

MILJÖRAPPORT 2025

Umeå Airport



Verksamhetsutövare: Swedavia AB

Anläggning: Umeå Airport

Organisationsnummer: 556797-0818

Besöksadress: Flygplatsvägen 1

Kommun: Umeå

Tillstånd enligt: Miljöbalken

Tillsynsmyndighet: Miljö och hälsoskydd, Umeå Kommun

Kontaktperson: Sofia Johansson
Flygplatschef, Umeå Airport
Tel: 010 109 50 01
e-post: sofia.johansson@swedavia.se

Kontaktperson miljö: Maria Nordberg
Miljöchef, Umeå Airport
Tel: 010 109 50 11
e-post: maria.nordberg@swedavia.se

Innehållsförteckning

- 1. VERKSAMHETSBESKRIVNING OCH FÖRÄNDRINGAR SOM SKETT UNDER ÅRET 4**
 - 1.1 Förändringar under året 2025 4
- 2. TILLSTÅNDSGIVEN VERKSAMHET 5**
 - 2.1 Anmälningssärenden och information till tillsynsmyndigheten 2025 5
 - 2.2 Andra gällande beslut 5
- 3. TILLSTÅNDSGIVEN OCH FAKTISK PRODUKTION 2025 6**
- 4. GÄLLANDE BESLUT OCH VILLKOR SAMT ÅTGÄRDER SOM VIDTAGITS FÖR ATT UPPFYLLA VILLKOREN 7**
- 5. VERKSAMHETENS HUVUDSAKLIGA PÅVERKAN PÅ MILJÖN 15**
- 6. REDOVISNING AV MÄTNINGAR OCH BERÄKNINGAR LUFT, MARK OCH VATTEN 15**
 - 6.1 Utsläpp till luft 15
 - 6.2 Utsläpp till mark och vatten 17
 - 6.2.1 Halkbekämpning 17
 - 6.2.2 Avisning 17
 - 6.2.3 Utsläpp till mark från brandövningar 18
- 7. ÅTGÄRDER SOM VIDTAGITS UNDER ÅRET FÖR ATT SÄKRA DRIFT OCH KONTROLLFUNKTIONER 18**
 - 7.1 Risker och rutiner för riskhantering 18
 - 7.2 Undersökning av produkters miljöpåverkan 18
 - 7.3 Avfall och farligt avfall 19
 - 7.4 Mätningar och kontroll 19
 - 7.4.1 Kontroll av dag-och spillvatten 19
 - 7.4.2 Recipientkontroll 20
 - 7.4.3 Kontroll av dricksvatten 20
 - 7.4.4 Kontroll av flygplansavisningsanläggning 20
 - 7.4.5 Kontroll av brandövningsplats 21
 - 7.4.6 Kontroll av kylanläggning 21
 - 7.4.7 Kontroll av energi och vattenförbrukning 21
 - 7.5 Övriga åtgärder som vidtagits 21
- 8. ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS MED ANLEDNING AV EVENTUELLA DRIFTSTÖRNINGAR, AVBROTT, OLYCKOR MM 22**
- 9. FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR 22**



1. VERKSAMHETSBESKRIVNING OCH FÖRÄNDRINGAR SOM SKETT UNDER ÅRET

Swedavia AB är ett statligt bolag som driver verksamheten vid Umeå Airport. Swedavias uppgift som flygplatshållare är att driva och utveckla Umeå Airport, med tillhörande verksamhet på ett företagsekonomiskt, hållbart och effektivt sätt. Detta för att tillgodose regionens, medborgarnas och näringslivets behov av tillgänglighet.

Förutom förvaltning, operativ ledning, underhåll och utveckling av enheterna, har även Swedavia verksamhetsansvaret för den yttre miljön, flygsäkerheten och luftfartsskyddet. Den operativa verksamhetens huvudsakliga uppgifter är start- och landningstjänst, passagerarservice och säkerhetstjänster. Bland övriga uppgifter som ingår i Swedavias verksamhet kan nämnas lokalförvaltning och parkeringsservice.

Flygplatsen tillämpar modellen Basic Airport, vilket innebär att en medarbetare i huvudsak har 3–4 kompetenser och arbetar integrerat mellan olika arbetsuppgifter. Kompetenserna kan vara brandman, maskinförare i fälthållningen, säkerhetskontrollant, passagerarservice och flygplanstankare.

Umeå Airport är som första flygplats i Skandinavien (1999), certifierade enligt ISO 14001:2015. Flygplatsen är också certifierad inom den internationella klimatmärkningen ACA. Interna miljö- och energirevisioner genomförs årligen.

På flygplatsen verkar cirka 20 företag bland annat flygbolag, handling bolag, post- och fraktbolag, speditörer, biluthyrningsföretag, taxibolag, restaurang och butik. Totalt på flygplatsen arbetar cirka 400 personer varav Swedavia, Umeå Airport har cirka 220 anställda.

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. Organiseringen 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 stycken 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.

Förändringar under året specifikt för Umeå Airport är bland annat:

- Ökning av antal passagerare med ca 7 % mot föregående år.
- BRA beslutar sluta trafikera inrikesflyg UME -BMA, upphörde vid årsskiftet 2024/2025.
- Delaktiga i projekt FLYH2UME, en studie om möjligheter att etablera vätgasflyg på Umeå Airport.
- Fördjupad förstudie gällande utveckling av terminalbyggnad.
- Fortsatt utredning av möjligheter till solcellspark/energihubb i närområdet.
- Fortsatt utredning av ny el-ladd infrastruktur för el-flyg.
- Ny flygplatschef
- Deltagande i SKARP, Statistikunderlag, Kartläggning och Analys av Resande i regioner med PSO-flyglinjer.
- Postnord slutar med flygfrakt och övergår till spår- och vägbundna transporter

2. TILLSTÅNDSGIVEN VERKSAMHET

Den tillståndspliktiga verksamheten avser produktion av start- och landningstjänster. Umeå Airport har tillstånd för 34 000 flygplanrörelser per år, varav 21 000 med tunga flygplan enligt miljödom 2008-12-02.

2.1 Anmälningssärenden och information till tillsynsmyndigheten 2025

Inga anmälningssärenden har skickats in under året. Flygplatsen har haft en kontinuerlig dialog men tillsynsmyndigheten i olika ärenden gällande till exempel buller, proceduröversyn, masshantering, spillvatten och planerade projekt. Under året har flygplatsen ansökt och fått nytt tillstånd för gasolanläggning på brandövningsplatsen.

2.2 Andra gällande beslut

På Umeå Airport har det tidigare genomförts brandövningar med PFAS-innehållande brandsläckningsskum. Flertalet utredningar har genomförts med förhoppning om att hitta en effektiv metod för att minska utsläppet av PFAS från flygplatsen och därigenom åtgärda den historiska miljöskulden på flygplatsen.

Under våren 2025 färdigställdes två utredningar med anledning av PFAS-föreningarna på Umeå Airport: miljöteknisk markundersökning på den gamla brandövningsplatsen samt en resultatrapport från den dagvattenundersökning som genomfördes under 2024. Rapporterna är ett led i de omfattande utredningar som legat till grund för en riskbedömning för flygplatsområdet. Under året har bedömningen setts över och i vissa delar omarbetats och kompletterats. Delrapporter för riskbedömning av ytvatten, riskbedömning av grundvatten samt en reviderad hydrogeologisk beskrivning presenterades i december, och arbetet med att

färdigställa bedömningen kommer att pågå under 2026. I samband med färdigställandet har även förslag till övergripande åtgärds mål tagits fram för att ange ambitionsnivå och riktning för det fortsatta utrednings- och åtgärdsarbetet gällande PFAS. Förslagen till mål presenterades för tillsynsmyndigheten vid ett informationsmöte under hösten 2025 och dialogen kring målen kommer att fortsätta under kommande år.

Genomförda utredningar visar att det pågår en relativt omfattande spridning av PFAS-föreningar till framför allt Umeälven via flygplatsens dagvattensystem. För att se över möjligheten att hantera den påvisade spridningen, samtidigt som utrednings- och åtgärdsarbetet fortsätter, påbörjades under 2025 en förstudie. Förstudien, som förväntas färdigställas under första halvan av 2026, utreder förutsättningarna för en ändamålsenlig reningsanläggning inom flygplatsområdet. Arbetet har bland annat inneburit kompletterande flödesberäkningar och analyser av PFAS i dagvattnet. Förstudien ska ligga till grund för det fortsatta arbetet med att genom dagvattenrening minska belastningen av PFAS-ämnen till recipienten.

3. TILLSTÅNDSGIVEN OCH FAKTISK PRODUKTION 2025

Flygbolagen SAS och Norwegian var de stora operatörerna av passagerartrafik på flygplatsen under 2025 och i mindre omfattning Jonair. De vanligaste flygplanstyperna är Airbus 319/320, Boeing 737-800, ATR 72 samt CRJ. Bolaget Zimex transporterade post fram till och med september 2025 och opererade kvälls- och nattetid primärt med flygplanstypen ATR 42 och ATR 72. Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg KSA trafikerar ambulans trafik med flygplanstypen Pilatus PC24. Produktion 2025 redovisas i tabell 1 och 2 nedan.

Tabell 1: Start och landningar 2025.

TYP	Utrikes			Inrikes			Totalt 2025
	Landning	Start	Totalt	Landning	Start	Totalt	
Linjefart*	2	5	7	3259	3260	6519	6526
Charter *	91	107	198	611	598	1209	1407
Taxiflyg	59	57	116	145	141	286	402
Aerial Work	162	133	295	1517	1543	3060	3355
Privatflyg	170	153	323	764	770	1534	1857
Skolflyg	12	11	23	21	21	42	65
Militärflyg	0	0	0	4	3	7	7
Totalt	496	466	962	6321	6336	12657	13619

*Linjefart och Charter går under definitionen tunga flygplan, totalt 7 933 flygplansrörelser med tunga flygplan under 2025.

Tabell 2: Landningar och antal passagerare 2025

ÅR	Antal landningar					Antal passagerare			
	Linjefart & charter		Taxi- & allmänflyg	Totalt	Förändring	Inrikes	Utrikes	Totalt	Förändring
	Inr	Utr							
2021	2954	33	3831	6818	+3,04%	302 576	4853	307 429	+5,02%
2022	4777	140	2442	7359	+7,93%	583 985	24 757	608 742	+98,01%
2023	4887	139	2921	7947	+7,99%	653 125	32 638	685 763	+12,65%
2024	4770	139	3052	7961	+0,1%	638 334	32 638	675 006	-1,57%
2025	3870	93	2817	6780	-14,8%	693 411	26 484	719 895	+6,65%

Variation i användningen av de olika banriktningarna styrs till stor del av vädersituationen på flygplatsen som kan variera över året och mellan olika år. Sedan oktober månad 2004 är rullbanan förlängd med 300m vilket inneburit att start/landning i riktning mot sydost har ökat. Se tabell 3 för utnyttjad bana samt bilaga 4 för flygtäthetsplot.

Tabell 3 Banfördelning 2025

ÅR	Utnyttjad bana Start bana 14/landning bana 32 (Totalt dag, kväll och natt)	Utnyttjad bana 22-06 Start bana 14/landning bana 32 (Enbart nattetid 22-06)
2021	57,4%	75,6%
2022	59,4%	78,6%
2023	58,7%	76,9%
2024	60,3%	75,6%
2025	59,2%	71,9%

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

Swedavia arbetar aktivt för att följa de villkor som gäller för verksamheten. Av de 12 villkor som fastställdes i Miljödomstolens deldom 2004-06-24 är samtliga uppfyllda. Dessutom tillkom två utredningsvillkor. Slutgiltig dom har inkommit och vunnit laga kraft 2010-02-18.

Villkoren följs upp efter ett kontrollprogram som är fastställt den 24 jan år 2000 av länsstyrelsen i Västerbottens län. Kontrollprogrammet har därefter reviderats vid ett antal tillfällen, senaste revideringen genomfördes februari 2023. Nedan följer en sammanställning av villkoren under året som följs upp genom flygplatsens kontrollprogram:

VILLKOR 2	
Lydelse	<i>Flygtrafik med civila jetflygplan eller övriga civila flygplan med startvikt överstigande 9 ton som inte uppfyller bullernormerna</i>

	<i>enligt ICAO Annex 16, VOL I, Chapter 3 får inte förekomma nattetid mellan kl. 22,00 och 07,00.</i>
Kontrollmetod	Civila jetflygplan som landar eller startar vid flygplatsen och ej uppfyller Chapter 3-kravet, registreras genom flygledningens försorg.
Rapportering	Om ett Chapter 2 plan måste landa eller starta, skall en anmälan snarast göras till tillsynsmyndigheten. Rapporten skall bland annat innehålla flygplanstyp, bolag och orsak till överträdelsen samt vidtagen åtgärd. Antalet landningar/starter och avvikelser, enligt villkoret fördelat på flygplanstyp, skall redovisas i den årliga miljörapporten.
Villkorsuppfyllelse	Genom ovanstående åtgärder anses villkor 2 uppfyllt
Kommentar	Flygplan som uppfyller Chapter 3 (eller senare) får landa enligt villkoret. För att säkerställa att villkoret uppfylls kontrolleras att inga Chapter 2 flygplan trafikerar flygplatsen och på så sätt uppfylls villkoret. Swedavia har en regel att inte tillåta Chapter 2 på någon av flygplatserna. Inga Chapter 2 plan har landat på flygplatsen under året.

VILLKOR 3

Lydelse	<i>Under tiden kl. 22.00–07.00 får motorreverseringar endast ske om det krävs av säkerhetsskäl.</i>
Rapportering	Motorreverseringar som ej hänförs till flygsäkerhet anmäls snarast till Tillsynsmyndigheten och sammanställs i kvartalsrapporten. Rapporten skall bland annat innehålla flygplanstyp, bolag och orsak till överträdelsen Totala antalet reverseringar per år mellan kl 22.00–07.00 skall rapporteras kvartalsvis- och den årliga miljörapporten.
Villkorsuppfyllelse	Genom ovanstående åtgärder anses villkor 3 vara uppfyllt
Kommentar	Vissa flygplansmodeller kan backas via reversering, flygplatsen har dock en push-back så man kan bogsera ut flygplanen istället. I flygplatsens AIP framgår att reversering ska undvikas under aktuell tid. Inga dokumenterade motorreverseringar har förekommit under 2025 mellan kl. 22.00–07.00.

VILLKOR 4	
Lydelse	<i>Landning skall företrädesvis ske på bana 32 och start på bana 14 om flygsäkerheten inte kräver något annat</i>
Kontrollmetod	Villkoret kontrolleras av Swedavia Akustik via flygvägsuppföljningssystem ANOMS
Rapportering	Varje kvartal sammanställs en flygvägsrapport där villkor 4-7 följs upp. Rapporten skickas till Tillsynsmyndigheten vid överträdelse av villkor 6 och 7 och kan även fås på begäran. En sammanställning av utfallet för hela året redovisas i miljörapporten.
Villkorsuppfyllelse	Genom ovanstående åtgärder anses villkor 4 vara uppfyllt.
Kommentar	Det föreslagna målet på 60 % är uppfyllt nattetid men inte totalt, se tabell 3. Totala antalet rörelser är dock färre än föregående år både nattetid och totalt. Under 2025 har postflyget slutat flyga vilket påverkar statistiken nattetid, då en större andel av trafiken i stället är uttryckningar av ambulansflyg som behöver ta närmsta väg vid uttryckning.

VILLKOR 5	
Lydelse	<i>Vid start bana 14 mot Stockholmsområdet och destinationer öster och söder därom skall om flygsäkerheten tillåter det samtliga civila jetflygplan och övriga civila flygplan med tillåten startvikt överstigande 7 ton företa högersväng tidigast 6,0 nautiska mil från flygplatsens huvudfyr (Umeå VOR/DME). Mot övriga destinationer söder och väster om flygplatsen och när trafikflödet inte tillåter första sväng vid 6 nautiska mil skall om flygsäkerheten tillåter det, högersväng företas senast när höjden 800 fot över havets medelnivå uppnåtts.</i>
Kontrollmetod	Villkoret kontrolleras av Swedavia Akustik via flygvägsuppföljningssystem ANOMS
Rapportering	Dokumentation i systemet av samtliga starter finns tillgänglig vid inspektion från tillsynsmyndigheten. Varje kvartal sammanställs en flygvägsrapport där villkor 4-7 följs upp, efterlevnaden av flygvägar kommenteras av LFV. Rapporten skickas till Tillsynsmyndigheten vid överträdelse av villkor 6 och 7 och kan även fås på begäran.

	En sammanställning av utfallet för hela året redovisas i miljörapporten.
Villkorsuppfyllelse	Genom ovanstående åtgärder anses villkor 5 vara uppfyllt.
Kommentar	Totalt 11 avvikelser under 2025, avvikelserna beror vid 8 tillfällen på väderförhållanden, vid 1 tillfälle pga. flygtrafikledningen, vid 1 tillfälle var det Kustbevakningen och vid 1 tillfälle var det prioriterad trafik till/från sjukhuset.

VILLKOR 6

Lydelse	<i>Vid start på bana 32 mot destination söder om flygplatsen skall samtliga civila jetflygplan och övriga civila flygplan med tillåten startvikt överstigande 7 ton företa vänstersväng senast när höjden 800 fot över havets medelnivå uppnåtts.</i>
Kontrollmetod	Villkoret kontrolleras av Swedavia Akustik via flygvägsuppföljningssystem ANOMS
Rapportering	Dokumentation i systemet av samtliga starter finns tillgänglig vid inspektion från tillsynsmyndigheten. Varje kvartal sammanställs en flygvägsrapport där villkor 4-7 följs upp, efterlevnaden av flygvägar kommenteras av LFV. Rapporten skickas till Tillsynsmyndigheten vid överträdelse av villkor 6 och 7 och kan även fås på begäran. En sammanställning av utfallet för hela året redovisas i miljörapporten.
Villkorsuppfyllelse	Genom ovanstående åtgärder anses villkor 6 vara uppfyllt.
Kommentar	Inga avvikelser under 2025. Villkoret är uppfyllt.

VILLKOR 7

Lydelse	<i>Visuell inflygning mot bana 32 över tätbebyggelse i Holmsund och Obbola får inte ske på lägre höjd än 2500 fot.</i>
Kontrollmetod	Villkoret kontrolleras av Swedavia Akustik via flygvägsuppföljningssystem ANOMS
Rapportering	Dokumentation i systemet av samtliga starter finns tillgänglig vid inspektion från tillsynsmyndigheten. Varje kvartal sammanställs en flygvägsrapport där villkor 4-7 följs upp, efterlevnaden av flygvägar kommenteras av LFV. Rapporten

	<p>skickas till Tillsynsmyndigheten vid överträdelse av villkor 6 och 7 och kan även fås på begäran.</p> <p>En sammanställning av utfallet för hela året redovisas i miljörapporten.</p>
Villkorsuppfyllelse	Genom ovanstående åtgärder anses villkor 7 vara uppfyllt.
Kommentar	Flygvägsuppföljningssystemet har registrerat 3 rörelser 2 med anledning av missbedömning av pilot, 1 rörelse relaterad till prioriterad trafik till /från sjukhuset. Se inskickade kvartalsrapporter.

VILLKOR 8

Lydelse	<i>Automatiserat system för flygvägsuppföljning skall finnas i drift. Avbrott för uppgradering, underhåll och service får ske.</i>
Kontrollmetod	Finns i drift sedan 1999 och sköts via Swedavia Akustik. Nuvarande flygvägsuppföljningssystem heter ANOMS.
Villkorsuppfyllelse	Genom ovanstående åtgärder anses villkor 8 vara uppfyllt.

VILLKOR 9

Lydelse	<i>Swedavia skall genomföra bullerbegränsade åtgärder på bostadsbyggnader, såväl permanentbostäder som fritidshus, samt skol- och vårdbyggnader, vilka med nuvarande flygverksamhet utsätts för flygbullernivå FBN utomhus överstigande 60 dBA eller för maximalbullernivåer utomhus regelbundet i medeltal minst tre gånger per natt (kl. 22.00–07.00), d.v.s. minst 1 095 gånger per år, överstigande 70 dBA om kostnaderna är rimliga med hänsyn till standard och värde. Arbeten skall vara slutförda senast ett år efter att omfattningen är bestämd. Se deldom i bilaga 1.</i>
Kontrollmetod	Swedavias flygvägsuppföljnings- och bullerberäkningssystem
Rapportering	Status för åtgärder redovisas på de årligt återkommande samrådsmöten med Tillsynsmyndigheten. Sammanfattning av utförda åtgärder kommenteras den årliga miljörapporten.
Villkorsuppfyllelse	Genom ovanstående åtgärder anses villkor 9 vara uppfyllt se även villkor 13.

VILLKOR 10

Lydelse	<i>För halkbekämpning på flygplatsens rullbana och övriga hårdgjorda ytor skall företrädesvis användas mekanisk halkbekämpning, sand och acetatbaserade eller från miljösynpunkt likvärdiga medel. Urea får användas endast om det erfordras med hänsyn till flygsäkerheten.</i>
Kontrollmetod	Effekten av halkbekämpningen följs upp genom friktionsmätning på rullbanan. Vid användning av Urea dokumenteras orsak och volym. Förbrukningen av de olika bekämpningsmedlen skall följas regelbundet.
Rapportering	Förbrukningen och utvärdering rörande användning av olika medel för halkbekämpning redovisas i den årliga miljörapporten.
Villkorsuppfyllelse	Genom ovanstående åtgärder anses villkor 10 uppfyllt.
Kommentar	Urea används bara när väderleken inte medger alternativa halkbekämpningsmetoder. Se Tabell 8.

VILLKOR 11

Lydelse	<i>För samråd om miljöfrågor rörande flygplatsverksamheten och kontrollen av denna skall finnas ett samrådsorgan, i vilket skall ingå företrädare för Swedavia, Länsstyrelsen i Västerbottens län och Umeå kommun. Till samrådsorganet kan också knytas ytterligare kommuner och andra som deltagarna anser bör delta i organets arbete.</i>
Kontrollmetod	Möten minst en gång per år.
Rapportering	Protokoll från genomförda möten.
Villkorsuppfyllelse/ Kommentar	Mötet avhandlades 2025-02-17. Protokoll finns. Genom ovanstående åtgärder anses villkor 11 uppfyllt.

VILLKOR 12

Lydelse	<i>Grumlande arbeten får inte utföras i Umeälven under tiden maj-september.</i>
Kontrollmetod	Följs upp av miljöansvarig på flygplatsen.
Rapportering	Skер i miljörapporten om avvikelse uppkommer.
Villkorsuppfyllelse	Inga grumlande arbeten har skett under perioden. Genom ovanstående åtgärder anses villkor 12 uppfyllt.

VILLKOR 13

Lydelse	<p><i>Swedavia skall genomföra bullerbegränsade åtgärder i bostadsbyggnader, såväl permanentbostäder som fritidshus samt skol- och vårdbyggnader, vilka varaktigt utsätts för flygbullernivå (FBN) utomhus överstigande 60dB (A) eller maximalnivåbuller utomhus minst tre gånger per natt (kl. 22.00–06.00) under minst 150 nätter per år överstigande 70 dB (A).</i></p> <p><i>Målet för åtgärderna skall vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dB (A) beräknad ljudnivå och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A), beräknad ljudnivå.</i></p> <p><i>Härvid ska bortses från flygplanstyper som förekommer i endast ringa omfattning och som bedöms upphöra att trafikera flygplatsen inom de närmaste åren.</i></p> <p><i>Åtgärder behöver inte vidtas på skol- eller vårdbyggnader som utsätts för den angivna nivån kvälls- och nattetid om det inte regelbundet används för ändamålet kvälls- och nattetid.</i></p> <p><i>c) Skyldigheten gäller endast bostadsbyggnader, såväl permanentbostäder som fritidshus samt skol- och vårdbyggnader, som varit rättsenligt uppförda eller vars ändamål rättsenligt har ändrats vid tiden för deldomen, d.v.s. den 24e juni 2004. Med bostadsbyggnader skall avses byggnader som uppfyller den standard och utformning som anges i Boverkets byggregler BBR 2006:12 avsnitt 3:21 för bostadsutformning samt vad gäller självständiga äldre bostadsbyggnader den standard och utformning som gällde vid tidpunkten för bostadsbyggnadernas uppförande.</i></p> <p><i>d) Åtgärderna behöver vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde och med effekt som uppnås. Vid denna rimlighetsbedömning skall</i></p>
----------------	--

	<p><i>beaktas även tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på samtliga byggnader på fastigheten. Vad gäller byggnader som omfattas av villkorspunkten 9 i deldomen den 24 juni 2004 i förevarande mål skall utgångspunkten vara att åtgärder behöver vidtas endast sådana fall där inga eller smärre åtgärder tidigare vidtagits eller där det skulle vara oskäligt att inte medge ytterligare åtgärder.</i></p> <p><i>e) Swedavia skall till tillsynsmyndigheten senast ett år från lagakraftägande avgörande redovisa vilka fastigheter som omfattas av det bullerbegränsade åtgärderna. Åtgärderna skall vara vidtagna senast två år efter det att störningarna uppnått angiven omfattning. Åtgärderna skall utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren.</i></p> <p><i>Miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att, om så erfordras, bestämma vilka bostäder som skall buller isoleras till följd av detta villkor. Vid förekommande av tvistighet mellan Swedavia och fastighetsägaren skall åtgärderna vara vidtagna inom ett år från lagakraftägande avgörande. Tillsynsmyndigheten får också bestämma en tidpunkt, före vilken en plan för de bullerdämpande åtgärderna skall redovisas.</i></p> <p><i>Miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att, vid behov och efter samråd med Swedavia, utfärda regler för allmänflyget och medge mindre ändring av flygvägar i bullerbegränsande syfte.</i></p> <p><i>f) Teoretiska beräkningar av flygbuller enligt beräkningsmetoden/verktyget INM (Integrated Noise Model) 6.1 för beräkning av flygbuller utomhus i marknivå med det uppdateringar av denna metod som kan bli aktuella eller med annan vedertagen tillämpad metod, skall användas vid bestämningen av det byggnader som skall bli föremål för åtgärder.</i></p> <p><i>Vid beräkningen skall bortses från flygplanstyper som förekommer i endast ringa omfattning och som bedöms upphöra att trafikera flygplatsen inom de närmaste åren.</i></p>
Kontrollmetod	<p>Miljöansvarig på flygplatsen följer löpande antalet rörelser nattetid för att kontrollera att villkoret inte överskrids. Flygplatsen försöker styra antalet rörelser mot havet där bullerreducerande åtgärder genomförts i enlighet med villkoret.</p>
Rapportering	<p>Sker till tillsynsmyndighet enligt miljödomen samt i miljörapporten.</p>

Villkorsuppfyllelse/ Kommentar	Villkoret är uppfyllt. Inga bullerreducerande åtgärder har genomförts under 2025. Under 2022 togs en ny bullerkurva för isolering fram, den nya kurvan har en mindre utbredning än den tidigare. Antalet nätter med minst 3 rörelser på norra sidan (landning bana 14, starter bana 32) dvs genom staden uppgick till 72 stycken under 2025.
---	--

5. VERKSAMHETENS HUVUDSAKLIGA PÅVERKAN PÅ MILJÖN

Bansystemet vid Umeå Airport består av en asfalterad rullbana i nordväst/sydostlig riktning 14/32 samt tillhörande drift- och stationsområden. Rullbanan har längden 2300 meter och bredden 45 meter. Byggnadsbeståndet vid flygplatsen domineras av den centrala stationsbyggnaden som genomgått successiva om- och tillbyggnader under åren. Härutöver finns inom området, byggnader för verkstad, garage, elförsörjning med mera. I direkt anslutning till flygplatsen ligger också Postnords brevterminal samt ett hangarområde. Från stationsplattan, hangarområdet och Postnords brevterminal finns taxibanor som ansluter till rullbanan. Verksamheten vid Umeå Airport påverkar miljön på flera sätt, bland annat genom utsläpp till luft, vatten, mark samt störningar genom buller.

Utsläpp till luft kommer från flygtrafiken, fordonstrafiken, uppvärmning av lokaler, brandövningar, köldmedier i kylanläggningar och hanteringsförlusterna vid tankningar av flygplan och fordon. Utsläppen består främst av koldioxid (CO₂), kolväten (HC), kväveoxider (NO_x), svaveldioxid (SO₂) och f-gaser (HFC och HFO)

Utsläpp till mark och vatten kommer främst från halkbekämpning av rullbana, taxibanor och platta samt från avisning av flygplan. Utsläppen består främst av urea, formiat och glykol. De omvandlas till bland annat kväve och fosfor. Stora utsläpp kan leda till övergödning i mark och vatten.

Verksamheten genererar även avfall och farligt avfall som en konsekvens av att många kemikalier används i verksamheten.

6. REDOVISNING AV MÄTNINGAR OCH BERÄKNINGAR LUFT, MARK OCH VATTEN

Verksamheten vid Umeå Airport påverkar miljön på flera sätt bland annat genom utsläpp till luft, mark och vatten. Nedan redovisas utsläppen från de tre områdena separat.

6.1 Utsläpp till luft

Driften av Umeå Airport ger upphov till utsläpp i luften främst av koldioxid (CO₂), kolväten (HC), kväveoxider (NO_x), svaveldioxid (SO₂) och f-gaser (HFC och HFO). Utsläpp kommer främst från flygtrafiken, fordonstrafiken, uppvärmning av lokaler, brandövningar, köldmedier i kylanläggningar och hanteringsförlusterna vid tankningar av flygplan och fordon. Från och med 2021 är Swedavia fossilfria i egen verksamhet, detta innebär bland annat att Swedavias fordon drivs med el eller förnybart fordonsbränsle HVO 100 samt att brandövningsbränslet inte har fossilt ursprung. 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. Användningen av AdBlue på Umeå Airport genererade ett utsläpp av 1,746 fossil CO₂e under 2025.

Utsläppen från flygplanen beräknas enligt LTO-cykel, dvs. de rörelser flygplanen gör på en höjd av 900 meter och lägre samt deras markrörelser vid start och landningar. Enligt nedanstående tabell 4.

Tabell 4: LTO-cykeln

PARAMETER/ÅR	2025	2024	2023
Beräkningsmetod	EDMS	EDMS	EDMS
Antal landningar	6 821	7 975	7 807
CO ₂ (ton)	5 204	5 780	5 743,5
CO (ton)	29,9	36,1	33,3
NOX (ton)	21,7	22	22
HC (ton)	5,5	6,7	6
SOX (ton)	1,9	2,1	2,2

Beräkningarna av utsläppt till luft från egen verksamhet baseras på förbrukningsmängden av bränslen enligt tabell 5 nedan.

Tabell 5: Förbrukning av bränslen från egen verksamhet.

PARAMETER/ÅR	2025	2024	2023
Diesel 100 % HVO 100 (m ³)	122,12	155,14	182,75
Biogasol (kg) Brandövningar	2142	1134	0

Tabell 6: Flygbränslen.

PARAMETER/ÅR	2025	2024	2023
Jet-A1 (m ³)	5205	5909	6409
Avgas 100-LL (m ³)	31,64	27,94	25,45

Tabell 7: Utsläppsparametrar.

URSPRUNG UTSLÄPP OCH ÄMNE	År	HC (kg)	NO _x (kg)	CO ₂ (kg)	SO ₂ (kg)	HFC (kg)
Fordonstrafik	2025	29	989	0	0,2	0
	2024	37	1 245	0	0,3	0
Drivmedelshanteringen	2025	347	0	0	0	0
	2024	359	0	0	0	0
Reservkraft	2025	4,9	91	0	0	0
	2024	5	98	0	0	0
Brandövningar	2025	2,1	3,6	0	0	0
	2024	1,1	1,9	0	0	0
Kylaggregat	2025	0	0	0	0	0
	2024	0	0	0	0	0
Totalt	2025	384	1084	0	0,2	0
	2024	402	1 345	0	0,3	0

Kommentar: Uppvärmning av flygplatsen sker med allokerad fossilfri fjärrvärme från Umeå Energi. Siffrorna för 2024 är justerade avseende fordonstrafik, reservkraft (uppvärmning) samt totalt.

6.2 Utsläpp till mark och vatten

Verksamheten vid Umeå Airport ger utsläpp till mark och vatten. Främst kommer det av halkbekämpning av bana, taxibanor och plattor samt från avisning av flygplan. Även verksamheten med brandövningar skapar utsläpp till mark och vatten.

6.2.1 Halkbekämpning

För halkbekämpning av bansystemet används i första hand sand eller formiat. Urea används enbart vid de tillfällen då andra medel inte fungerar för att flygsäkerheten skall vara tillfredsställande. Urea $\text{CO}(\text{NH}_2)_2$ innehåller 46,6% kväve. Den förbrukade urean går ut i dagvattensystemet eller perkolerar genom marken mot grundvattenytan. Se tabell 8.

6.2.2 Avisning

För avisning av flygplan används en avisningsvätska huvudsakligen bestående av monopropylenglykol ($\text{C}_3\text{H}_8\text{O}_2$) och vatten. Glykollösningen varierar i koncentration 10–70 % beroende på väderleksförhållanden. Glykolen förekommer i två olika typer, Typ I – Clariant MP I Eco Plus (80) samt Typ II – Clariant MP II Flight, Skillnaden mellan typerna består främst i olika viskositet och vidhäftningsförmåga. Typ I är den dominerande med låg vidhäftning medan Typ II har en hög vidhäftning. Från och med september 2025 har Typ I bytts till en ny sort som heter Typ I– Clariant MP I LFD Plus (88).

För att säkerställa flygsäkerheten måste avisning av flygplan göras. Avisningsvätskan sprutas på flygplanet, viss andel av vätskan fastnar på flygplanet och resterande andel hamnar på uppställningsytan och blandas med eventuell nederbörd. Spillet sugas upp skyndsamt, det är dock omöjligt att suga upp allt, vid uppsugningen kommer även nederbörd och sand med. Restvätskan tippas därefter i stora tankar där den förvaras innan det hämtas av Vilokan som transporterar vätskan till någon av sina återvinningsanläggningar i Stockholm eller Luleå. I tabell 8 redovisas förbrukningen av material och kemikalier för halkbekämpning och avisning.

Tabell 8: Förbrukning av material och kemikalier för halkbekämpning samt avisning.

PARAMETER/ÅR	2025	2024	2023
Sand (ton)	1080	1125	824
Formiat (m^3)	53,993	50,707	36,85
Formiat, granulat (ton)	0,075	2,6	1,5
Urea (ton)	3,8	4,2	8,9
Glykol typ I (liter)	93 757	99 781	109 78
Glykol typ II (liter)	16 995	30 094	34 760

Flygplatsen ska samla upp så mycket som möjligt av den utlagda glykolen men med rimliga insatser, målet är 50 %.

Glykoltankarna rymmer mycket vätska ($2 \cdot 100 \text{ m}^3$), eftersom man vill minska mängden transporter hämtas vätskan då tanken innehåller ca 30-40 m^3 . Detta innebär att avisningsvätskan som läggs ut i slutet av ett år ibland hämtas i början av nästa år.



Eftersom flygplatsen inte kan styra när hämtning av glykol sker med hänvisning till årsskiftet och årsredovisad glykoluppsugning redovisas återvunnen glykol på rullande tre år med start april 2020. Detta för att utjämna osäkerhetsfaktorerna gällande hämtning och få en så rättvis och korrekt redovisningen som möjligt, se tabell 9.

Tabell 9: Uppsamlad mängd glykol

ÅTERVUNNET GLYKOLSPILL	2022-2025
Avisarssäsong (från september 2022 till april 2025)	2022-2023
	2023-2024
	2024-2025
Förbrukad 100 % glykol (liter)	385 280
Mängd återvunnen 100 % glykol (liter)	200 967
Beräknad återvunnen mängd glykol i % av förbrukad mängd	52,2 %

Kommentar: Utsprutad och uppsamlad mängd glykol varierar mellan åren beroende på väderleksförhållandena. Glykolhalten i uppsamlad vätska brukar vara ca 15%, vid längre lagringsperioder bryts glykolen ned vilket påverkar halten glykol negativt.

6.2.3 Utsläpp till mark från brandövningar

På brandövningsplatsen finns en Brandövningsmodul, en tät betongplatta och en handbrandsläckarbana. Brandövningsmodulen som liknar ett flygplan eldas med biogasol och släcks med enbart vatten. Handbrandsläckarbanan består av fyrkantiga kar. Dessa eldas med HVO 100 och släcks med pulver från handbrandsläckare. Stora mängder av bränslet förångas och går ut i luften. Övningarna görs på en betongplatta, restprodukterna går via ett evakueringsrör från betongplattan till en sluten tank. Detta omhändertas sedan för destruktions.

Umeå Airport använder från augusti 2004 egen personal som flygplatsbrandmän. Utbildningen kräver realistiska övningar. Därför övas brandsläckning enligt fastställt övningsprogram för räddningstjänsten på Umeå Airport. Förbrukning av bränsle och utsläpp till luft framgår av tabell 5 och 7.

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

7.1 Risker och rutiner för riskhantering

Enligt Swedavias ledningssystem finns fastlagda rutiner för hur miljöriskerna skall skötas och hanteras och det arbetas hela tiden med ständiga förbättringar. Alla rutiner ska granskas minst en gång per år så de hålls relevanta. Översyn av flygplatsens riskbank görs löpande.

7.2 Undersökning av produkters miljöpåverkan

Enligt inköpsrutiner utförs leverantörsbedömningar vid behov av leverantörer och produkter som kan ha miljöpåverkan på flygplatsens verksamhet. Innan en större investering utförs skall en miljö- och energibedömning upprättas och godkännas.

Swedavia har ambitionen att kontinuerligt minska mängderna kemikalier och sortiment. Swedavia har sedan flera år tillbaka en koncerngemensam kemikaliegrupp. Ett av gruppens uppdrag är att verka för att mängden farliga ämnen i verksamheten minskar. Samtliga produkter miljöbedöms innan de tas in i verksamheten. Produkterna registreras därefter i IChemistry, ett gemensamt centralt kemikalieinformationssystem, som alla anställda har

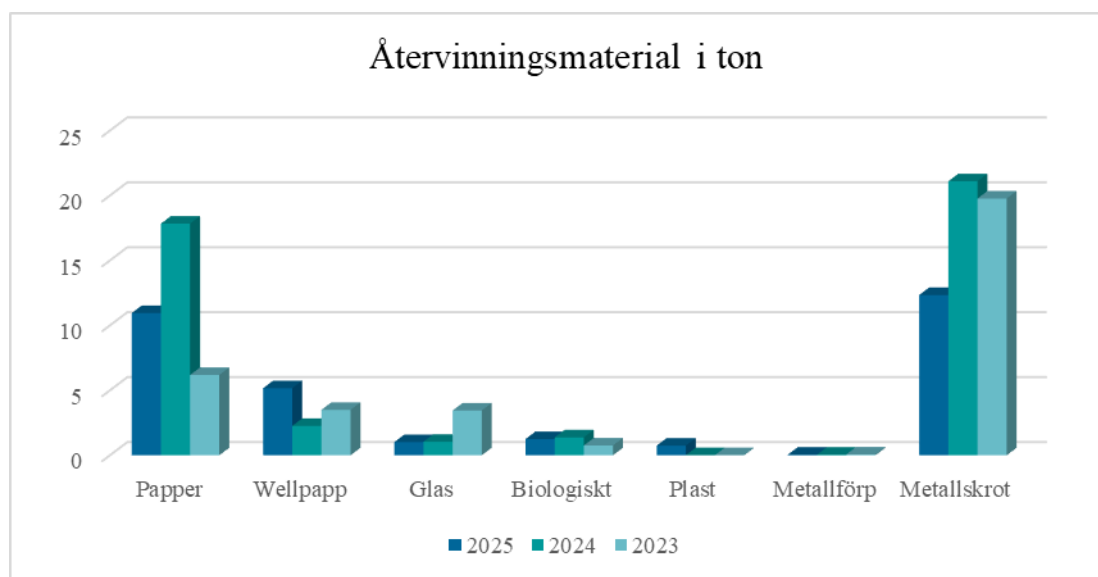
tillgång till via dator. Här finns SDB, skyddsblad och all annan tänkbar information kring hantering.

Arbetsmiljöriskbedömningar görs för alla kemiska produkter som används vid flygplatsen och förbrukningen följs upp årligen. Swedavia arbetar för att fasa ut kemiska produkter som innehåller ämnen på EU:s förteckning över särskilt farliga ämnen, kandidatlistan.

7.3 Avfall och farligt avfall

Avfallet från flygplatsen källsorteras och mellanlagras i miljöstationer och miljörum. Flygplatsen har avtal med Stena Recycling som hämtar och tar hand om avfall och farligt avfall. Uppföljning av avfallsmängderna sker månadsvis (se bilaga 2). Umeå Airport arbetar kontinuerligt med att minimera avfallsmängderna, under året har flygplatsen fokuserat på förbättringar i fikarum och märkning av kärl. Komposterbart matavfall från restaurang, café och flygplatsens fika/matrum sorteras och omhändertas av VAKIN.

Figur 1: Material till återvinning i ton, 2023–2025. Återvinning av andra fraktioner sker också men redovisas inte i denna figur. Några av siffrorna för 2023 och 2024 har justerats från tidigare miljörapporter.



7.4 Mätningar och kontroll

Umeå Airport har ett gällande kontrollprogram som uppdaterades 2023.

7.4.1 Kontroll av dag-och spillvatten

Flygplatsen avvattnas via dagvattensystem som mynnar ut till Umeälven. Flygplatsen har 4 provtagningspunkter; PP1 avloppspumpstationen, PP2 dagvattenbrunn, PP3 Åholmsdiket och PP4 Spillvattenbrunn efter oljeavskiljare.

Analysresultat för samtliga provpunkter återfinns i Bilaga 1. Analyserna utförs av SGS och provtagarna har genomgått utbildning för provtagning.



I början av 2023 uppdaterades flygplatsens kontrollprogram, med bland annat uppdaterade kartor och tillägg avseende villkorsuppföljning. Under 2025 har provtagningen genomförts enligt kontrollprogrammet. Nedan presenteras en kort analys av 2025 års provresultat.

PP1 spillvattenbrunn medelvärde: Analysresultaten jämförs med ABVA. Vid provtagningstillfället i maj noterades halten zink över ABVA varav omprov togs. Omprovet visade på fortsatt hög zinkhalt samt att flera andra parametrar också var förhöjda. En händelserapport upprättades, VAKIN och Miljö och Hälsoskydd informerades och utredning påbörjades. Efter en grundlig spolning av driftbyggnadens system har samtliga analysresultat därefter sett bra ut. Medelvärdet som redovisas i bilaga 1 är starkt påverkat av de förhöjda analysresultaten. Medelvärdet för Zink är över ABVA 222,7 µg/l, exkluderat de förhöjda analysresultaten är medelvärdet 87,8 µg/l. Under året har 7 provtagningar genomförts i provtagningspunkten.

PP2 dagvattenbrunn medelvärde: Analysresultaten för 2025 är jämförbara med tidigare års analysresultat bortsett Zink och BOD 7 som var något förhöjd i början av året vilket påverkar medelvärdet. PP2 har identifierats som ett viktigt område avseende den pågående utredningen av PFAS.

PP3 Åholmsdiket: Provtagning av denna punkt sker endast en gång per år då punkten saknar flöde under stora delar av året. Analysresultaten för 2025 är jämförbara med tidigare års analysresultat. Syrehalten är fortsatt bättre än tidigare år.

PP4 Spillvattenbrunn efter oljeavskiljare medelvärde: Analysresultaten jämförs med ABVA utsläppspunkten till kommunala spillvattennätet är dock PP1, medelvärdet för samtliga ämnen 2025 ligger under gränsvärdet bortsett halten Zink. Vid provtagningstillfället i maj noterades halten zink över ABVA varav omprov togs. Omprovet visade på fortsatt hög zinkhalt men har efter åtgärd stabiliserats på en bra nivå (se tidigare beskrivning PP1). Medelvärdet som redovisas i bilaga 1 är starkt påverkat av de förhöjda analysresultaten. Medelvärdet för Zink är över 300 µg/l, exkluderat de förhöjda analysresultaten är medelvärdet 83,8 µg/l. Under året har 7 provtagningar genomförts i provtagningspunkten.

7.4.2 Recipientkontroll

Uppföljning av effekter på omgivande ytvatten sker genom deltagande i den samordnande recipientkontrollen för Umeälvens nedre del.

7.4.3 Kontroll av dricksvatten

Flygplatsen analyserar dricksvattnet som levereras till flygplanen 4 gånger per år. Tidigare har flygplatsen haft en vattenbil som den primära leveranskällan från dricksvattengaraget till flygplanen, denna har ersatts av stora vattenvagnen, flygplatsen har även reservvagnen. Sammanställning av utfallet redovisas i bilaga 3.

Dricksvattnenprovtagning har genomförts 5 gånger under 2025, vid ett av provtagningstillfällena gjordes bedömning att analysresultatet inte var tillfredställande. Avvikelsen berodde på handhavandefel vid provtagningen och ett omprov togs därefter. Resterande analysresultat har bedömts som tjänligt utan anmärkning.

7.4.4 Kontroll av flygplansavisningsanläggning

Avisning av flygplan sker vid uppställningsplatserna på plattan och vid postterminalen. Spillet samlas upp med en sugbil så fort flygplanet lämnat sin plats och lagras i en



mellanlagringstank. Spillet transporteras sedan till Luleå Airport alternativt till Arlanda för återvinning. Mängd och koncentration på borttransporterat glykol mäts. Se tabell 9.

7.4.5 Kontroll av brandövningsplats

Brandövningsplatsen har under året fungerat väl avseende miljö. Under 2025 har brandövningar utförts på brandövningsplatsen. Brandövningsplatsen har en gasolövningsmodul. Vissa övningar på betongplattan utförs också. Restprodukter från betongplattan går via ett evakueringsrör till en sluten tank. Oljerester från tanken tas om hand för destruktion. Brandsläckningsskum används mycket sällan och bara i mindre mängd, vanligtvis används enbart vatten vid övning. Nedan presenteras resultaten av förbrukning av kemikalier vid brandövningar, brandövning med fossila bränslen upphörde från och med 2021. Se tabell 12.

Tabell 12: Förbrukning av kemikalier vid brandövningar.

KEMIKALIE	2025	2024	2023
Biogasol ton	2,142	1,134	0
Filmbildande skum Moussol-FF m ³	0	0	0
Pulver ton	0	0	0

7.4.6 Kontroll av kylanläggning

Enligt rutin för underhåll av kylanläggning (enligt ledningssystemet) har flygplatsen reglerat ansvar, underhåll, uppföljning och mätning samt journalföring av kylanläggningar. Leveranser av köldmedier får endast ske av ackrediterat kontrollorgan. Ackrediterat kontrollorgan som anlitas är Grenholms kylservice. Rapporten är inskickad till tillsynsmyndigheten, Umeå kommun.

7.4.7 Kontroll av energi och vattenförbrukning

Swedavia arbetar mot ett energimål/nyckeltal som mäts i kilowattimmar per kvadratmeter. Målet 2025 var energibesparingsåtgärder på 65 MWh och utfallet blev 100% av målet det vill säga 65 MWh och därigenom uppfylldes energimålet för året. Flygplatsen har under året genomfört flertalet energieffektiviseringsåtgärder, den som har gett störst enskild effekt är utbyte av en kompressor i verkstan. Flygplatsen har en aktiv energigrupp som följer upp utfallet löpande och jobbar med aktiviteter för att minska energiförbrukningen.

Tabell 13: Energi och vattenförbrukning

Förbrukning	2025	2024	2023
Elförbrukning MWh	2182	2322	2138
Fjärrvärmeförbrukning MWh	1184	1230	1290
Vattenförbrukning m ³	4183	4042	4540

Kommentar: Energiförbrukningen minskade under 2025 medan vattenförbrukningen ökade något.

7.5 Övriga åtgärder som vidtagits

Övriga åtgärder som vidtagits under 2025 för att minska miljöpåverkan eller förbrukningen av resurser i enlighet med miljöbalkens hänsynsregler i 2 kap presenteras nedan:

- Umeå Airport har deltagit i arbetet med Umeå Klimatfärdplan.
- Internrevision och externrevision miljö och energi.
- Fortsatt arbete med masshanteringsplanen för möjliggörande av säkrare masshantering och ökad återanvändning.

- Förbättrad källsortering i personalrum och säkerhetskontroll.
- Upprättande av nya mark-och verksamhetsavtal med krav inom fossilfrihet för verksamhetsutövare och entreprenörer som arbetar inom flygplatsen på airside.
- Fortsatt arbete genom energigruppen på flygplatsen.
- Utbyte av isolering i hangarportar.
- Avvecklat kylrum som inte längre används.
- Utbyte av skyltbelysning på airside till LED.
- Fortsatt utbyte av portar och fönster.

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

Under 2025 har inga större tillbud eller störningar skett. Mindre avvikelser (9 stycken) kopplade till miljö har inrapporterats i flygplatsen händelserapporteringsystem och hanterats enligt flygplatsens rutiner. Det som rapporterats är 2 spill, 3 bullerklagomål, 1 gällande förhöjda halter zink i spillvatten, 1 ärende om tomgångskörning, 1 gällande avfallskärl och 1 om bränsle i invallning.

De spill som skett har varit av mindre karaktär och omhändertagits med absol. Bullerklagomålen har besvarats och de som klagat har fått återkoppling, de som klagat har även hört av sig till Kommunen. Under våren noterades förhöjda halter zink i spillvattnet ut från flygplatsen, en utredning genomfördes med ett antal åtgärder varav halterna därefter varit bra. Aktören som hade fordonet på tomgång har kontaktats och ärendet avseende bristerna i avfallskärnen hanterats. Bränslet som var i invallningen har omhändertagits och inget bedöms ha kommit ut till mark eller miljö.

Bullerklagomål och mindre spill på plattan är vanliga händelser på en flygplats och hanteras enligt rutin.

9. FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR

Bilaga nr:	Område	Anteckning
1	Medelvärden dag-och spill 2025	SGS
2	Avfall 2025	STENA
3	Analysresultat dricksvatten 2025	SGS
4	Flygtäthetsplot 2025	Flygakustik