

KLIMA- OG MILJØSTRATEGI

2026-2030



INNHOOLD

Forord	4
Avinors klima- og miljøpolicy	6
Klima	9
Redusere Avinors egne klimagassutslipp (scope 1 og 2)	10
Redusere klimagassutslipp fra flytrafikken og verdikjeden (scope 3).....	12
Forurensning	16
Utslipp til vann og grunn.....	16
PFAS	17
Mikroplast.....	18
Fly- og helikopterstøy.....	18
Naturmangfold og økosystemer	20
Ressursbruk og sirkulær økonomi	22
Klimarisiko og naturrisiko	25

Dato	27.01.2026
Versjonskontroll	1.0



FORORD

Avinors samfunnsoppdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en samlet flysikringstjeneste for sivil og militær sektor. Dette skal vi gjøre på en sikker, effektiv og miljøvennlig måte.

Med klima- og miljøstrategien for 2026–2030 tydeliggjør vi våre mål og tiltak. Bærekraft skal være en integrert del av alt vi gjør – fra daglig drift og utvikling av infrastruktur til langsiktige investeringer og strategiske valg.

Klimaendringene påvirker både oss og samfunnet rundt oss. Ekstremvær og andre konsekvenser utfordrer kritisk infrastruktur, samtidig som vår virksomhet påvirker naturen. Derfor henger beredskap og bærekraft tett sammen. Vår evne til å håndtere uforutsette hendelser og sikre trygg drift må gå hånd i hånd med arbeidet for å redusere klimarisiko og naturrisiko, samt fremme bærekraftige løsninger.

Vi skal rapportere åpent om klima- og miljøpåvirkning, risiko og fremdrift, i tråd med EUs bærekraftdirektiv (CSRD) og på våre nettsider. Dette gir oss og våre interessenter et tydelig bilde av hvor vi står, hvilke utfordringer vi møter, og hvordan vi håndterer dem.

Klima- og miljøstrategien gir oss retning og hjelper oss å integrere bærekraft i alle beslutninger. Dette er et lederansvar, men også en oppgave for alle ansatte. Sammen skal vi bidra til at norsk luftfart blir fossilfri innen 2050, samtidig som vi tar vare på naturmangfold, reduserer ressursbruk og sikrer åpenhet og ansvarlighet i verdikjeden.

Abraham Foss
Konsernsjef Avinor

AVINORS KLIMA- OG MILJØPOLICY

Denne policyen beskriver overordnede prinsipper for klima og miljø i Avinor. Formålet er å styrke Avinors egen miljøprestasjon og sikre at selskapet er en aktiv pådriver for en mer bærekraftig luftfart.

Avinor skal etterleve gjeldende myndighetspålagte og egne interne krav. Miljøstyringen skal være sertifisert etter ISO 14001, som sikrer systematikk i samordning og oppfølging av miljøarbeidet.

Avinor skal ha fullstendig oversikt over sin totale klima- og miljøpåvirkning og aktivt redusere negativ påvirkning gjennom tiltak som bidrar til lavere utslipp og bærekraftig drift.

- Avinors klima- og miljømål skal være en integrert del av Avinors beslutningsprosesser.
- Avinor skal jobbe systematisk med kompetanseheving innen bærekraft, og legge til rette for erfaringsdeling og fremme beste praksis.
- Klima- og miljøhensyn, herunder klimarisiko og naturrisiko, skal være sentralt i planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur.
- Det skal være enkelt for reisende å ta bærekraftige valg på våre lufthavner.
- Avinor skal årlig redusere klimagassutslipp fra egen drift i tråd med konsernets vitenskapsbaserte klimamål.
- Avinor skal være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart, og i samarbeid med luftfartsbransjen redusere klimapåvirkningen fra flytrafikken for å nå målet om fossilfri norsk luftfart innen 2050.
- Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre unødvendig miljøbelastning. Ny grunnforurensning og redusert miljøtilstand i vannmiljø skal forhindres. Eksisterende grunnforurensning skal håndteres i henhold til gjeldende regelverk.
- Avinor skal arbeide aktivt for å begrense støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk i lufthavnenes nærområder.
- Avinor skal drifte og utvikle lufthavner på en måte som sikrer at skadevirkninger på natur minimeres. Natur av nasjonal og vesentlig regional verdi vektlegges spesielt, og positive tiltak gjennomføres der dette er mulig innen rammene av sikker og effektiv lufthavndrift.
- Avinor skal prioritere miljømerkede produkter og tjenester, samt miljøsertifiserte leverandører og partnere. Samtidig skal krav til etikk, samfunnsansvar, mangfold og konkurranse ivaretas.
- Avinor skal bidra til å stanse tap av natur gjennom ansvarlig forretningspraksis i hele verdikjeden.
- Avinor skal jobbe etter sirkulære prinsipper ved å velge løsninger, materialer og produkter med så lav miljøpåvirkning som mulig, lang levetid, og mulighet for gjenbruk og reparasjon.





KLIMA

Menneskeskapte klimagassutslipp er et globalt problem som medfører irreversible klimaendringer. For å nå målene i Parisavtalen må verden utvikle seg til et tilnærmet nullutslippssamfunn innen 2050. Dette forutsetter omfattende utslippsreduksjoner i alle sektorer – inkludert luftfarten.

I luftfartssektoren kommer de største klimagassutslippene fra flytrafikken. Deretter kommer utslipp fra passasjerers og ansattes reiser til og fra lufthavnene (tilbringertjenesten), og til slutt klimagassutslipp knyttet til drift av lufthavnene. Avinor har et todelt ansvar: å redusere utslipp fra egen drift, og samtidig bidra til at hele luftfartssektoren utvikles i en mer bærekraftig retning.

Avinor har i en årrekke arbeidet systematisk med klimatilpasning, og konsernets interesser er i økende grad opptatt av både klimarisiko og naturrisiko. Dette er nærmere omtalt i kapittelet om klima- og naturrisiko.

AVINORS VITENSKAPSBASERTE KLIMAMÅL

Avinor har forpliktet seg til ambisiøse vitenskapsbaserte klimamål, som ble validert av Science Based Targets initiative (SBTi) høsten 2024. Klimamålene forplikter Avinor til:

- å redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1 og 2 med 42 prosent innen 2030, sammenlignet med 2022*.
- at 71 prosent av selskapets kunder i kategorien "Bruk av solgte produkter", vil ha vitenskapsbaserte mål innen utgangen av 2028.
- å redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1, 2 og 3 med 90 prosent innen 2050, sammenlignet med utgangspunktet i 2022*.

*Målene inkluderer utslipp og fjerning knyttet til landbruk og bioenergiressurser.

Redusere avinors egne klimagassutslipp (scope 1 og 2)

Avinors første konsernomfattende klimaregnskap ble publisert i 2007, i tråd med Greenhouse Gas Protocol. Fra 2024 har Avinor rapportert klimagassutslipp i henhold til EUs bærekraftdirektiv (Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD).

Avinor har i flere år gjennomført målrettede tiltak for å redusere klimagassutslipp fra egen drift. Dette

inkluderer blant annet utfasing av fossildrevne kjøretøy til fordel for nullutslippsløsninger samt økt bruk av biodiesel. Avinor jobber også systematisk med energieffektivisering ved lufthavnene. Bygninger og infrastruktur drives hovedsakelig med innkjøpt elektrisitet, men enkelte lufthavner benytter også fjernvarme eller egenprodusert energi fra sjøvann, grunnvarme og sol. Denne energien benyttes blant annet til oppvarming, kjøling, belysning og teknisk drift.



POLICY

Avinor skal årlig redusere klimagassutslipp fra egen drift i tråd med konsernets vitenskapsbaserte klimamål.

MÅL

Redusere absolutte utslipp av klimagasser (GHG) i scope 1 og 2 med 42 % innen 2030, sammenlignet med 2022¹.

Redusere Avinors eget energiforbruk (temperaturkorrigert) til drift av eksisterende bygg og anlegg med 10 % innen 2028, sammenlignet med 2023².

TILTAK

- Omstille kjøretøy- og maskinpark til nullutslipp og biogass der mulig, og ellers redusere klimagassutslipp ved bruk av biodiesel.
- Drive kraft-/varmeanlegg med biogass på Svalbard for å redusere klimagassutslipp fra energibruk.

- Identifisere og etablere aktiviteter som skal redusere Avinors energiforbruk. Tiltak inkluderer, men er ikke begrenset til:
 - Smartere/digital energistyring

- Overgang til biodiesel på reservekraftanlegg ved utvalgte lufthavner.
- Utarbeide kunnskapsunderlag sammen med andre lufthavnoperatører for å vurdere fossilfri formiat (baneaving).

- Optimalisere via sentrale driftsanlegg (SD)
- Etablere målerstruktur og bygge incentiver for reduksjon både hos Avinor og hos leietagere
- Investere i effektive energitiltak.

KPI

- Andel nullutslippskjøretøy av totalt antall vare- og personbiler
- Andel biodiesel av totalt dieselforbruk
- Andel energiproduksjon fra biogassanlegget av det totale energiforbruket på Svalbard lufthavn
- Andel biodiesel av totalt drivstofforbruk til reservekraftanlegg
- Kunnskapsgrunnlag om fossilfri formiat ferdigstilt

- Netto temperaturkorrigert energiforbruk (GWh)
- Prosentvis reduksjon i energiforbruk

1) Målet inkluderer utslipp og fjerning av klimagasser knyttet til landbruk og bioenergiressurser.

2) Forbruket vil korrigeres for temperatur, ekskludere lading av kjøretøy og viderefakturert strøm, samt inkludere bruk av egenprodusert strøm. Ved store arealendringer samt store målestrukturendringer vil endret forbruk avviksforklars i energirapporteringen.

Redusere klimagassutslipp fra flytrafikken og verdikjeden (scope 3)

Klimagassutslippene fra sivil innenriks luftfart i Norge har ligget relativt stabilt på om lag 1 million tonn pr år siden slutten av 1990-tallet (tilsvarende i overkant av 2 prosent av norske utslipp hvert år), men utslippene fra utenlandstrafikken har økt betydelig i samme periode. I 2024 var de samlede klimagassutslippene fra luftfart i størrelsesorden 2,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

I 2020 vedtok luftfartsbransjen et mål om at norsk luftfart skal være fossilfri innen 2050. For å nå dette målet kreves det forsterket innsats og tett samarbeid i luftfartssektoren, med andre sektorer, og med myndighetene. Politiske rammebetingelser, også i EU, har stor betydning for om målet kan nås.

Flyselskapene fornyer fortløpende sine flåter, og hver nye generasjon fly er mer energieffektiv enn den forrige. Samtidig jobbes det kontinuerlig med energioptimalisering av eksisterende flymotorer.



Luftrom

Avinor har ansvar for å kontrollere norsk luftrom for sivil og militær sektor. Avinor har over lang tid arbeidet med tilrettelegging for mer effektiv drift av norsk luftrom. Kontinuerlig stigning og nedstigning gir effektive operasjoner med redusert klimagassutslipp på vei ut av og inn til en lufthavn. Her ligger Norge og Oslo Lufthavn helt i tet i europeisk sammenheng. Tilrettelegging for bruk av satellittnavigasjon gir mulighet for kortere inn- og utflygninger, samt høyere grad av regularitet til Avinors lufthavner – og dermed redusert drivstofforbruk og klimagassutslipp.

Avinor deltar i forsknings- og utviklingsprosjekter om utslipp i høyere luftlag og hvordan flytrafikk påvirker dannelsen av cirrusskyer i høyden, med fokus på hvordan trafikken kan rutes utenom de mest utsatte områdene for å redusere negativ klimaeffekt.

Sustainable Aviation Fuel (SAF)

Innfasing av bærekraftig flydrivstoff (SAF – Sustainable Aviation Fuel) er det viktigste tiltaket for å redusere klimagassutslipp fra flytrafikken. SAF har vært sertifisert til bruk i sivil luftfart siden 2009, og er allerede tatt i bruk, men andelen er beskjeden. Flyselskapene og Avinor har i en årrekke jobbet for å øke produksjon og innfasing, og Avinor Oslo lufthavn ble i 2016 første hub i verden som blandet SAF inn i drivstoffsystemet. Norske myndigheter vedtok et omsetningskrav til luftfarten gjeldende fra 2020, som første land i verden. Fra januar 2025 har også EU hatt omsetningskrav for luftfarten (ReFuelEU Aviation) der kravet til innblanding økes gradvis til 70 prosent i 2050. For å nå disse målene er det behov for en betydelig økning i produksjonen av SAF de kommende årene, og Avinor har tatt en tydelig pådriverrolle i dette arbeidet.

Null- og lavutslippsluftfart

Med mange korte flyruter er Norge et attraktivt testområde og tidlig marked for null- og lavutslippsluftfart. Både store etablerte

flyprodusenter som Airbus og mindre oppstartselskaper jobber med å utvikle null- og lavutslippsfly. Dette er luftfartøy som benytter en eller flere elektriske motorer til fremdrift i luften, eller hydrogen som energibærer. Avinor og Luftfartstilsynet inngikk i 2024 en samarbeidsavtale om etablering av Norge som internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart. Etableringen er et sentralt tiltak for å nå målet om fossilfri norsk luftfart i 2050, og en konkret oppfølging av Nasjonal Transportplan 2025-2036. Avinor stiller med infrastruktur, luftrom og tilgang på energi, mens Luftfartstilsynet stiller med regulatorisk tilrettelegging.

Verdikjeden

Innkjøpte varer og tjenester (Scope 3, Kategori 1) er kategorien i klimaregnskapet med høyest utslipp etter Kategori 11 (der flydrivstoff er inkludert). For å få et helhetlig bilde av Avinors klima- og miljøpåvirkning, er det avgjørende å ha gode og presise data på disse klimagassutslippene. Dette gir mulighet til å sette riktige mål, følge opp leverandører og prioritere tiltak som gir størst effekt.

Bygg- og anleggsprosjekter

Bygg- og anleggsprosjekter har stor påvirkning på klima og miljø gjennom blant annet inngrep i natur, ressursuttak, klimagassutslipp knyttet til produksjon og transport av materialer, avfallsgenerering og energiforbruk både i prosjektgjennomføring og drift av bygg og infrastruktur.

Avinor jobber aktivt med å kartlegge bygg- og anleggsprosjekters klima- og miljøpåvirkning i planlegging av prosjekter og redusere denne påvirkningen gjennom prosjektering og gjennomføring.

Avinors bygg- og anleggsprosjekter utgjør en stor andel av klimagassutslippene innen Scope 3, Kategori 1 Innkjøpte varer og tjenester.

POLICY	MÅL	TILTAK	KPI
Avinor skal være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart og i samarbeid med luftfartsbransjen redusere klima-påvirkningen fra flytrafikken for å nå målet om fossilfri norsk luftfart innen 2050.	LUFTROM Effektivisere luftrommet.	<ul style="list-style-type: none"> Tilrettelegge for kurvede innflygninger (RNP AR) på alle Avinors lufthavner innen 2028. Innføre verktøy for gradvis økning av andelen kurvede innflygninger ved Oslo Lufthavn mot 2030 (fra dagens mål 15 %). 	<ul style="list-style-type: none"> Antall lufthavner med RNP AR. Andel kurvede innflygninger OSL. Redusert utslipp av kg CO2e ved kurvede innflygninger.
	SAF Økt innfasing av SAF i norsk luftfart og etablering av norsk SAF-produksjon.	<ul style="list-style-type: none"> Ta en sentral rolle i å utvikle og sammenstille faktagrunnlag som er relevant for myndigheter, produsenter og luftfarten. Arrangere møteplasser og være pådriver for innfasing og produksjon av SAF. 	<ul style="list-style-type: none"> Andel SAF faset inn i norsk luftfart. Antall norske produksjonsprosjekter. Bidrag til kunnskapsdeling nasjonalt og internasjonalt.
Avinor skal være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart og i samarbeid med luftfartsbransjen redusere klimapåvirkningen fra flytrafikken for å nå målet om fossilfri norsk luftfart innen 2050.	NULL- OG LAVUTSLIPPSLUFTFART Fremskynde innfasing av null- og lavutslippsluft slik at de første kommersielle nullutslippflyene innfases i Norge så snart teknologien tillater det.	<ul style="list-style-type: none"> Redusere barrierer for testing og demonstrasjon gjennom «Internasjonal Testarena for null og lavutslippsluftfart». 	<ul style="list-style-type: none"> Prosjekter i Testarena. Bidrag til kunnskapsdeling nasjonalt og internasjonalt.
	NULL- OG LAVUTSLIPPSLUFTFART Sikre tilgang til kraft og alternative drivstoff.	<ul style="list-style-type: none"> Arbeide strategisk og langsiktig opp mot nettselskap og andre interessenter. 	<ul style="list-style-type: none"> Tilgang på kraft på lufthavner. Tilgang på kraft til produksjon av alternative drivstoff. Tilgang på alternative drivstoff.
	VERDIKJEDEN 71 % av selskapets kunder i kategorien «Bruk av solgte produkter» vil ha vitenskapsbaserte mål innen utgangen av 2028.	<ul style="list-style-type: none"> Kontakt med flyselskap og andre lufthavner. 	<ul style="list-style-type: none"> Markedsandel, flyselskap som har satt SBTi-mål.
Klima- og miljøhensyn, herunder klimarisiko og naturrisiko, skal være sentralt i planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur.	BYGG- OG ANLEGGSPROSJEKTER Avinor skal redusere klima- og miljøpåvirkning fra egne bygg- og anleggsprosjekter.	<ul style="list-style-type: none"> Kartlegge og forbedre datakvaliteten for bygg- og anleggsprosjekter. Stille tydelige klima og miljø krav til i alle bygg- og anleggsprosjekter. Alle bygg- og anleggsprosjekter skal redusere klimagassutslipp med minimum 20 % innen 2030. 	<ul style="list-style-type: none"> Totalt utslipp av klimagasser fra Avinors bygg- og anleggsprosjekter pr år i tonn CO2e for avsluttede prosjekter.

FORURENSNING

Avinor jobber for at belastningen på miljø rundt lufthavnene er så lav som mulig. Dette skal oppnås gjennom systematisk arbeid, gode vedlikeholdsrutiner og beredskapssystemer, og er en svært viktig del av selskapets driftsfokus.

Forurensning fra drift av lufthavner

Alle Avinors lufthavner har gyldige utslippstillatelser i henhold til forurensningsloven. Disse tillatelsene stiller blant annet krav til bruk av kjemikalier til brannøving og fly- og baneavising, og pålegger virksomheten å redusere sine utslipp så langt dette er mulig uten urimelige kostnader. Tillatelsene stiller også krav til beredskap i tilfelle akuttutslipp, samt miljørisikovurderinger for å identifisere mulige kilder til akutte utslipp.

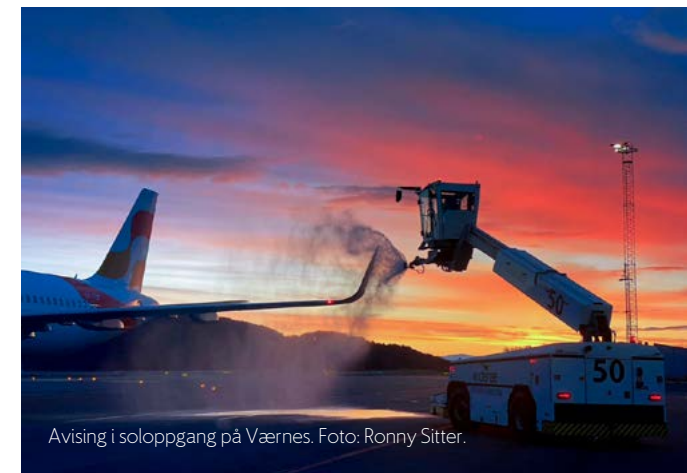
Avinor skal være en pådriver for at de mest miljøvennlige kjemikalier brukes på lufthavnene. Kjemikalier og produkter som benyttes skal ha lavest mulig risiko for miljøet, og produkter som inneholder helse- og miljøfarlige stoffer eller som står på Miljødirektoratets prioritetsliste eller kandidatlisten (REACH) skal unngås.

Risiko for vann- og grunnforurensning ved dagens drift av lufthavnene er hovedsakelig knyttet til

flyavising, baneavising, brannøving og risiko for drivstofflekkasjer fra tanker og ved påfyll av drivstoff.

Håndtering av PFAS-forurenset grunn

Tidligere bruk av PFAS-holdig³ brannskum har ført til forurensning i grunnen på flere av Avinors brannøvingsfelt, samt andre arealer som historisk ble benyttet til øvingsaktivitet. Avinor sluttet å bruke brannskum med innhold av PFOS i 2001 og PFAS i 2012. Disse forurensningene bidrar imidlertid fremdeles til at noe PFAS lekker ut i naturen omkring lufthavnene. Avinor har satt i gang et omfattende opprydningsarbeid for å redusere spredning av PFAS-forbindelser i naturen.



Avising i soloppgang på Værnes. Foto: Ronny Sitter.

POLICY

FORURENSNING AV VANN OG GRUNN

Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre unødvendig miljøbelastning. Ny grunnforurensning og redusert miljøtilstand i vannmiljø skal forhindres, og eksisterende grunnforurensning skal håndteres i henhold til gjeldende regelverk.

MÅL

FORURENSNING FRA DRIFT AV LUFTHAVNER

Ingen ny grunnforurensning eller forringelse av vannmiljø ved Avinors lufthavner.

PFAS-FORURENSET GRUNN

Bidra til den nasjonale målsetningen om å redusere utslipp av PFAS, ved å gjennomføre opprydning ved 14 lufthavner i tidsrommet 2021-2027.

TILTAK

- Alle Avinors lufthavner skal ha oppdaterte og relevante utslippstillatelser.
- Overvåke bruk av kjemikalier og sette inn tiltak der dette er nødvendig for å hindre redusert miljøtilstand.

- Gjennomføre opprydning av PFAS-forurensete lokaliteter ved to lufthavner pr år i 2026 og 2027, og deretter etter pålegg fra Miljødirektoratet.

- Rutinemessig og korrekt vedlikehold av infrastruktur etter gjeldende instruksjoner for å redusere risikoen for forurensning ved lufthavnene.
- Alle i brann og redningstjenesten skal ha gjennomført årlig beredskapsøvelse mot akutt forurensning.

KPI

- Andel lufthavner som har relevant og oppdatert utslippstillatelse.
- Antall lufthavner med forringelse av vannmiljø.
- Antall akutte, utsiktede utslipp til grunn og vann.
- Andel lufthavner med gjennomført årlig beredskapsøvelse.

- PFAS: Antall lokaliteter (lufthavner) hvor tiltak er gjennomført.
- PFAS: Mengde PFAS (kg) tatt ut av kretsløpet ved fjerning eller spredningsreducerende tiltak.

3) PFAS: Per- og polyfluorerte alkylstoffer som er en stor gruppe fluorholdige stoffer.

Mikroplast

Mikroplast har de siste årene fått økt oppmerksomhet som en global miljøutfordring. Drift av lufthavner kan bidra til spredning av mikroplast, særlig gjennom slitasje av materialer med plast, såkalt sekundær mikroplast. Det er fortsatt begrenset kunnskap om mikroplast. Det mangler gode analysemetoder, og effektene mikroplastpartikler kan ha på helse og miljøet er ikke fullt ut kartlagt og forstått. Til tross for denne usikkerheten har Avinor fokus på mikroplast fordi forebygging og reduksjon er nødvendig for å unngå mulige langsiktige konsekvenser.

Fly- og helikopterstøy

Støy er uønsket lyd, og regnes som forurensning etter forurensningsloven. Flystøy har en del spesielle egenskaper som gjør den forskjellig fra andre typer trafikkstøy.

Avinor gjennomfører regelmessige støykartlegginger på alle Avinors lufthavner, og registrerer trasébruk

ved de store lufthavnene. Avinor arbeider aktivt for å begrense støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnenes nærrområder.

Flystøyeksponering er avhengig av flytyper, trafikkmengde, rullebanebruk, trasévalg, og trafikkens døgnfordeling. Et viktig verktøy for å redusere flystøyeksponeringen er trafikkstyringen og justering av inn- og utflygningsprosedyrer. Satellittbaserte prosedyrer er et virkemiddel i denne sammenhengen, og Avinor vil implementere flere slike i årene framover. Dette er omtalt i kapittelet om klima.

Avinor utarbeider flystøysonekart som beskriver det fremtidige støybildet ved konsernets lufthavner. For å redusere støyeksponeringen har kommunene plikt til å bruke disse kartene i sin arealplanlegging, samtidig som Avinor i sitt arbeid skal vurdere kommunenes arealplaner.



KPI

POLICY

Avinor skal bidra til kunnskap om mikroplast og se på tiltak som begrenser utslipp av mikroplast fra konsernets lufthavner.

Avinor skal arbeide aktivt for å begrense støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk i lufthavnenes nærrområder.

MÅL

MIKROPLAST

Bidra til kunnskap om mikroplast og begrense utslipp av mikroplast fra lufthavner.

STØY

Kontrollere og redusere total støybelastning ved Avinors lufthavner.

TILTAK

- Gjennomføre pilotprosjekt for å redusere utslipp av mikroplast fra lufthavn vintersesongen 2025-2026.

- Utarbeide støysonekart for Avinors lufthavner i det intervallet støyforvaltningen krever det.

- Definere ytterligere tiltak på mikroplast basert på erfaringer fra pilotprosjektet.

- Monitorere inn- og utflygninger samt beregne støyemisjon ved lufthavnene med mer enn 50 000 flybevegelser i året (OSL, SVG, BGO, TRD).

- Andel gyldige støysonekart.
- TDENL (Total Day Evening Night Level) – OSL, SVG, BGO, TRD.

NATURMANGFOLD OG ØKOSYSTEMER

Avinors lufthavner ligger tett på naturen, fra våtmarker og artsrike enger til lakseelver og gyteområder. Drift og utvikling av lufthavner kan påvirke naturen både lokalt og globalt, direkte gjennom arealinngrep, fremmede arter, lysforurensning, utlekking av PFAS og utslipp av avisingskjemikalier, og indirekte via anskaffelser, kontrakter og råvarebruk.

Samtidig er vi avhengige av naturens økosystemtjenester som flomdemping, vannrensing og nedbrytning av kjemikalier – og av naturressurser i verdikjeden. Naturen er derfor både en ressurs og en sårbarhet, og må forvaltes med respekt og langsiktig ansvar.

FNs naturavtale setter en visjon for 2050 der naturen er verdsatt, bevart, restaurert og klokt forvaltet. Innen 2030 skal tap av natur stanses og reverseres gjennom fire overordnede og 23 konkrete delmål. Avtalen inneholder blant annet mål om nær null tap av områder med viktig

naturmangfold, bærekraftig forvaltning av all natur, restaurering av minst 30 % av ødelagt natur og at næringslivet overvåker og rapporterer naturrisiko.

Regjeringens eierskapsmelding «Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap» stiller tydelige forventninger til statlig eide selskaper om å ta ansvar for naturen. Dette innebærer at Avinor skal sette konkrete mål og iverksette tiltak for å redusere negativ påvirkning på naturmangfold og økosystemer samt rapportering av måloppnåelse i tråd med anerkjente naturrisikostandarder.

Avinor har over tid kartlagt og dokumentert naturverdier på og rundt lufthavnene, og denne

kunnskapen brukes i drift, planlegging og utbygging. Det stilles miljøkrav i store utbyggingsprosjekter og i kontrakter, og naturhensyn er integrert i flere deler av virksomheten. For å imøtekomme forventninger og krav, arbeider Avinor nå med å styrke og systematisere innsatsen for naturmangfold og økosystemer ytterligere. Dette innebærer å integrere naturrisiko, utvikle bedre styringsverktøy og fokusere mer på restaurering og tiltak som er positive for naturmangfold og økosystemer der dette er forenelig med sikker og effektiv lufthavndrift.

POLICY

Avinor skal drifte og utvikle lufthavner på en måte som sikrer at skadevirkninger på natur minimeres. Natur av nasjonal og vesentlig regional verdi vektlegges spesielt, og positive tiltak gjennomføres der dette er mulig innen rammene av sikker og effektiv lufthavndrift.

Avinor skal bidra til å stanse tap av natur gjennom ansvarlig forretningspraksis i hele verdikjeden.

MÅL

Ingen inngrep med negativ påvirkning på natur med nasjonal eller vesentlig regional verdi.

Innen 2030 skal minst 30 % av lufthavnene ha restaurert eller være i gang med restaurering av naturområder, eller ha gjennomført minst ett tiltak for positiv virkning på naturmangfold på eller rundt lufthavnen.

Avinor sin forretningsvirksomhet skal ikke bidra til avskoging eller annen naturforringelse i verdikjeden.

TILTAK

- Benytte tiltakshierarkiet, alternativvurderinger og kunnskap om naturverdiene fra tidlig fase i planlegging, i prosjekter og drift.
- Dokumenterte alternativvurderinger skal alltid gjennomføres i tidlig fase dersom det er aktuelt med inngrep i natur av nasjonal og vesentlige regional verdi. Alternativvurderingene skal vektlegges i beslutningsprosessen.
- Utarbeide arealregnskap for relevante planer, relevante prosjekter og Avinor totalt.

- Identifisere egnede arealer for restaurering eller positive tiltak ved hver lufthavn.
- Kartlegge fremmede skadelige arter, hindre spredning ved anleggsarbeid, og iverksette tiltak der risikoen er størst.

- Stille krav i innkjøp og kontrakter som fremmer avskogingsfrie verdikjeder.

KPI

- Antall dekar inngrep i natur med nasjonal eller vesentlig regional verdi.
- Antall dekar inngrep all natur.

- Andel lufthavner med restaureringstiltak eller positive tiltak gjennomført.
- Andel lufthavner som har kartlagt fremmede arter.

- Andel relevante kontrakter med krav.

RESSURSBRUK OG SIRKULÆR ØKONOMI

Verdens uttak og bruk av naturressurser har økt dramatisk de siste tiårene, og forventes å øke med ytterligere 60 % innen 2060 dersom vi fortsetter dagens utvikling (FNs ressurspanel, 2024).

For å nå globale klima- og naturmål, er det avgjørende med en overgang til sirkulær økonomi, der ressursene utnyttes mer effektivt og miljøbelastningen reduseres.

Sirkulær økonomi handler om å redusere forbruket og produksjonen av nye varer- ved å gjenbruke, reparere og resirkulere fremfor å produsere nytt. Dette sparer naturen for unødvendig uttak av

ressurser, bidrar til å stoppe tap av naturmangfold og økosystemer, samt kutte i klimagassutslipp.

Avinor har et bredt spekter av varekjøp som støtter driften av lufthavner og luftfartstjenester. En stor del av mulighetene for avfallsreduksjon, gjenbruk og materialgjenvinning avgjøres allerede ved anskaffelse av produkter og tjenester til lufthavnene.

POLICY	MÅL	TILTAK	KPI	
Avinor skal jobbe etter sirkulære prinsipper ved å velge løsninger, materialer og produkter med så lav miljøpåvirkning som mulig, lang levetid, og mulighet for gjenbruk og reparasjon.	Sorteringsgraden for avfall i konsernet skal være minimum 60 % fra ordinær drift og minimum 90 % for bygg- og anleggsprosjekter.	<ul style="list-style-type: none"> Redusere mengden restavfall ved å legge til rette for god kildesortering på alle lufthavner. 	<ul style="list-style-type: none"> Arbeide planmessig og langsiktig med å redusere total mengde avfall både fra drift og bygg- og anleggsprosjekter. Kontinuerlig redusere matsvinn og være en pådriver for at usolgt mat skal gå til nytte (donasjon, salg til redusert pris ol.). 	<ul style="list-style-type: none"> Sorteringsgrad (%) ordinær drift. Sorteringsgrad (%) bygg- og anleggsprosjekter. Mengden avfall (tonn).
	Avinor skal ha oversikt over tilgjengelig materiell og masser som det er mulig å ombruke, og jobbe målrettet for å velge ombruk framfor å kjøpe nytt.	<ul style="list-style-type: none"> Ha ombruksløsninger for relevante produktkategorier. 	<ul style="list-style-type: none"> Stille krav til leverandører om produkter med lang levetid og mulighet for ombruk/gjenvinning. Integrere sirkulære vurderinger i tidligfaseplanlegging og prosjektering. 	<ul style="list-style-type: none"> Mengde ombrukte materialer (tonn).
Avinor skal prioritere miljømerkede produkter og tjenester, samt miljøsertifiserte leverandører og partnere. Samtidig skal krav til etikk, samfunnsansvar, mangfold og konkurranse ivaretas.	Innen 2030 skal Avinor redusere klima- miljøpåvirkning fra sine anskaffelser.	<ul style="list-style-type: none"> Forbedre datakvaliteten på alle innkjøpte varer og tjenester innen 2030. 	<ul style="list-style-type: none"> Stille tydelige klima- og miljøkrav i vesentlige anskaffelser i Scope 3. Benytt relevant klima- og miljødokumentasjon som en aktiv del av anskaffelsen. 	<ul style="list-style-type: none"> Andel aktivitetsbasert data i Kategori 1 (innkjøpte varer og tjenester) i klimagassregnskapet.
	Innen utgangen av 2026 skal datakvaliteten på vesentlige inngående ressurser være tilstrekkelig for å muliggjøre vurdering av miljø- og klimakonsekvenser.	<ul style="list-style-type: none"> Sikre tilstrekkelig datakvalitet på vesentlige inngående ressurser for å muliggjøre vurdering av miljø- og klimakonsekvenser. 	<ul style="list-style-type: none"> Mengde innkjøpte vesentlige ressurser (asfalt, stål og betong) (tonn). 	



AVINOR



OMBRUK

Ombrukstøy. Foto: Synne Strømmen.

Avinor skal jobbe etter sirkulære prinsipper - ved å velge materialer og produkter med så lav miljøpåvirkning som mulig, lang levetid, og mulighet for gjenbruk og reparasjon. Dette vil redusere uttak av jomfruelige ressurser og øke andelen resirkulerte og ombrukte materialer.

Når produktene ikke kan brukes om igjen i sin opprinnelige form, bør materialene gjenvinnes og brukes som råvarer inn i ny produksjon. Dette gjelder i Avinors egne aktiviteter og i samarbeid med leverandører, partnere og andre.

Det viktigste tiltaket for å begrense ressursbruk og avfallsmengde er å unngå innkjøp («refuse» i R-strategien). Vedlikehold har alltid vært prioritert

hos Avinor, og selskapets lufthavner har en lang tradisjon for reparasjon og gjenbruk av utstyr og materialer. Kontinuerlig innsats kombinert med godt etablerte- og implementerte systemer og rutiner for vedlikehold er allerede på plass. Omplussing av rullende materiell som sopebiler til andre lufthavner og systemer for forebyggende vedlikehold lokalt på lufthavnene er eksempler på dette.

Avinor jobber for å forebygge at avfall oppstår, og tilrettelegger for god kildesortering slik at mest mulig avfall kan materialgjenvinnes. All avfallshåndtering av ordinært og farlig avfall gjennomføres i samsvar med gjeldende regelverk. Avinors styringssystem fastsetter krav til avfallshåndtering og det legges til rette for effektiv kildesortering.

KLIMARISIKO OG NATURRISIKO

Avinor har i 2025 gjennomført både en klimarisikoanalyse og en naturrisikoanalyse.

Klimarisikoanalysen (utarbeidet i henhold til Task Force on Climate-related Financial Disclosures - TCFD) setter søkelys på å identifisere, vurdere og håndtere risikoer og muligheter knyttet til klimaendringer. Dette inkluderer både fysiske risikoer, som ekstremvær, og overgangsrisikoer, som regulatoriske endringer eller skift i markedspreferanser. TCFD gir et rammeverk for organisasjoner til å rapportere klimarelaterte finansielle risikoer, noe som muliggjør bedre beslutningstaking og økt åpenhet for investorer og interessenter.

På samme måte adresserer Task Force on Nature-related Financial Disclosures (TNFD) risikoer og muligheter knyttet til naturmangfold og økosystemer.

TNFD understreker viktigheten av å forstå hvordan virksomheter påvirker og er avhengige av naturlige økosystemer, samt de finansielle risikoene forbundet med tap av naturmangfold og nedbrytning av økosystemer. TNFD har som mål å veilede organisasjoner i å integrere hensyn til naturen i sine strategier, og dermed fremme bærekraftige beslutninger og økt motstandsdyktighet.

Sammen gir TCFD og TNFD komplementære rammeverk som hjelper Avinor med å navigere i de sammenkoblede utfordringene knyttet til klimaendringer og tap av natur, og sikrer langsiktig verdiskaping og bærekraft.

POLICY

Klima og miljø, herunder klimarisiko og naturrisiko, skal stå sentralt i de valg som tas for planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur.

Naturrisiko

I 2025 fullførte Avinor sin første naturrisikoanalyse. Denne er for egen drift og verdikjede vil analyseres som steg to i løpet av strategiperioden. Avinor har vurdert en rekke risikoer og muligheter i analysen. Disse kan oppsummeres som følger:

RISIKO	BESKRIVELSE	TILTAK
Økte kostnader for å tilpasse infrastruktur til fremtidens klima.	Mer uforutsigbare snø- og frostforhold, samt temperaturvariasjoner rundt frysepunktet, fører til utfordrende vintervedlikehold og drift, økte krav til infrastruktur og potensielt høyere kostnader.	Følges opp gjennom tiltak for klimarisiko.
Bortfall av naturlige stormbuffer kan gi økte kostnader.	Nedbrytning av naturlige stormbuffer, kombinert med hyppigere eller mer alvorlige stormer, kan føre til betydelige forstyrrelser og økte vedlikeholdskostnader.	Videre tiltak skal utformes og forankres i strategiperioden som en del av selskapets langsiktige oppfølging av analysen og integrering i styringsprosesser.
Strengere regelverk for arealbruk, PFAS og bruk og utslipp av avisingskjemikalier og nytt regelverk for mikroplast kan gi økte kostnader, forsinkelse i infrastrukturutviklingen og økt risiko for rettslige prosesser.	Strengere miljøregelverk kan gi: <ul style="list-style-type: none"> Begrensinger på arealbruk og krav til økologisk kompensasjon. Utløse rettslige prosesser og regulatoriske tiltak i forbindelse med PFAS. Utvidet overvåkning og oppgraderinger av infrastruktur for avisingskjemikalier. Nytt regelverk for mikroplast kan medføre overvåkning og kostbare tiltak. <p>Dette kan føre til økt operasjonell kompleksitet, høyere kostnader for etterlevelse og drift, og eventuelt også begrensninger i utvikling av lufthavner.</p>	Følges opp gjennom tiltak beskrevet under kapitlene «Forurensning» og «Naturmangfold og økosystemer». Videre tiltak skal utformes og forankres i strategiperioden som en del av selskapets langsiktige oppfølging av analysen og integrering i styringsprosesser.

MULIGHET	BESKRIVELSE	TILTAK
Arealeffektiv transport som konkurransefordel.	Luftfartens høye arealeffektivitet sammenlignet med andre transportformer kan gi en konkurransefordel i en fremtid med miljøvennlige teknologier og fossilfri luftfart.	Tiltak omfatter tiltakene under kapittel «Klima» og «Naturmangfold og økosystemer». Videre tiltak skal utformes og forankres i strategiperioden som en del av selskapets langsiktige oppfølging av naturrisikoanalysen og integrering i styringsprosesser.

Klimarisiko

Avinor har jobbet med klimatilpasning siden omkring år 2000, og klimarisiko er fulgt opp i både strategiske og operative risikovurderinger. Avinor har vurdert en rekke risikoer og muligheter i analysen. Disse kan oppsummeres som følger:

RISIKO	BESKRIVELSE	TILTAK
Økte kostnader for å tilpasse infrastruktur til fremtidens klima.	Med endret klima og mer ekstreme værforhold stilles det høyere krav til infrastrukturen, som kan medføre betydelige kostnader for Avinor. Videre kan mer ekstreme værforhold forstyrre den ordinære driften ved flyplassene og redusere inntekter ved å hindre at fly letter og lander, samt merutgifter til eksempelvis økt bruk av avisingskjemikalier.	Videre integrere klimarisiko i de årlig oppdaterte flyplass-spesifikke operasjonelle risikovurderingene og beredskapsplanene. Ha fokus på klimatilpasningstiltak som en del av arbeidet med revisjon av Avinors tilstandsrapporter for infrastruktur. Identifiserte tiltak vil bli prioritert per flyplass og implementert gjennom reinvesteringporteføljen. Regelmessig optimalisere og tilpasse operasjonelle prosedyrer og verktøy for flysikringstjenesten for å redusere identifisert klimarisiko.
Færre reisende grunnet dyrere billetter og endring i reisevaner.	Økte klimarelaterte avgifter og kostnader gir lavere etterspørsel etter flyreiser. Passasjerers reisevaner endres (færre gjennomførte reiser og flere reiser erstattes med andre transportformer). Medfører inntektsbortfall for Avinor.	Redusere Avinors egne klimagassutslipp (scope 1 og 2). Samarbeide med flyselskaper og andre aktører i luftfartssektoren for å muliggjøre reduksjoner i utslipp fra luftfartssektoren (scope 3), blant annet ved å: <ul style="list-style-type: none"> Effektivisere luftrummet Fremme økt bruk av bærekraftig flydrivstoff (SAF) og produksjon av SAF i Norge. Bidra til utvikling av null- og lavutslipps luftfart <p>Kommunisere luftfartens klima- og miljøpåvirkning samt utslippsreducerende tiltak.</p>
Investeringer i ny infrastruktur til lading / hydrogen krever betydelig kapital. Usikkerheten er stor og medfører risiko for feilinvesteringer.	Investering i hydrogen- og elektrifiseringsinfrastruktur for null- og lavutslippsfly krever betydelig kapital, langsiktig planlegging og tilstrekkelig nettkapasitet. Avinor risikerer å overinvestere i nettforbindelser og energiforbedringer som kanskje ikke blir nødvendige, eller å møte kritikk dersom infrastrukturen ikke holder tritt med fremtidige behov.	Gjennomføre kostnadseffektive tiltak for å forberede skalerbar lade- og hydrogeninfrastruktur for fly på Avinors lufthavner. Dette inkluderer deltakelse i FoU-prosjekter, samarbeid med interessenter og den norske transportsektoren gjennom Nasjonal transportplan (NTP), kartlegging av behov og nøye planlegging. Arbeide for å sikre offentlig finansiering og støtte til utviklingen av denne infrastrukturen.

MULIGHET	BESKRIVELSE	TILTAK
Nye former for fossilfri transport og ny luftmobilitet gjør det mulig for Avinor å utvide sine tjenestetilbud og dra nytte av fremvoksende markeder for bærekraftige transportløsninger.	Nye former for fossilfri lufttransport gir Avinor muligheten til å diversifisere egne forretningsaktiviteter. Dette kan gi nye inntektsstrømmer ettersom Avinor utvider tjenestetilbudet og drar nytte av fremvoksende markeder for bærekraftige transportløsninger. Videre kan det styrke Avinors omdømme.	Vellykket gjennomføring av tiltakene for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten.

AVINOR AS

Besøksadresse: Dronning Eufemias gt 6, 0191 Oslo

Postadr: Postboks 150, 2061 Gardermoen

Organisasjonsnummer: 985198292

Telefon: 67 03 00 00

avinor.no