

KLIMA- OG MILJØSTRATEGI

2023-2025



INNHOOLD

Konsernsjefen har ordet.....	3
Avinors klima- og miljøpolicy.....	6
Klima.....	7
Energi.....	10
Naturmangfold.....	11
Sirkulær økonomi og avfallshåndtering.....	13
Vann og grunn.....	15
Fly- og helikopterstøy.....	17

KONSERNSJEFEN HAR ORDET

Omstillingen til null- og lavutslippsluftfart står høyt på Avinors strategiske agenda. Vi jobber både for å redusere Avinors egne utslipp – og sammen med bransjen for å redusere de totale utslippene fra luftfarten. Dette er en prosess som krever målrettet og systematisk innsats over tid. Avinor har ansvar for å tilrettelegge infrastrukturen for luftfarten, men vi skal også være en pådriver for omstilling av bransjen som helhet.

Når luftfarten har lykket med fossilfri omstilling, har den alle muligheter til også å være den mest naturvennlige transportformen. Luftfart krever få naturinngrep. Fra 800 meter til 3 kilometer rullebane er nok til å komme seg rundt i Norge og videre ut i verden. Samtidig har Avinor ansvar for å minimere hvordan våre aktiviteter påvirker natur og lokalmiljø på og rundt flyplassene. Det er et ansvar vi tar svært alvorlig.

Det er viktig å ha fullstendig oversikt over Avinors totale klima- og miljøpåvirkning, samt konkrete, målrettede tiltak for hvordan vi skal redusere påvirkningen. EUs taksonomi og innføringen av EUs bærekraftrapporteringsdirektiv (CSRD), som trer i kraft fra 2024, stiller dessuten nye og mer omfattende krav til rapporteringen.

Avinors klima- og miljøstrategi setter tydelig retning for hvordan vi kontinuerlig skal forbedre egne miljøprestasjoner. Vi skal være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart, både på kort og lang sikt, innenfor seks områder: klima, energi, naturmangfold, sirkulær økonomi og avfallshåndtering, vann og grunn, og støy.

Strategien er et verktøy for å kunne vektlegge Avinors klima- og miljømål i selskapets beslutninger. Dette dokumentet er også en veileder for hvordan klima og miljø skal stå sentralt i de valg som tas for planlegging, etablering, utvikling og daglig drift av bygninger og infrastruktur.

For å lykkes med omstilling til fossilfri luftfart og redusere miljøpåvirkningen vår mest mulig, må vi jobbe med klima- og miljømålene i hele organisasjonen. Det er et lederansvar, og en oppgave for alle ansatte i Avinor.

Abraham Foss



Abraham Foss
Konsernsjef Avinor



AVINORS KLIMA- OG MILJØPOLICY

Denne policyen ble vedtatt 31. oktober 2023, og beskriver overordnede prinsipper for klima og miljø i Avinor. Formålet er å forbedre Avinors egen miljøprestasjon og at selskapet er en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart.

Avinor skal etterleve myndighetspålagte og egne krav, og 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 jobbe aktivt med å redusere denne:

- Avinors klima- og bærekraftsmål skal vektlegges i Avinors beslutninger.
- Avinor skal være en aktiv pådriver for bærekraftig luftfart. Det skal være enkelt for reisende å ta bærekraftige valg på våre lufthavner.
- Avinor skal sette vitenskapsbaserte kortsiktige og langsiktige klimamål, og årlig redusere utslipp fra egen drift.
- Avinor skal jobbe sammen med resten av luftfartsbransjen og tilrettelegge for at norsk luftfart når målet om å være fossilfri innen 2050.
- Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø.

- Avinor skal drifte og utvikle lufthavner på en måte som sikrer at skadevirkninger på natur minimeres. Natur av nasjonale og vesentlig regionale interesser vektlegges spesielt og positive tiltak gjennomføres der dette er mulig.
- Avinor skal jobbe etter sirkulærøkonomiske prinsipper med best mulig bruk av materielle ressurser.
- Avinor skal arbeide aktivt for å begrense støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnens nærområder.
- Avinor ønsker å handle og samarbeide med leverandører og partnere som tar miljø på alvor. Der det er mulig skal Avinor prioritere å velge produkter og tjenester som er miljømerkede og samarbeide med miljøsertifiserte leverandører og partnere.
- Klima og miljø skal stå sentralt i de valg som tas for planlegging, etablering, utvikling og drift av Avinors bygninger og infrastruktur.

KLIMA

Menneskeskapt klimagassutslipp er et globalt problem som medfører irreversible klimaendringer. Verden må i 2050 være et tilnærmet nullutslippssamfunn for at målene i Paris-avtalen skal nås. Det krever omfattende utslippsreducerende tiltak i alle sektorer, inkludert luftfart.

De største luftfartsrelaterte klimagassutslippene kommer fra selve flytrafikken, dernest kommer passasjerers og ansattes transport til og fra lufthavnene (tilbringertjenesten) og til slutt klimagassutslipp knyttet til drift av lufthavnene.

Miljø og bærekraft er en viktig del i Avinors konsernstrategi, og klima og energi er tillagt særlig vekt. I samarbeid med flyselskapene og andre aktører har Avinor gjennomført en rekke utslippsreducerende tiltak. Null- og lavutslippsfly for passasjertrafikk er under utvikling. Luftrommet effektiviseres. Bærekraftig flydrivstoff er allerede tatt i bruk, og økt produksjon og innfasing vil være avgjørende for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten.

Det er behov for forsterket innsats og et tett samarbeid mellom mange aktører for å nå målet om at norsk luftfart skal være fossilfri innen 2050.

Avinors interessenter har stadig større forventninger til selskapets klimaarbeid, og blant annet finansmarkedet er opptatt av klimarisiko.

Klimarisiko handler både om hvordan de fysiske konsekvensene av klimaendringer vil påvirke natur og samfunn, og hva overgangen til et samfunn med netto null utslipp vil innebære. Avinor jobber systematisk med å redusere både fysisk klimarisiko (klimatilpasning) og overgangsrisiko.

Langsiktig mål

- Tilrettelegge for at norsk luftfart når målet om å være fossilfri innen 2050.

Kortsiktig mål

- Avinor forplikter seg til å sette både kortsiktige og langsiktige klimamål for egen virksomhet som er i tråd med Science Based Targets initiative (SBTi).
- 25 prosent kurvede innflygninger (RNP AR) ved Oslo lufthavn innen 2025.

Tiltak

- Omstille fossilt drevet utstyr til elektrisk, hydrogen eller biogass der det er mulig, og ellers redusere klimagassutslipp ved hjelp av avansert biodiesel.
- Etablere biogassanlegg for leveranse av strøm og fjernvarme til Svalbard lufthavn
- Pådriver for økt produksjon og innfasing av bærekraftig flydrivstoff.
- Pådriver for økt og tidlig bruk av null- og lavutslippsfly.
- Optimalisere luftrom, inn-/utflygninger og taxing for reduksjon av utslipp.
- Implementere kurvede innflygninger på alle Avinors langbaneplasser innen 2028.



- Bygninger og infrastruktur skal prosjekteres for økte klimapåkjenninger, som ekstremvær, økt nedbør, vind etc., både ved nybygg og ved oppgradering av eksisterende bygg.

KPIer

- Egne klimagassutslipp, årlig rapportering iht. SBTi-krav.
- Andel elektriske kjøretøy (biler/varebiler).
- Andel kurvede innflygninger Oslo lufthavn.
- Andel kontinuerlige nedstigninger (CDO).

CSRD

ESRS E1

Klima

FNs bærekraftsmål





ENERGI

Avinor har et betydelig energiforbruk, og med lading av kjøretøy og etter hvert innfasing av elektrifiserte luftfartøy vil energiforbruket øke.

Energien som forsyner Avinors bygningsmasse og infrastruktur kommer hovedsakelig fra innkjøpt elektrisitet. Noen lufthavner er knyttet til fjernvarmenett. I tillegg har noen lufthavner egenprodusert energi fra sjøvann, grunnvarme og sol.

Energien brukes til blant annet oppvarming, kjøling, belysning, baneanlegg og annet teknisk utstyr. Ved å redusere eget energiforbruk og samtidig skifte til egenprodusert fornybar energi, vil energien kunne brukes på andre områder som bidrar til ytterligere kutt i klimagassutslipp, som en overgang fra fossile til elektriske kjøretøy.

Med fokus på innovasjon i valg av energiløsninger er Avinor også med på å utvikle energimarkedet i en mer avansert og renere retning.

I Avinors konsernstrategi 2022-2025 er det besluttet at selskapet skal være en pådriver for nye energibærere (elektrisitet og hydrogen) til null- og lavutslipps luftfartøy, og vurdere etablering av egen elektrisitetsproduksjon.

Langsiktige mål

- Tilrettelegge for at alle Avinors lufthavner har tilstrekkelig lade- og/eller hydrogeninfrastruktur.
- Etablere egen energiproduksjon på utvalgte lufthavner.

Kortsiktige mål

- Ta en ledende rolle i energiomstillingen på lufthavnene og ha pilotlufthavner med infrastruktur for null- og lavutslipps luftfartøy i tidlig fase.
- Redusere innkjøpt energi til 225 GWh i 2025 [1].

Tiltak

- Etablere tilstrekkelig, standardisert, skalerbar ladeinfrastruktur for kjøretøy
- Jobbe med pilotering med samarbeidspartnere for å tilrettelegge for lade- og/eller hydrogeninfrastruktur for luftfartøy.
- Kompetanseheving i driften (SD-anlegg og EOS).
- Investering i lønnsomme energitiltak
- Bygge ut solkraft på lønnsomme lokasjoner.

KPI

- GWh innkjøpt energi.

CSR

ESRS E1

Klima

FNs bærekraftsmål



[1] Revidert mål kommer i 2024.

NATURMANGFOLD

Avinors lufthavner ligger omkranset av natur og grøntområder. Mange er plassert i og ved verdifulle naturområder som artsrike enger, våtmark, gyteområder og lakseelver.

Avinor påvirker naturen negativt ved blant annet arealbeslag og utslipp, og noen ganger positivt ved skjøtsel og skjerming fra ferdsel. Samtidig er lufthavnene også avhengig av naturen for tjenester som flomdemping, vann- og jordrensing og råstoff.

Avinor påvirker naturen indirekte ved egne anskaffelser og krav til kontraktspartnere, og ved salg av varer på lufthavnene. Globalt har lufthavner tatt en viktig rolle i arbeidet mot handel med truede arter.

FNs naturavtale tegner opp en visjon for 2050 der naturen er verdsatt, bevart, restaurert og klokt forvaltet. Avtalen sier vi skal "stans og reversere" tap av natur innen 2030 med fire overordnede og 23 konkrete delmål blant annet å redusere tap av områder med viktig naturmangfold til nær null, at all natur skal forvaltes bærekraftig, at 30 % av ødelagt natur skal restaureres innen 2030 og at næringslivet skal ta ansvar ved å overvåke, vurdere og opplyse om naturrisiko, samt fremme bærekraftige produksjonsmønstre.

Regjeringens eierskapsmelding "Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap" beskriver forventninger om at de statlig eide selskapene setter mål og iverksetter tiltak for reduksjon av negativ påvirkning på naturmangfold og økosystemer, samt rapporterer om måloppnåelse i henhold til anerkjente naturrisikostandarder. Her omtales også naturpositive forretningsmodeller som skal gå lengre enn å bare redusere negativ påvirkning på natur.

Avinor har i lengre tid kartlagt og hatt oversikt over naturverdier på og rundt lufthavnene og brukt dette i drift og planlegging. Det stilles miljøkrav i store utbyggingsprosjekter og i flere kontrakter. For å oppfylle forventninger og krav må innsatsen ytterligere systematiseres og forsterkes.

Langsiktig mål

- Jobbe systematisk for å redusere egen negativ påvirkning, og øke positiv påvirkning på naturmangfold og økosystemer.

Kortsiktig mål

- Minimere tap av all natur og unngå inngrep som påvirker truede- eller nær truede naturtyper og arter.
- Hver lufthavn skal gjennomføre minst ett positivt tiltak innen 2030.

Tiltak

- Tiltakshierarkiet, alternativvurderinger og kunnskap om naturverdiene skal benyttes fra tidlig fase i planlegging, prosjekter og drift.
- Dokumenterte alternativvurderinger skal alltid gjennomføres i tidlig fase dersom det er aktuelt med inngrep i områder med natur av nasjonale og vesentlige regionale interesser. Alternativvurderingene skal vektlegges i beslutningsprosessen.
- Etablere arealregnskap
- Kartlegge fremmede arter og iverksette tiltak der det er nødvendig.
- Kartlegge og følge opp naturrisiko.
- Stille krav i innkjøp og kontrakter som fremmer avskogingsfrie verdikjeder.

KPIer

- Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.
- Antall dekar omdisponert dyrket mark
- Andel lufthavner med positive tiltak gjennomført.
- Andel lufthavner som har kartlagt fremmede arter.

CSRD

ESRS E4
Biologisk mangfold og økosystemer

FNs bærekraftsmål



SIRKULÆR ØKONOMI OG AVFALLSHÅNDTERING

Utvinning og bruk av naturressurser har økt kraftig de siste 20 årene og ventes doblet mellom 2015 og 2050[2]. Større innslag av sirkulær økonomi er vesentlig for å nå globale klimamål og for å nå FNs bærekraftsmål.

Sirkulær økonomi handler om å redusere forbruket og produksjonen av nye varer, og heller gjenbruke og resirkulere det som allerede finnes. Det betyr at materialer, produkter og ressurser ikke blir kastet, men beholdt i kretsløpet så lenge som mulig. På den måten kan vi spare naturen for unødvendig uttak av ressurser og bidra til å stoppe tap av biologisk mangfold og kutte i klimagassutslipp.

Omstilling til en mer sirkulær økonomi fordrer ofte at behovet for materialer blir dekket på nye måter, at nye og mer bærekraftige produkter og forretningsmodeller blir utviklet, og at materialer blir brukt på nye måter.

For mange selskaper er det risiko forbundet med lineære verdikjeder, og omstilling til mer sirkulære verdikjeder kan være nødvendig for fremtidig tilgang til innsatsfaktorer og fortsatt drift. Samtidig kan mer sirkulære prosesser og forretningsmodeller gi kostnadsbesparelser eller skape nye konkurransefortrinn og forretningsmuligheter.

Avinor skal jobbe etter sirkulære prinsipper. Dette innebærer å søke sirkulære løsninger, materialer og produkter som gir så lav miljøpåvirkning som mulig, varer lenge, kan repareres og oppgraderes og brukes om igjen.

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.

Langsiktige mål

- Øke ombruk og sirkularitet med en ambisjon om zero waste - kun ressurser i kretsløp.

Kortsiktige mål

- Redusere mengde restavfall fra ordinær drift med 25% innen 2025, samt redusere total mengde avfall (referanseår 2019).
- Kontinuerlig redusere matsvinn og være en pådriver for at usolgt mat skal gå til nytte (donasjon, salg til redusert pris ol.).
- Redusere bruk av plast samt sikre forsvarlig håndtering av plast og plastavfall i hele verdikjeden.

Tiltak

- Utarbeide rutiner for, og vise frem, gode løsninger for ombruk.
- Utarbeide krav i samarbeid med relevante fagmiljø for kontrakter og anskaffelser.
- Ha gode løsninger som tilrettelegger for riktig kildesortering, reparasjon og ombruk.
- Fase ut bruk av engangsartikler der dette er mulig.
- Kartlegge omfang og løsninger for å minimere mengde plast og mikroplast.

KPIer

- Sorteringsgrad (%) og utvikling avfallsmengde (tonn).
- Matsvinn (g)/pax og porsjoner donert/solgt til redusert pris.

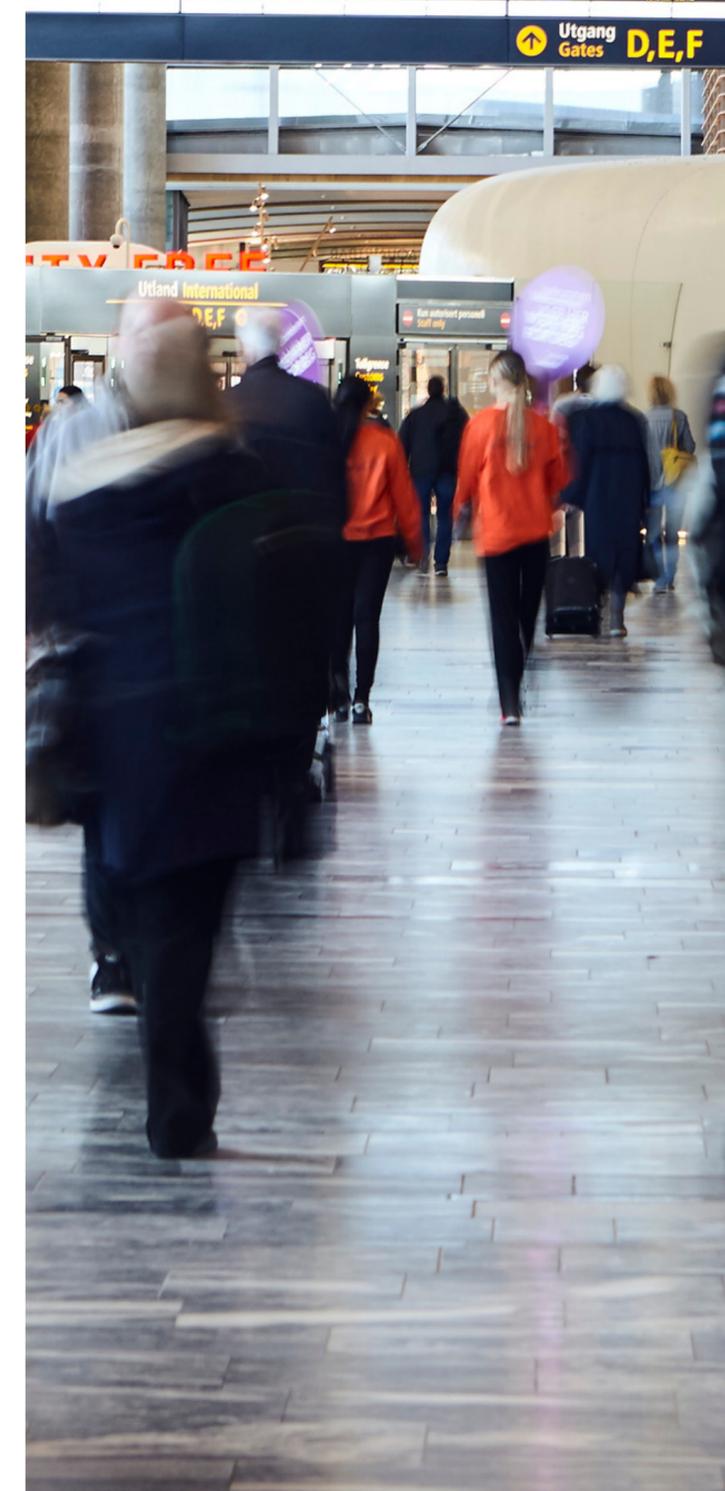
CSR

ESRS E5
Ressursbruk
og sirkulær
økonomi

FNs bærekraftsmål



Time	Flight	Gate	Destination	Time	Flight	Gate	Destination
14:50	DY816	A12	Bergen	16:05	SK3121	Frankfurt	
15:00	SK1322	A4	Ålesund	16:05	SK1321	Ålesund	
15:00	SK496	D5	Stockholm	16:10	WF183	via Sardinia	
15:00	DY816	C4	Stavanger	16:10	SK459	Kabonshavn	
15:00	DY816	E2	Stockholm	16:15	SK4139	Stavanger	
15:05	DY410	A20	Ålesund	16:15	VY8139	Bercelona	
15:05	SK809	F19	London/Heathrow	16:15	SK273	Bergen	
15:10	DY810	E11	Helsinki	16:20	DY818	Stavanger	
15:10	SK4035	C1	Stavanger	16:20	DY7191	Fort Lauderdale	
15:10	SK1471	E15	Kabonshavn	16:20	DY820	Bergen	
15:15	DY716	C6	Trondheim	16:20	SK318	Trondheim	
15:25	FI1377	F20	London/Stansted	16:20	SK4745	Brusset	
15:30	SK271	A10	Bergen	16:20	DY769	Trondheim	
15:30	SK2111	A24	Kristiansund	16:25	SK4124	Trondheim	
15:30	DY548	A26	Stord	16:25	SK3183	Genève	
15:40	DY716	C6	Trondheim	16:30	DY190	Haugesund	
15:40	SK312	Bergen	Trondheim	16:30	DY4116	Stockholm	
15:40	DY618	Bergen	Bergen	16:30	SK217	Amne Sten	
15:40	SK4116	Bodo	Paris/CDG	16:35	SK819	Paris/CDG	
15:45	WF191	Ferdø	Kristiansund	16:40	DY276	Kristiansund	
15:50	DY2104	London/Gatwick	Zurich	16:40	SK841	Zurich	
15:50	SK4124	Molde	Paris/CDG	16:45	SK855	Paris/CDG	
15:55	DI1228	Kabonshavn	Floer	16:55	WF116	Floer	
15:55	SK4194	Hordaland/Hovik	Haugesund	16:55	SK316	Haugesund	
16:00	SK4195	Stavanger	Trondheim	17:00	DY762	Trondheim	
16:00	WF149	via Oslo-Volda	Bergen	17:00	SK277	Bergen	
16:00	SK882	Stockholm	Trondheim	17:00	SK364	Trondheim	
16:00	SK1105	Billund	Düsseldorf	17:00	SK818	Düsseldorf	
16:00	DY410	Molde	Bergen	17:00	DY822	Bergen	
16:00	DY814	Bergen	Kristiansund	17:00	SK221	Kristiansund	



[2] FNs internasjonale ressurspanel (International Resource Panel, IRP).



VANN OG GRUNN

Ulike typer forurensninger og utslipp kan ha negative effekter på miljøet. Både vanddirektivet og EU sin varslede jordhelselov har ambisiøse mål om god status for Europas vann- og landarealer. Risiko for vann- og grunnforurensning ved dagens drift av flyplassene er hovedsakelig knyttet til flyavising, baneavising, brannøving og risiko for drivstofflekkasjer fra tanker og ved påfyll av drivstoff.

Alle Avinors lufthavner har gyldige utslippstillatelser i henhold til forurensningsloven, som blant annet setter krav til maksimal bruk av kjemikalier til brannøving, fly- og baneavising, og som plikter 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 jobber for at belastningen på miljø rundt lufthavnene er så lav som mulig. Dette skal oppnås gjennom systematisk arbeid, gode vedlikeholdsrutiner og beredskapssystemer.

Avinor stiller også miljøkrav ved både egne og til partneres innkjøp av kjemikalier og produkter.

Det finnes forurensning knyttet til historiske aktiviteter og søl på Avinors lufthavner. Tidligere bruk av PFAS[3]-holdig brannskum har ført til forurensning i grunnen på flere av Avinors brannøvingsfelt, samt andre arealer som historisk ble benyttet til øvingsaktivitet.

Disse forurensningene bidrar fremdeles til at noe PFAS lekker ut i naturen omkring lufthavnene. Avinor har satt i gang et omfattende opprydningsarbeid for å hindre at PFAS-forbindelser spres i naturen.

Langsiktig mål

- Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø.
- Eksisterende grunnforurensning skal håndteres i henhold til regelverk og ikke føre til skade for helse og/eller miljø.
- Avinor skal bidra til den nasjonale målsetningen om å redusere utslipp av PFAS.

Kortsiktig mål

- Ha oppdaterte og relevante utslippstillatelser etter forurensningsloven og etterleve disse.
- Legge til rette for å redusere forbruket av fly- og baneavisingkjemikalier.

- Rydde i PFAS-forurensede områder i henhold til pålegg fra Miljødirektoratet.
- Velge produkter og kjemikalier med minst risiko for miljøet, og være en pådriver for at de mest miljøvennlige kjemikaliene brukes i hele luftfarten.

Tiltak

- Gjennomføre opprydning av PFAS-forurensede lokaliteter ved to lufthavner per år i tidsrommet 2023-2027.
- Overvåke bruk av kjemikalier og sette inn tiltak der dette er nødvendig for å hindre redusert miljøtilstand.
- Standardisere og samarbeide for å redusere forbruk av avisingskjemikalier
- Være en pådriver for bruk av trygge og bærekraftige kjemikalier og produkter.

KPIer

- Antall akutte, utilsiktede utslipp til grunn og vann.
- Overskridelser av tillatt kjemikaliemengde i utslippstillatelsen
- PFAS: Antall lokaliteter (lufthavner) hvor tiltak er gjennomført.
- PFAS: Mengde PFAS (kg) tatt ut av kretsløpet ved fjerning eller spredningsreducerende tiltak.
- Antall lufthavner med redusert tilstand i vannmiljø.

CSRD

ESRS E2

Forurensning

FNs bærekraftsmål



[3] PFAS er en gruppe fluorholdige stoffer hvor flere er lite nedbrytbare, giftige og akkumulerer i næringskjeden

FLY- OG HELIKOPTERSTØY

Støy er uønsket lyd, og regnes som forurensning etter forurensningsloven. Myndighetene har satt grenseverdier for støy utenfor boliger, og annen støyfølsom bebyggelse.

De fleste lufthavner er plassert i områder med lav befolkningstetthet. Av alle som er regnet som støyutsatte (SPI) i Norge, er 2% utsatt for flystøy (SSB 2019). Utvikling av flyflåten har gått mot mer støysvake fly, slik at selv om det er flere flybevegelser er støyutviklingen for eksempel ved Gardermoen uendret.

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

Innføring av kurvede inn- og utflygningsprosedyrer ved lufthavnene styrer fly- og helikoptertrafikk i større grad utenom der mennesker bor, og er et av de viktigste tiltakene for å redusere støybelastningen, samtidig som kortere flytraséer også gir mindre utslipp av klimagasser.

Avinor er ansvarlig for kartlegging av støy rundt selskapets sivile lufthavner. Slik støykartlegging skal vise flystøysonegrenser etter definisjonene i Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442.

Arbeidet pågår planmessig og støysonekartene oppdateres etter gitte intervaller. Resultatene oversendes de respektive kommunene fortløpende. Kommunene skal legge disse flystøysonene inn i sine kommune- og reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven, for å kunne ta nødvendig hensyn til flystøybelastning ved sin arealdisponering.

Langsiktige mål

- Avinor skal arbeide aktivt for å redusere støybelastningen fra fly- og helikoptertrafikk for bosatte i lufthavnens nærrområde.
- Øke prosentvis andel kurvede innflygninger (RNP AR).
- Eliminere nattavganger for alle fly med EPN88dB ved Oslo lufthavn.

Kortsiktige mål

- 25 % kurvede innflygninger (RNP AR) ved Oslo lufthavn i 2025.

Tiltak

- Utarbeide prosedyrer for kurvede innflygninger for åtte nye lufthavner innen 2025.
- Implementere kurvede innflygninger på alle Avinors langbaneplasser innen 2028
- Helikopterstøy-isolering ved Bergen lufthavn Flesland (5 stk. innen utgangen av 2026).
- Fysiske tiltak i form av passasjerbroer ut til flyene, parkeringshus og forbedring av fasadene på eksisterende bygningsmasse, i tillegg til organisatoriske tiltak på Harstad/Narvik Evenes lufthavn (EVE).

KPI

- Antall nye etablerte og igangsatte RNP AR (kurvede inn- og utflygningstraséer).
- Andel gjennomførte kurvede innflygninger på Oslo lufthavn.

CSRD

ESRS E2

Forurensning

FNs bærekraftsmål



OM AVINOR

Avinor eier 43 lufthavner, inklusive datterselskapet Svalbard lufthavn AS og Værøy heliport. I tillegg er Haugesund lufthavn leid ut og Fagernes lufthavn skal selges. Dette nettverket binder Norge sammen – og Norge sammen med verden.

Avinor er en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten og en pådriver for å redusere de samlede klimagassutslippene fra norsk luftfart. Selskapet har en ledende rolle i arbeidet med utvikling og leveranse av bærekraftig flydrivstoff og elektrifisering av luftfarten.

Totalt reiste 49 millioner passasjerer til, fra eller via Avinors lufthavner i 2023, en økning på 10 prosent sammenlignet med året før. Avinor bidrar til at reisene gjennomføres på en sikker, effektiv og mest mulig miljøvennlig måte. 2845 medarbeidere har ansvar for å planlegge, bygge ut og drive et samlet lufthavn- og flysikringssystem. Avinor finansieres av brukerne, gjennom luftfartsavgifter og salg på lufthavnene.

AVINOR AS

Besøksadresse: Drammensveien 144,
0277 Oslo

Organisasjonsnummer: 985198292

Telefon: 67 03 00 00

avinor.no