tvätthallar. Utsläppen består huvudsakligen av urea och glykol, som i första hand har en gödande effekt samt är syreförbrukande vid nedbrytning. Även olja och tungmetaller kan förekomma i utsläpp till vatten.

Avfall och farligt avfall uppkommer i verksamheten. Avfall skickas till energiåtervinning samt materialåtervinning och kommer från flygplanen och verksamheterna på flygplatsområdet. Från verkstäder och garage uppkommer även farligt avfall i form av spilloljor, slam från oljeavskiljare och kemikalierester. Farligt avfall hämtas på flygplatsen av Lundstams AB.

Förbrukning av naturresurser förekommer i verksamheten, främst i form av användning av energi och bränslen, men även genom användning av sand, urea och glykol.

6. SAMMANFATTNING AV MÄTNINGAR, BERÄKNINGAR ELLER ANDRA UNDERSÖKNINGAR

Nedan följer en redovisning av utförda undersökningar och kontroller som gjorts under året.

6.1. Buller, flygvägar och flygplanstyper

Transportstyrelsen godkände den 18 augusti 2009, det förslag till nya flygvägar som upprättats för flygplatsen. Anmälan gjordes till länsstyrelsen och dessa flygvägar har tillämpats från den 10 januari 2010. Den 2: a december 2021 så togs den kurvade inflygningen till bana 12 i drift.

Flygtrafikledningen styr enligt rutin i sin lokala drifthandbok flygtrafiken så att landningar huvudsakligen ska ske på bana 12 och starter på bana 30. Detta under förutsättning att det är god bromsverkan på rullbanan, max 5 knops medvind och att flygsäkerheten inte äventyras.

Andelen landningar och starter som förekommit i respektive banriktning redovisas i tabell 3 och 4, nedan. Valet av bana avgörs huvudsakligen av vindarna och rådande väder. Antalet rörelser har påverkats mycket av pandemin som utbröt 2020.

Tabell 3: Startbana 12, landning bana 30 – flygrörelser sydost om flygplatsen (mot Östersund)

ÅR	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Enhet	%	%	%	%	%	%
Start bana 12	42	40	48	47	55	36
Landning bana 30	44	46	44	43	36	42



Tabell 4: Startbana 30, landning bana 12 – flygrörelser nordväst om flygplatsen (mot Storsjöflaket).

ÅR	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Enhet	%	%	%	%	%	%
Start bana 30	58	60	52	53	45	64
Landning bana 12	56	54	56	57	64	58

Tabell 5: Antal landningar och starter per dag kväll och natt 2025.

Operation	Dag (kl 06-18)	Kväll (kl 18-22)	Natt (kl 22-06)	Totalt
Landning	2 329	487	274	
Start	2 432	570	73	
Totalt	4 761	1 057	347	6 165

Tabell 6: De tio vanligaste flygmaskinstyperna vid flygplatsen under perioden 2025-01-01 – 2025-12-31. Första kolumnen visar ICAO-beteckningen.

ICAO typ	Typ*	Antal motorer	Rörelser (landning eller start)
A20N	J	2	1 414
BE20	J	2	776
PC24	J	2	700
B429	H	1	586
CRJ9	J	2	416
EC20	H	1	399
AS50	H	1	195
AT76	T	2	169
A320	J	2	164

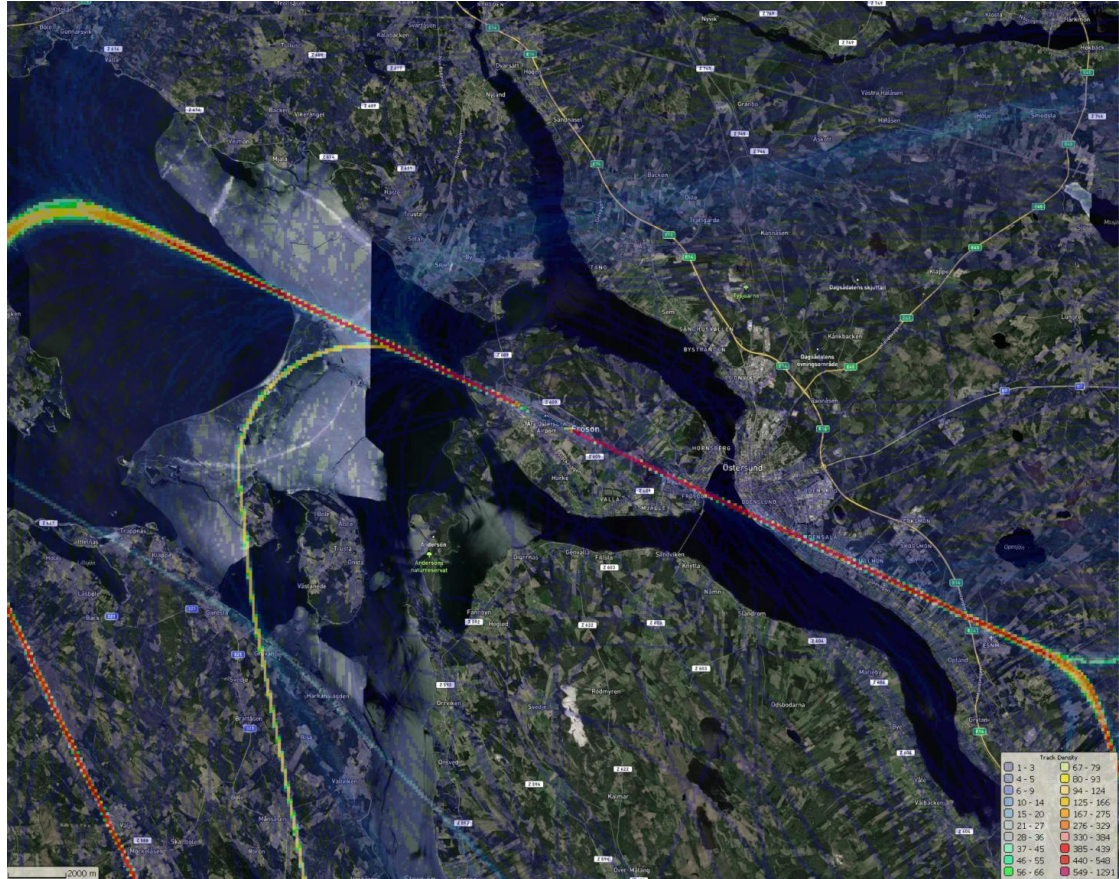
C56X	J	2	154
Övriga	-	-	1 192
Totalt			6 165

*T=Turboprop, J=Jet, P=Kol, H=Helikopter

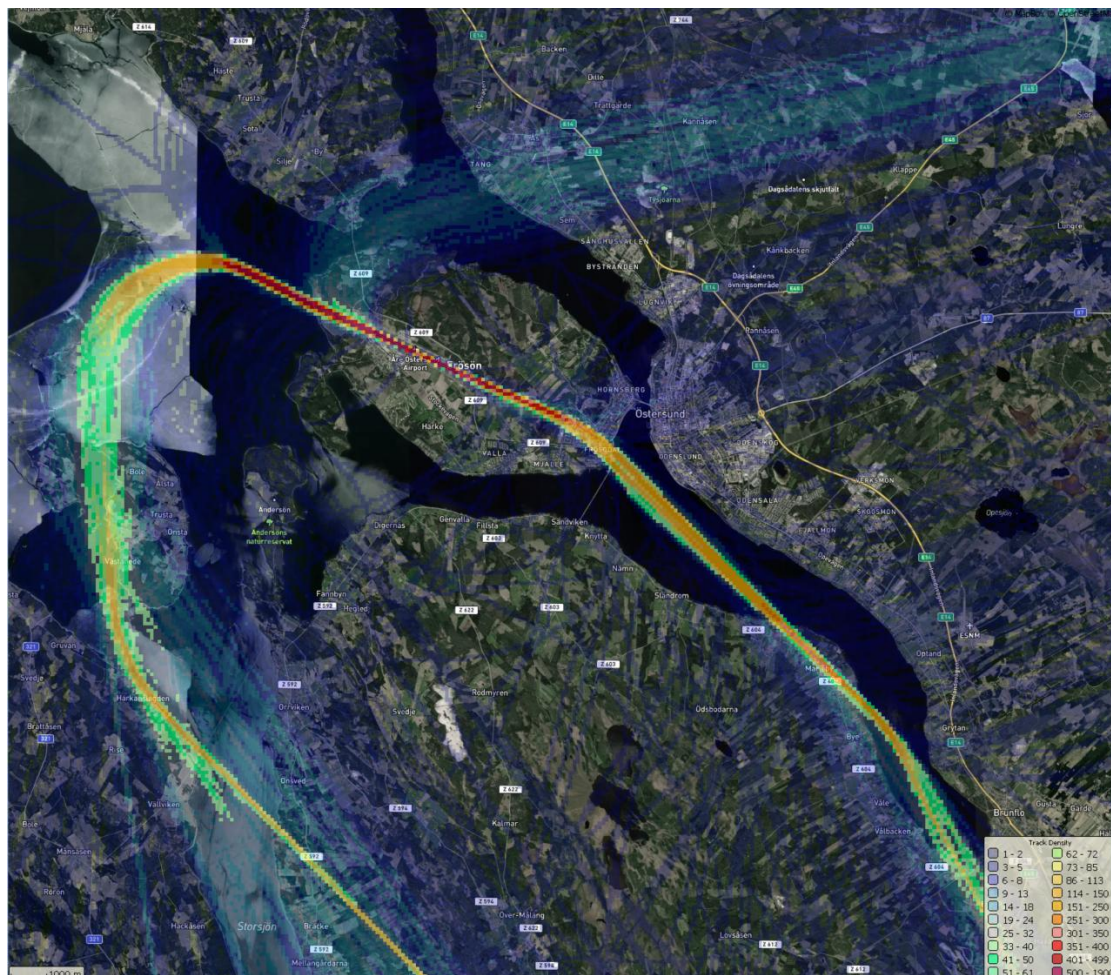
Tabell 7: Fördelning av flygrörelserna på de olika trafikslagen under perioden 2025-01-01 – 2025-12-31

Trafikslag	Landning	Start	Totalt
Bruksflyg	1145	1139	2284
Charter	56	58	114
Linjefart	1525	1520	3045
Militärflyg	19	19	38
Privatflyg	193	193	386
Skolflyg	9	9	18
Taxiflyg	141	139	280
Totalsumma	3088	3077	6165

I figur 1 och 2 visas flygtäthetsplottar med turbopropeller och jetflygplan för 2025. Varje ruta utgör ett område om 100 m² och färgen visar antalet flygningar över respektive ruta där en varmare färg (röd) indikerar fler överflygningar, se teckenförklaring. Figur 1 visar starter och figur 2 landningar.



Figur 1: Flygtäthetsplot av ca 1 800 landningar 2025-01-01 – 2025-12-31 med turboprop och jetflygplan. Varje ruta utgör ett område om 100 m2 och färgen visar antalet flygningar över respektive ruta där en varmare färg (röd) indikerar fler överflygningar, se teckenförklaring.



Figur 2: Flygtäthetsplot av ca 1800 starter 2025-01-01 – 2025-12-31 med turboprop och jetflygplan. Varje ruta utgör ett område om 100 m² och färgen visar antalet flygningar över respektive ruta där en varmare färg (röd) indikerar fler överflygningar, se teckenförklaring.

6.2. Utsläpp till luft

Utsläpp och bränsleförbrukning inom LTO-cykeln

Utsläppen från flygplanen beräknas enligt LTO-cykeln, d.v.s. de rörelser flygplanen gör på en höjd av 900 meter och lägre samt deras markrörelser vid start och landning. Av tabell 8 nedan framgår bränsleförbrukning och utsläpp inom LTO-cykeln.

Tabell 8: Antal LTO, bränsleförbrukning och emissioner 2019–2025.

PARAMETER	2020 EMDS	2021 EMDS	2022 EMDS	2023 EMDS	2024 EMDS	2025 EMDS
Antal LTO (st)	2266	2197	4998	3174	3108	3089
Bränsleförbrukning (ton)	430	382	656	679	622	555
CO ₂ (ton)	1358	1205	2071	2142	1964	1753
CO (ton)	7,1	7	12	13	11	10
NO _x (ton)	5,9	4,8	7,3	8,2	7,6	7,2
HC (ton)	1,8	1,8	3,2	3	2,8	2,3
SO _x (ton)	0,5	0,4	0,8	0,8	0,7	0,6

Bränslebesparande inflygningar

Grön inflygning, som också kallas CDO - Continuous Descent Operation, innebär att flygplanet sjunker kontinuerligt från sin marschhöjd ned till landningsbanan. Genom att sjunka kontinuerligt behövs i det närmaste inget motorpådrag vilket sparar bränsle och utsläpp, samt minskar bullret. Vid en sådan inflygning sparas **150** - 450 kg koldioxid. Flygtrafikledningen erbjuder alltid flygbolagen CDO.

Vid inflygning och landning kan flygbolagen göra en s.k. visuell inflygning vid klart och stabilt väder och därmed förkorta flygvägen. Visuell inflygning kan spara en hel del bränsle, men det är osäkert om besparingen blir lika stor som vid en CDO längs en fastställd inflygningsväg, STAR.

På Åre Östersund Airport finns det en RNP AR-procedur sedan december 2021, denna typ av inflygning kräver ett operativt godkännande för flygbolagen. En RNP AR-inflygning är en typ av inflygning som har hög precision och som möjliggör svängar att lägga svängar nära flygplatsen. På så vis kan flygvägen förkortas jämfört med andra instrumentinflygningar vilket kan spara bränsle eller bullerkänsliga områden kan undvikas. En RNP AR-inflygning har därtill ofta god vertikal prestanda vilket innebär mindre tid i planflykt som också sparar bränsle. Under 2025 har totalt 122 RNP AR-inflygningar gjorts.

Utsläpp till luft från egen verksamhet

Driften av Åre Östersund Airport ger upphov till utsläpp till luft, främst av koldioxid (CO₂), kolväten (HC), kväveoxider (NO_x) och svaveldioxid (SO₂). Utsläppen kommer från den egna fordonstrafiken, hanteringsförluster vid tankning av flygplan och fordon, drift av reservkraft, samt brandövningar.

Underlaget till beräkningarna av utsläppen till luft från egen verksamhet, är förbrukad mängd bränslen till fordonstrafik, reservkraft och brandövning. Här ingår även hanteringsförluster vid tankning av fordon och flygplan. Utsläppen från flygplan ingår inte men redovisas i föregående stycke. I tabell 9 redovisas utsläppen till luft från den egna verksamheten.



Tabell 9: Luftutsläpp från egen verksamhet 2019–2025.

ÅR	2020	2021	2022	2023	2024	2025
CO ₂ , ton	8	0	0	0	0	0
CO ₂ ekv. ton	10,8	2,4	3,3	4,6	3,3	4,3
NO _x ton	2,2	1,7	2,2	1,21	0,89	1,13
HC, ton	0,17	0,14	0,21	0,03	0,033	0,041
SO ₂ , ton	0,0002	0,0001	0,0002	0,0001	0,0002	0,00027

Minskningen av utsläppen av CO₂ beror på övergången till förnybara drivmedel så som HVO100 och elektrifiering. Under 2025 har vi varit fossilbränslefria i egen verksamhet. Under år 2025 började Swedavia följa upp förbrukningen av AdBlue. Detta efter ett konstaterande att användning av Adblue genererar ett utsläpp av CO₂e. Swedavia strävar efter att fasa ut användning av fossil AdBlue och ersätta den med en fossilfri produkt. På Åre Östersund Airport arbetas en metod fram för att mäta förbrukningen av AdBlue på flygplatsen.

Emissionsfaktorer avseende HC, NO_x och SO_x gällande fordon har från och med miljörapporten 2023 uppdaterats. De tidigare emissionsfaktorerna var från 2006 och nu gällande från 2021. Vid en jämförelse jämfört med de tidigare emissionsfaktorerna så genereras inte lika mycket utsläpp.

Tabell 10: Fördelning av CO₂-utsläpp i ton, från egen verksamhet.

ÅR	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Brandövningar	0	0	0	0	0	0
Bensin, egen	5	0	0	0	0	0
Diesel, egen	0	0	0	0	0	0
Diesel reservkraft	3	0	0	0	0	0
Totalt	8	0	0	0	0	0

6.3. Utsläpp till mark och vatten

Verksamheten vid Åre Östersund Airport orsakar utsläpp till mark och vatten. Främst kommer det från halkbekämpning av rullbanan samt från avisning av flygplan.

Kontroll av dagvatten

Swedavia har under 2025 tagit ut prover på dag-, spill- och recipientvatten enligt den provtagningsplan som godkändes under 2024. I bilaga 2 beskrivs provtagningspunkterna med tillhörande karta. Provtagningspunkterna är benämnda så att **R** står för recipientvatten, **D** för dagvatten och **S** för spillvatten. Nedan kommenterar Swedavia analysresultaten i strategiska



provtagningpunkter. Samtliga analysresultat finns tillgängliga i digital form hos Swedavia. Analyserna har under året utförts av SGS. Provtagarna har genomgått föreskriven utbildning för provtagning och vid samtliga provtagningar förs fältprotokoll.

Flygplatsen avvattnas huvudsakligen mot norr via dagvattensystem till diken och vidare mot Glasättflon, som är ett våtmarksområde. Via naturliga och grävda diken leds vattnet via Lövtorpsbäcken och vidare ut i Storsjön. Visst dagvatten från rullbanans sydvästra del går via dagvattenbrunnar och diken ut i Västbyviken. En mycket liten mängd dagvatten från uppställningsplattor och taxibanor, avleds mot Kungsgårdsviken.

Punkt **D4**, **D5** och **D6**, ligger alla på norra sidan av rullbanan med några hundra meters mellanrum, alldeles i bankanten. Resultaten visar i likhet med tidigare år på förhöjda kvävehalter.

Punkt **D7** är provtagningpunkten vid Rödövägen innan dagvattnet går under vägen och mynnar i dikessystemen ut i våtmarken, Glasättflon. I denna punkt mynnar dagvatten från terminalområdet och parkeringar, periodvis är väldigt dåligt flöde i provtagningpunkten. Under 2025 har 7 prover tagits. Analysresultaten är jämförbara med tidigare analysresultat där kvävehalten är hög och oljeindex och halten tungmetaller mycket låg. Vintertid är dagvattnet från uppställningsplattan för flygplan kopplad till det kommunala spillvattnet via oljeavskiljare. Motorstyrda ventiler används för att ställa om till dagvatten under sommarhalvåret då ingen avisning sker. Halterna av organiskt material, mätt som TOC, har minskat betydligt med anledning av omledningen av dagvattnet eftersom glykolinnehållande vatten avleds till spillvattennätet under vinterhalvåret.

Till provpunkten **D8** kommer vatten från avloppet i området runt fälthållningen, oljeavskiljare 6a vid utetvättplatta, samt oljeavskiljare 7 vid uppställning av tunga fordon. Analysresultaten visar på lägre årsmedelhalt av kväve, oljeindex lägre värden från tidigare år och flygplatsen utreder varför.

Provpunkt **R5** ligger nedströms Glasättflon i början av Lövtorpsbäcken. Inga förhöjda metallhalter eller olja kan påvisas i punkten **R5** och halten TOC håller sig på en jämn nivå. Syrehalten är god och ligger mellan 11,8–13,6 mg/l. Punkt **R9** är en provtagningpunkt i Lövtorpsbäcken, strax innan bäcken mynnar ut i Storsjön. Under 2025 har halterna av totalkväve, ammoniumkväve och nitrit/nitratkväve legat på något högre än tidigare år. Orsaken kan ligga i en förhöjd användning av urea under året på grund av svåra banförhållanden. Värdena på oljeindex och tungmetaller ligger fortsatt väldigt lågt. Enligt naturvårdsverkets tillståndsklassning för sjöar och vattendrag har syretillgången i provpunkten klassats som rik vid samtliga tillfällen.

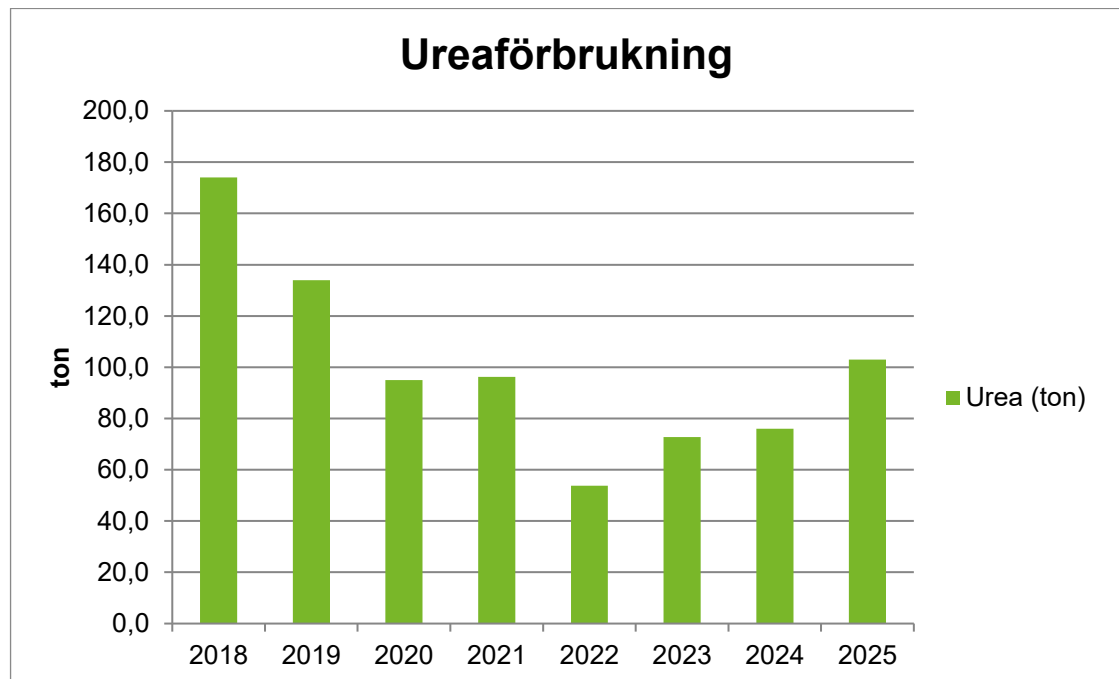
Indalsälvens vattenvårdsförbund tar regelbundet prover i bl. a Storsjön, för att följa vattenkvaliteten där. Enligt redovisning på förbundets hemsida kan utläsas att halten totalkväve i Åssjön ligger på en låg halt och har gjort så de senaste åren. Lövtorpsbäcken mynnar i



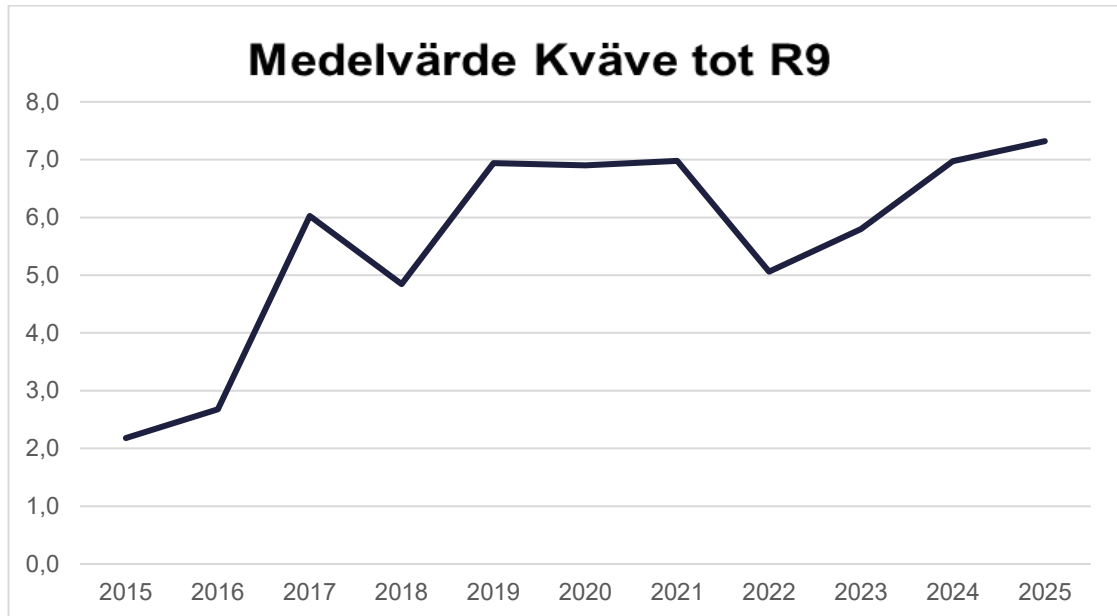
Storsjön strax uppströms Åssjön. Sedan 2010 är Swedavia medlem i Indalsälvens vattenvårdsförbund.

SWECO har på uppdrag av Swedavia gjort en genomgång av analysresultaten från provtagningar som genomförts inom ramen för kontrollprogrammet vid Åre Östersund Airport under åren 2007–2017. Bakgrunden är att en ökning av kvävehalterna i Lövtorpsbäcken har konstaterats, samtidigt som ureaanvändningen på flygplatsen har ökat de senaste åren. Kvävehalterna i bäcken har ett direkt samband med ureaanvändningen på flygplatsen. I bäcken omvandlas kvävet till ammoniak-kväve, vilket är skadligt för livet i bäcken. För att försöka minska kvävehalterna i bäcken, samt minimera effekterna av de förhöjda kvävehalterna, arbetar Swedavia med att hitta åtgärder för att minimera ureaanvändningen, samt utöka kontrollen och uppföljningen av statusen i bäcken. Under åren 2020 till 2024 har förbrukningen av urea minskat mot föregående år, dels med anledning av pandemin, gynnsamma väderförhållanden och effektiv mekanisk bekämpning. Under 2025 har vi en ökning av ureaanvändning, detta är helt styrt till vädret och konditionen på banan. Underkylt regn, is med mera styr hur mycket som läggs ut. I figur 3 och 4 redovisas ureaförbrukningen vid flygplatsen samt medelvärde för halten total-kväve (mg/l) i punkten R9 år 2012–2025.

Som ett led i att minska ureaanvändningen har Åre Östersund Airport lämnat in en anmälan och fått godkänt att få använda halkbekämpningsmedelet formiat. Formiat är inte lika kvävebelastande som urea. Flygplatsen har skickat in en uppdatering av sitt kontrollprogram på grund av detta men inte beslutat att börja använda formiat i verksamheten ännu. Åre Östersund Airport har tidigare varit en militär flygplats och på militärens flygplatser används enbart urea som halkbekämpningsmedel, omvärldsläget gör att den typen av verksamhet åter kan bli aktuell framöver.



Figur 3: Ureförbrukning för halkbekämpning vid flygplatsen angivet i ton 2012–2025.



Figur 4: Medelvärde för kväve total angivet i mg/l i punkten R9 2013–2025.

En provtagningspunkt, **BÖP 2**, för dagvatten ligger nedströms brandövningsplatsen. Under året har prover tagits vid tre tillfällen. Analysresultaten är jämförbara med tidigare år där ingen anmärkningsvärd halt av något ämne noterats. Det finns också en provtagningspunkt i ett dike nära brandövningsplatsen **BÖP 1**, där möjlighet till provtagning finns då övningar har genomförts och då det har varit nederbörd. Punkten ingår inte i provtagningsplanen men finns kvar i flygplatsens system för att kunna användas om det finns behov.

Kontroll av spillvatten

Kontrollerna av utgående vatten från flygplatsen till kommunens spillvattennät har genomförts fyra gånger under året, i punkt **S2**. 2025 års analysresultat visar på metall- och oljehalter under ABVA vid samtliga provtagningsstillfällen. Under 2025 noterades något förhöjda halter ammonium nitrogen och tungmetaller i provtagningspunkten, dock inget över gränsvärde.

Utgående vatten från **oljeavskiljare 1** som betjänar den tvätthall som hyrs ut till biluthyrningsföretag har provtagits tre gånger under 2025. Även Swedavias driftverkstad är ansluten till denna oljeavskiljare. Under året har några parametrar för metaller har överskridits i utgående vatten från oljeavskiljaren, vid nästkommande prov har det inte registrerats tester som överskrider gränsen. Med anledning till högre värden under aprilprover så har flygplatsen lagt in en extra tömning av oljeavskiljaren runt februari-mars för att undvika förhöjda halter efter biluthyrarnas mest arbetsintensiva period. Efter dessa åtgärder har samtliga halter varit under ABVA.



I kontrollprogrammet finns två provtagningspunkter för spillvattenutsläpp på före detta F4-sidan, punkten **S3** vid fälthållningens garage (utgående vatten från oljeavskiljare 6b) och punkten **S4** vid fordonsverkstaden (utgående vatten från oljeavskiljare 8). Analysresultatet för **S3** visar på halter under ABVA utom för ammonium-nitrogen som har halter över ABVA vid det första provtagningsstillfället för året. I provtagningspunkten **S4** har förhöjda halter av zink, kadmium och koppar noterats. Flygplatsen har haft en dialog att åtgärd krävs med NP3 som äger oljeavskiljaren vid Swedavias verkstad. Denna oljeavskiljare byttes ut under 2024. Under 2024 har provtagning skett vid två tillfällen.

Kontroll av dricksvatten

Flygplatsen kontrollerar både inkommande dricksvatten från kommunens ledningsnät (tappkran, ramp), samt från tanken på vattenvagnen som levererar vatten till flygplanen. Vattenvagnen dras fram till flygplanen med eltruck. Under året har prov tagits på båda punkterna. Analysresultaten från tappkranen bedöms som tjänligt vid samtliga provtagningsstillfällen. Analysresultaten från vattenvagnen bedöms som tjänligt vid 4 tillfällen och med anmärkning om otjänligt vid ett tillfälle. Vid detta tillfälle identifierades ett problem under provtagningen där temperaturmätaren använts även till spillvattenprovtagningen. Vattnets otjänlighet var alltså inte på grund av vattenkvaliteten utan på grund av handhavande fel vid hantering av provtagningsflaskor. Vattenvagnen togs ur bruk under utredningen och nya prover togs. När dessa var godkända kunde vattenvagnen åter tas i bruk. Flygplatsen uppdaterade då sina rutiner för att inte få samma problem igen. Dricksvattnet kloreras alltid innan det fylls på i flygplanen, enligt instruktioner från SAS. Under 2025 installerades en ny klordoseringsmätare som ska göra det lättare att få rätt dosering av klor i vattenvagnen.

6.4. Skogsbruksplan

Flygplatsen äger 235 ha som är produktiv skogsmark och 32 ha är impediment myr- och mossmark samt 32 ha åkermark. En skogsbruksplan har utarbetats av Skogssällskapet, som även förvaltar skogen åt Swedavia. Flygplatsen har ett samarbete med Skogforsk angående möjlighet att producera lärkträd på nordligare breddgrader. Projektet startade 2019, plantering 2020 och pågår till 2035.

6.5. Naturvärdesinventering

Naturinventeringar gjordes 2014 och 2015, det finns en stor variation i artsammansättningen bland kärlväxter och insekter. Inom flygplatsområdet finns ytor med mycket höga naturvärden. Detta tack vare den skötsel som bedrivs på flygplatsen, genom regelbunden klippning av gräsytorerna. På så sätt skapas välhävdade gräsmarker, vilket börjar bli en relativt ovanlig naturtyp. För att behålla den biologiska mångfalden är det viktigt att skötseln av gräsytorerna på flygplatsen fortsätter som tidigare. Populationsstorleken av sen ängsgentiana bestämdes 2015 till mellan 3,7–4,3 miljoner stänglar på den 160 ha stora gräsmarken på flygplatsens airside. Detta bör enligt inventerarna vara den största populationen av sen ängsgentiana i Sverige.



7. ÅGÄRDER SOM HAR VIDTAGITS UNDER ÅRET FÖR ATT SÄKRA DRIFT OCH KONTROLLFUNKTIONER

Samtliga oljeavskiljare har tömts och kontrollerats enligt krav och intern rutin, och dessa finns dokumenterade. Funktionstest av larm har genomförts och dokumenterats. Samtliga oljeavskiljare ska besiktas var 5:e år. Detta journalförs.

8. ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS MED ANLEDNING AV EVENTUELLA DRIFTSTÖRNINGAR, AVBROTT, OLYCKOR MM

Inga större olyckor eller driftstörningar med miljöpåverkan, har rapporterats under 2025 i Swedavias händelserapporteringsystem Service Now. Under året har 3 händelser rapporterats i systemet som miljöavvikelser. En oljefläck bränslespill på hårdgjord yta från flygplansvinge och två händelser i samband med det omtopningsprojekt som flygplatsen hade under sommaren. Detta rörde ett hydragoljeläckage vid banan samt en händelse där regnvatten och olja blandades på flaket av en lastbil där en farmartank stod. När flaket sedan skulle lyftas på lastbilen åkte vattnet av. Samtliga avvikelser har hanterats enligt rutin för spill och händelsen klassades som Ingen påverkan på miljön eftersom det samlades upp och hanterades innan det lämnat hårdgjord yta. Vid de projektrelaterade händelserna så fick flygplatsen bra återkoppling på att vårt händelsehanteringsystem används på ett bra sätt av externa entreprenörer.

9. ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS UNDER ÅRET MED SYFTE ATT MINSKA VERKSAMHETENS FÖRBRUKNING AV ENERGI OCH RÅVAROR

9.1 Vidtagna åtgärder

Swedavia har stort fokus på energibesparande åtgärder och att minska företagets klimatpåverkan. Sedan länge finns målet om 0 i utsläpp av fossil CO₂ från egen verksamhet år 2020. Under 2020 plomberades de sista fossildrivna redskapen och fordonen. Friktionsbilarna är ersatta mot nya som drivs av HVO 100 och samtliga reservkraftsmotorer har konverterats till HVO-drift. En central upphandling av biogasol har även gjorts. 2021 är därmed första året flygplatsen har 0 i utsläpp av fossil CO₂ från egen verksamhet, något som flygplatsen även kunnat upprätthålla under 2023 och 2024. Under 2025 började Swedavia mäta CO₂ utsläpp



från AdBlue som används i verksamheten. Detta kommer att redovisas från flygplatsen när lokala data är tillgängligt.

På flygplatsen arbetar en lokal energigrupp med stöd från Swedavia Energi. Gruppen har möten och avstämningar ca 4 ggr/år. Åtgärder och aktiviteter planeras och prioriteras i gruppen för att minska användningen av energi och resurser.

Under 2025 har flera åtgärder genomförts för att förbättra energieffektiviteten. Bland annat har ventilationsaggregat bytts ut, belysningsarmaturer på flera platser ersatts med LED samt nya fläktmotorer installerats i ventilationsaggregat BY88. Dessa insatser har resulterat i en energibesparing på 124 MWh, vilket överstiger målet på 57 MWh.

Äre Östersund Airport köper enbart ursprungsmärkt vindkraftsel och fjärrvärme är nu installerat i alla byggnader. Från 1 jan 2014 köper flygplatsen klimatneutral fjärrvärme från Jämtkraft.

Flygplatsen har fortsatt att engagera andra aktörer på flygplatsen i klimat- och miljöarbetet. Via avtal, "Husmöten" och personliga besök försöker Swedavia att påverka andra aktörer och initiera ett samarbete kring klimat- och hållbarhetsfrågor. Även vid uppföljning av ett avtal följs, så har Swedavia en möjlighet att påverka andra aktörer att agera på ett mer hållbart sätt.

Swedavia har upphandlat bioflygbränsle (SAF) för alla anställdas tjänsteresor, även under 2024. En ökad efterfrågan av bioflygbränsle leder i sin tur till ökat intresse för produktion av bränslet, vilket är nödvändigt för en klimatomställning av flyget. Under 2025 har Swedavia stöttat fem olika initiativ gällande SAF runt om i Jämtlands län. Swedavia är medlem i den ekonomiska föreningen Fly Green Fund, som ska bidra till att efterfrågan av förnybart flygbränsle skyndas på. De jobbar också för att det ska etableras en storskalig produktion av bioflygbränsle i Sverige eller Norden.

Flygplatsen är fortsatt engagerad i Fossilfri konkurrenskraft som är ett renodlat initiativ för och med näringslivet.

Under 2022 planerade flygplatsen att utöka antalet laddplatser för fordon med 20 nya platser för resenärer. Driftsättningen genomfördes i början av 2023, och den totala kapaciteten uppgick då till 46 laddplatser fördelade på 23 laddstolpar.

Under 2024 inleddes en kartläggning av laddinfrastrukturen i syfte att uppnå målet om fossilfria flygplatser till 2030. I dagsläget bedöms ingen ytterligare utbyggnad vara nödvändig, då befintliga laddare anses tillräckliga för att möta både behov och efterfrågan från kunderna.

9.2 Förbrukning av el, fjärrvärme och vatten

Förbrukningen av el, värme och vatten har påverkats av pandemin och det är därför svårt att jämföra förbrukningen med tidigare år. I tabell 11, redovisas förbrukningen av el, fjärrvärme och vatten.

Tabell 11: Förbrukning av el, fjärrvärme och vatten 2020–2025

FÖRBRUKNING	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Elförbrukning, MWh	1475	1359	1444	1531	1695	1679
Fjärrvärme, MWh	1338	1513	1389	1567	1433	1441
Vatten, m ³	2198	2313	2576	3213	2742	2673

9.3 Bränsleförbrukning

I tabell 12 och 13 nedan redovisas bränsleförbrukning i den egna verksamheten för fordonsdrift, brandövningar och reservkraft, samt den mängd flygbränsle som har hanterats på flygplatsen. Det är en märkbart mindre hantering av flygbränslen till följd av pandemin.

Tabell 8 Förbrukning av bränslen i egen verksamhet 2020–2025.

PARAMETER	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bensin 95 (m ³)	2	0	0	0	0	0
Diesel MK1 (m ³)	0	0	0	0	0	0
Diesel HVO100 (m ³)	104,1	82,0	109,4	153,62	111,5	143,9
Diesel MK1 (m ³) Brandövningar	0	0	0	0	0	0
Sekundol till brandövningar (m ³)	2,5	2,1	0,6	1,39	2,1	2,6
Gasol till brandövningar (ton)	0,01	0	0	0	0	0
Biogasol till brandövning (ton)	0	0,01	0,01	0,01	0,06	0,013
Diesel till reservkraftaggregat (m ³)	1,2	0	0	0	0	0
Diesel HVO 100 till reservkraftaggregat (m ³)	0,4	1,14	0,53	0,60	0,47	0,340



Tabell 13: Hantering av flygbränslen 2020–2025

PARAMETER	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Jet-A1 (m ³)	1065	1004	2175	1399	1069	1376
Jet-A1 (m ³), biodrivmedel	0	0	0	0	0	0
Avgas 100-LL (m ³)	2,8	4,1	6,8	6,75	5,7	7,1

10. ERSÄTTNING AV KEMISKA PRODUKTER I VERKSAMHETEN

Swedavia har sedan flera år tillbaka en koncerngemensam kemikaliegrupp. Ett av gruppens uppdrag är att verka för att mängden farliga kemiska ämnen i verksamheten minskar. Samtliga kemiska produkter ska miljö bedömas innan de tas in i verksamheten. Produkterna registreras därefter i ett gemensamt centralt kemikalieinformationssystem, som alla anställda har tillgång till via dator. Här finns SDB, skyddsblad och all annan tänkbar information kring hantering.

Information om inköp och hantering av kemikalier görs vid personalträffar och i miljöutbildningen. Centrala rutiner för hantering, inköp och förvaring finns upprättade. Kemikalieanvändningen inventerats på samtliga avdelningar minst en gång per år.

Den årliga förbrukningen av använda kemikalier finns redovisat i kemikalieinformationssystemet IChemistry som används inom hela Swedavia.

Swedavia arbetar för att fasa ut kemiska produkter som innehåller ämnen på EU:s förteckning över särskilt farliga ämnen, kandidatlistan.

10.1. Brandövningar

Under 2013 färdigställdes den nya brandövningsplatsen. Bara den del där Sekundol 85 används som övningsbränsle har tagits i drift. Sekundol är ett till 100 % förnyelsebart övningsbränsle och består till huvuddelen av etanol. För att starta branden på övningsmodulen används biogasol. Som släckmedel har främst vatten men även pulver använts. Rutiner och kontrollistor för övningsverksamheten finns. Förbrukningen av övningsbränslen dokumenteras månadsvis och redovisas i miljörapporten.

10.2. Halkbekämpning av rullbanan

Swedavia använder i möjligaste mån mekanisk bearbetning, sopning och blåsning, för halkbekämpning av banan. Sand och urea används då väderförhållandena är sådana att den mekaniska behandlingen inte räcker till för att upprätthålla flygsäkerheten. Personalen jobbar aktivt för att hålla goda bromsvärden på banan, vilket är ett absolut krav från



flygsäkerhetssynpunkt, men med så låg ureaanvändning som är möjligt. Användningen av urea är mycket väderberoende. Att sanda hjälper endast för att få upp friktionsvärdena men tar inte bort isen i dessa väderförhållanden. Under 2022 skickade flygplatsen in en anmälan om att även få använda formiat för halkbekämpning. Ingen formiat har använts under 2025.

Den förbrukade urean går ut i dagvattensystemet eller perkolerar genom marken längs rullbanan, mot grundvattenytan. Dagvattnet från banan leds via dagvattenbrunnar vidare till diken som bland annat passerar Glasättflon innan det rinner vidare mot Storsjön via Lövtorpsbäcken. Under året har sand använts för halkbekämpning av taxibanor och uppställningsplattan för flygplan. Det finns en särskild bil för att kunna lägga ut varm sand på taxibanan och uppställningsplattor. Sand används även för halkbekämpning av gångbanor, parkeringar med mera inom flygplatsområdet. I nedanstående tabell 14 redovisas sand- och ureaförbrukningen mellan åren 2019–2025.

Tabell 14: Årsförbrukning av ämnen för halkbekämpning och avisning 2020–2025

PARAMETER/ÅR	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Sand (ton)	19	13	25,5	6	32,3	61,7
Urea (ton)	95	96	53,7	72,7	76	103
Glykol typ I (m ³)	38	31,1	40,8	51,9	37	40
Glykol typ II (m ³)	14	8,7	17,6	13,6	11,9	11,3

10.3. Avisning

För avisning av flygplan används en avisningsvätska huvudsakligen bestående av monopropylenglykol (C₃H₈O₂) och vatten. Glykolen förekommer i två olika typer, Typ 1 och Typ 2. Skillnaden mellan dessa består främst i olika viskositet och vidhäftningsförmåga. Typ 1 är den dominerande typen, mer lättflytande och med låg vidhäftning. Den används för att ta bort isbeläggning. Typ 2 är mer geléartad och har en hög vidhäftningsförmåga. Den används mer i förebyggande syfte för att förhindra isbildning på flygplan och vingar. När typ 1 används går spillet lättare att samla upp eftersom det rinner av lätt, medan typ 2 inte ger så mycket spill på plattan eftersom det mesta sitter kvar på flygplanet.

Glykol är normalt blandat med vatten Typ 1 består av 80 % glykol och 20 % vatten och typ 2 50 % glykol och 50 % vatten. För att beräkna hur mycket glykol som förbrukats räknas all glykol om till 100 % glykol. Användningen är helt beroende av väderförhållanden. Det är befälhavaren ombord på flygplanet som beslutar om avisning ska göras av flygplanet före start.

Avisning sker på uppställningsplattan och spill samlas upp med en sugbil direkt efter flygplanets avgång. Numera har flygplatsen 2 sugbilar för att kunna vara effektivare i uppsamlingen, samt att klara ev driftavbrott bättre. Glykol och snöslask/vatten tippas därefter i en betongficka, som är försedd med värmeslingor för att snön ska smälta. Glykolvattnet samlas upp i en glykoltank och hämtas av Vilokan.

Det dagvatten som inte kan samlas upp med sugbilen och som innehåller glykolrester, leds sedan tidigare, via Aco-drainrännor åt sydost, till oljeavskiljare och vidare till kommunens spillvattennät vintertid. Sommartid avleds regnvatten från plattan till dagvatten. Motorstyrda



ventiler har installerats så att omkopplingen snabbt kan ske vid väderomslag och då avisning sker/inte sker.

11. AVFALL FRÅN VERKSAMHETEN OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA VOLYMEN AVFALL OCH DESS MILJÖFARLIGHET

Swedavia arbetar kontinuerligt med att förbättra hanteringen av det avfall som alstras på flygplatsen genom att, minska mängden avfall, inte blanda avfallsslag, materialåtervinna, omhänderta farligt avfall och minska mängd avfall till deponi. Flygplatsen har en långtgående avfallssortering. Swedavia har interna mål och nyckeltal kring avfallshanteringen, uppföljning av avfallsmängderna sker löpande. Avfallet hämtas av Lundstams. Komposterbart material hämtas av Kommunen.

Brännbart avfall är en stor andel av avfallet som lämnar flygplatsen, detta kommer till stor del från flygplanen. De varierande volymerna av brännbart avfall mellan åren kan bero på att den stora komprimatorn som finns på flygplatsen bara töms ca 4–5 ggr/år. En tömning före eller efter årsskiftet kan därför innebära att det blir stora variationer mellan åren.

Det farliga avfallet från flygplatsen, källsorteras och förvaras i flygplatsens miljöstation, som är invallad i sin helhet.

I tabell 15 och figur 5 redovisas statistik för materialåtervinning av ett antal vanligt förekommande fraktioner, en komplett lista av genererat avfall som hämtas av Lundstams 2024 kan ses i bilaga 4. Under 2025 hämtades en stor del metallskrot som en del i en upprensning av utslitna objekt från flygplatsen.

Tabell 15: Material till återvinning i ton, 2019–2025.

FRAKTION/ÅR	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Papper	1,95	1,892	2,23	1,11	1,03	0,12
Wellpapp	1,55	0,98	0,86	0,86	1,7	1,45
Glas	1,39	2,41	3,92	3,02	3,02	3,08
Komposterbart	0	0,11	0,42	0,99	1,05	1,53
Hårdplast	0,306	0,36	0,23	0,19	0,30	0,52
Metallförpackningar	0,06	0,09	0,15	0,120	0,12	0,10
Metallskrot	9,34	1,9	0,72	1,86	3,38	23,6
Totalt	14,6	7,8	8,55	8,16	10,6	30,4



12. ÅGÄRDER FÖR ATT MINSKA RISKER SOM KAN GE UPPHOV TILL OLÄGENHETER FÖR MILJÖN ELLER MÄNNISKORS HÄLSA

Inom Swedavia finns en webbaserad miljöutbildning samt en webbaserad energit utbildning och ska genomföras av samtliga anställda, denna utbildning har reviderats och uppdaterats under 2022. Miljöinformation kommunicerats internt vid personalmöten, veckobrev, "tavelmöten", skiftledarmöten, flygplatsens ledningsgrupp, ledningens genomgång, gruppchefsmöten samt vid andra typer av möten.

Miljöarbetet kommuniceras via skyltar, möten, extern hemsida, tidningsartiklar, deltagande i externa möten, arrangemang och seminarier, samt träffar med övriga aktörer på flygplatsen, i kommunen och regionen.

För att informera externt om flygplatsens miljöarbete finns miljöinformation på flygplatsens hemsida. Dels specifik information om Åre Östersund Airport, dels allmän information om flygets miljöpåverkan. För externa aktörer på flygplatsen finns det även en hemsida där regler och bestämmelser som gäller på flygplatsen publiceras.

Riksintressepreciseringen för Åre Östersunds Airport färdigställdes 2011 och överlämnades från Trafikverket till länsstyrelsen för tillämpning. 1 juni 2015 kom en ny förordning, förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostäder, som innebar att en revidering av bullerberäkningarna för riksintressets influensområde behövde göras. Swedavia Konsult, flygakustik gjorde nya beräkningar och kurvor. Trafikverket beslutade 2016-03-04, om revidering av influensområdet med hänsyn till flygbuller.

Innan en investering genomförs, ska alltid en miljö- och energibedömning av projektet göras, enligt en modell som utarbetats centralt inom Swedavia. Denna bedömning måste vara godkänd innan investeringen kan godkännas. Det är ett sätt att fokusera på miljöaspekter, miljömål, interna miljökrav och miljöbalkens allmänna hänsynsregler i ett tidigt skede i investeringsprocessen.

12.1. Risker och rutiner för riskhantering

Flygplatsen har en risklista där miljörisker ingår samt en miljöberedskapsplan. Enligt flygplatsens ledningssystem finns fastställda rutiner för hur miljöriskerna ska dokumenteras och värderas.

Lokalt finns det en rutin för miljö- och kemlarm, för att tydliggöra ansvaret på flygplatsen, vid eventuella olyckor. Vi jobbar hela tiden med förbättringar och i utbildningen av brandstyrkan ingår även miljöberedskapsövningar.

13. FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR

Bilaga nr:	Område	Anteckning
1	Fordonslista 2025	Swedavia
2	Provtagningsplan OSD	Swedavia
3	Köldmedia 2025	Bravida
4	Avfall 2025	Lundstams