

# MILJÖRAPPORT VISBY AIRPORT 2026

För verksamhetsåret 2025



Level 5



**Swedavia, Visby Airport**  
2025-03-31

Gunnar Jonasson  
Flygplatschef

Lisa Larsson  
Miljöchef

*Enligt Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport; NFS 2016:8.  
Tillsynsmyndighet: Länsstyrelsen i Gotlands län.*

**Innehåll**

<b>1.</b>	<b>Verksamhetsbeskrivning (5 § 1)</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Tillstånd (5 § 2)</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Anmälningssärenden beslutade under året (5 § 3)</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Andra gällande beslut (5 § 4)</b>	<b>5</b>
<b>5.</b>	<b>Tillsynsmyndighet (5 § 5)</b>	<b>5</b>
<b>6.</b>	<b>Tillståndsgiven och faktisk produktion (5 § 6)</b>	<b>6</b>
<b>7.</b>	<b>Gällande villkor i tillstånd (5 § 7)</b>	<b>6</b>
<b>8.</b>	<b>Kommenterad sammanfattning (5 § 8)</b>	<b>18</b>
8.1	Flygvägar och buller	
8.2	Utsläpp till luft och klimatpåverkan	
8.3	Utsläpp till mark och vatten	
8.4	Förbrukning av råvaror och energi	
8.5	Avfallsmängder	
<b>9.</b>	<b>Åtgärder för drift och kontrollfunktioner (5 § 9)</b>	<b>22</b>
9.1	Grundvattenövervakning och styrning	
9.2	Underhåll dammar	
<b>10.</b>	<b>Åtgärder vid driftstörningar/händelser (5 § 10)</b>	<b>23</b>
<b>11.</b>	<b>Åtgärder för att minska förbrukning (5 § 11)</b>	<b>24</b>
11.1	ACA nivå 5	
11.2	Energianvändning	
11.3	Regional vattensamverkan	
11.4	Kulturmiljövård	
11.5	Laddinfrastruktur	
11.6	Elflyget som motor för stärkt regional tillväxt	
11.7	Flight Plan '25 – The Nordic Green Aviation Summit	
<b>12.</b>	<b>Ersättning av kemiska produkter mm (5 § 12)</b>	<b>25</b>
<b>13.</b>	<b>Förebygga avfall (5 § 13)</b>	<b>26</b>
13.1	Avfall till återbruk och återvinning	
<b>14.</b>	<b>Åtgärder för att minska miljörisker (5 § 14)</b>	<b>26</b>
14.1	Historisk miljöskuld PFAS	
14.2	Remisshantering	
14.3	Minskade utsläpp till luft	
14.4	Samverkansövning på Visby flygplats	
14.5	Utbildning	
<b>Bilaga 1</b>	<b>Rapport gällande FMs verksamhet vid Visby Airport</b>	
<b>Bilaga 2</b>	<b>Årsrapport köldmedia Swedavia</b>	



# 1. Verksamhetsbeskrivning (5 § 1)

## 1.1 Kortfattad beskrivning av verksamheten

Visby Airport är lokaliserad strax norr om Visby och drivs sedan den 1 april 2010 av Swedavia AB med staten som enda ägare. Swedavia AB ska inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Swedavia köper flygtrafikledning från LFV.

- Transportstyrelsen ansvarar för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet.
- Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för alla trafikslag.
- Tillsynsmyndighet för miljöfarlig verksamhet är Länsstyrelsen i Gotlands län.

Förutom förvaltning, operativ ledning, underhåll och utveckling av enheterna, har Swedavia AB även verksamhetsansvaret för den yttre miljön, flygsäkerheten och luftfartsskyddet. Den operativa verksamheten består i huvudsak av start- och landningstjänst, räddningstjänst, passagerarservice och säkerhetstjänster. Swedavia ansvarar även för lokalförvaltning och parkeringsservice på flygplatsen. Inom det så kallade Helge Norr (F17G) bedriver Försvarmakten verksamhet inom avgränsat område. Verksamheten gentemot Swedavia regleras i ett övergripande centralt avtal mellan Försvarmakten och Swedavia samt ett lokalt avtal med Visby Airport. Försvarsinspektören för hälsa och miljö, FIHM, utövar tillsyn gentemot den militära verksamheten.

Huvudsaklig verksamhet är förlagd till flygplatsområdet. En yttre station med flyghjälpmiddel finns vid Bingers kvarn. Flygvägar till och från Visby Airport går till största delen över vatten. Huvuddelen av verksamheten sker under dagtid. Den civila flygverksamheten består av:

- inrikestrafik; främst linjefart till/från Arlanda och Bromma
- samhällsviktiga transporter; ambulansflyg, -helikopter, fångtransporter samt flygfrakt
- utrikestrafik; charter
- allmänflyg; privat-, sport- och rekreationsflyg, affärs- bruks- och skolflyg

Verksamheten vid flygplatsen omfattar även:

- Drift och underhåll av terminal, bansystem och flygplatsljus.
- Drivmedelshandling och drivmedelstjänster åt flygföretag, såsom tankning av flygplan.
- Fälthållning, såsom gräsklippning och snöröjning.
- Drift av fältgarage för fordon och maskiner samt fordonsverkstad.
- Drift och underhåll av bil- och cykelparkering.

Den operativa driften består av 4 skift vilket säkerställer arbetstidsvillkor och redundans i verksamheten.

Under året har drygt 33 miljoner passagerare rest till och från Swedavias tio flygplatser, en ökning med 2,4% jämfört med år 2024. På Visby Airport minskade antalet passagerare med 11 % jämfört med 2024, till 261 982 resenärer (linjefart och charter). Den reguljära linjefarten på Visby Airport har i huvudsak bedrivits av SAS. I oktober startade Brommaflyg sin trafik till Bromma och därmed fick Gotland återigen trafik till både Arlanda och Bromma. Under sommaren trafikerades Visby Airport även av Norwegian (Arlanda), Finnair (Helsingfors) och Västflyg (Trollhättan).



## 1.2 Huvudsaklig påverkan på miljön och människors hälsa

Verksamheterna vid Visby Airport kan påverka miljön och människors hälsa på olika sätt, främst genom buller för närboende och utsläpp till luft, mark och vatten. Verksamheterna bidrar även till miljöpåverkan genom förbrukning av resurser och energi samt transporter.

## 2. Tillstånd (5 § 2)

Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län lämnar med stöd av 9 kap. miljöbalken, Swedavia AB, med org.nr. 556797-0818, tillstånd till civil flygplats med infrastruktur för militär flygverksamhet inom fastigheterna Visby Annelund 1:72 m.fl. i Gotlands kommun.

Tillståndet gäller för en årlig omfattning av högst 35 750 flygrörelser, varav 30 000 civila flygrörelser och 5 750 militära flygrörelser.

*Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län, beteckning 5511-22691-2013, 2015-01-29.*

Tillståndet togs i anspråk 2017-01-01. Detta meddelades tillsynsmyndigheterna Länsstyrelsen och Generalläkaren 2016-12-29. Tillståndet gäller tills vidare.

Överklagan avseende bullerskyddsåtgärder. Revidering av villkor 6 och 7: *Regeringsbeslut Miljö- och energidepartementet, M2015/02781/Me, 2017-09-14.*

Fråga om slutliga villkor avseende bullerskyddsåtgärder för civil flygtrafik. Villkor 6a: *Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län, beteckning 551-37729-2018, 2019-11-25.*

Fråga om slutliga villkor avseende förorenat dagvatten. Villkor 22 och 23 gäller från år 2023: *Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län, beteckning 551-59791-2021, 2022-12-06.*

Fråga om ändring av villkor avseende flygbränsle och övriga drivmedel. Villkor 15: *Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län, beteckning 551-2516-2023, 2023-06-29.*

## 3. Anmälningssärenden beslutade under året (5 § 3)

Kortfattad beskrivning av anmälningsskyldiga ändringar enligt 1 kap. 10-11 §§ miljöprövningsförordningen och övriga aktuella ärenden under året.

**2025-02-04 Information om borrhning** i område som gränsar till sekundärt vattenskyddsområde. Återkoppling från Region Gotland att ingen anmälan krävs.

**2025-03-12 Ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning**, dnr 1170-2025. Beslut om undersökning och schaktningsövervakning. I samband med grävningen upptäcktes en ny stensättning vilken registrerats i Fornreg som L2025:4032. Ärendet avslutat.

**2025-03-27 Information planerad ny Brandövningsplats**, dnr 1525-2025. Ärendet avslutat. Swedavia återkommer med anmälan alternativt tillståndändring när det blir aktuellt.

**2025-03-30 Säsongsrapport Rening av PFAS 2023-2024** (dnr 1532-2025). Avslutat.

**2025-04-14 Kompletterande information om justerade flygprocedurer**, dnr 2073-2025. De nya procedurer som publiceras i maj påverkar inte miljö eller människors hälsa. Avslutat.

**2025-05-09 Återkoppling på Miljörapport 2024** (dnr 1564-2025). En mindre brist noterades avseende redovisning av överflygningar. Vidtagna åtgärder kan utvecklas. Avslutat.

**2025-05-09 Köldmedierapport 2024**. Inga avvikelser. Bifogas miljörapport. Avslutat.

**2025-05-09 Driftstörning dagvattenrening**. Se avsnitt 10.

**2025-05-12 Information underhåll Bantvätt**, dnr 2254-2025. Flygplatsens start-/landningsbana tvättades i början av juni med högtryckstvätt för att få bort gummibeläggningar och öka friktionen på banan. Sammanställning av slutrapport pågår. Se även 8.5.5.

**2026-01-14 Avrapporering skydds jakt enligt tillstånd**. Flygplatsen använder främst förebyggande åtgärder som skrämmar bort vilt och fågel. I sista hand bedrivs skydds jakt. Under år 2025 krävdes av flygsäkerhetsskäl avskjutning av hare 6st, rabbis 13, kaja 2, mås 59, gås 3, korp 2, kråka 2, råka 1, raphöna 8 och tofsvipa 1.

## 4. Andra gällande beslut (5 § 4)

Tidigare års anmälningsärenden till Länsstyrelsen, som fortfarande är aktuella.

### 4.1 Återanvändning av förorenade massor, under MKM, anmält 2018-09-19

Inga asfaltmassor har återanvänts på flygplatsområdet under år 2025.

### 4.2 Markarbete K51, anmält 2022-08-11

Flera markarbeten som omfattar nybyggnation och ledningsdragnings för att förstärka kraftförsörjningen och förbereda för elflygsladdning. Ärendet kompletterades 2025-05-27. Se även Fornlämningsärende under punkt 3. Pågår och förväntas pågå ytterligare några år.

### 4.3 Hantering inträngande grundvatten, dnr 2141-24

PFAS-förorenat grundvatten tränger in källare. Utredning pågår.

## 5. Tillsynsmyndighet (5 § 5)

Tillsynsmyndighet enligt miljöbalken är Länsstyrelsen i Gotlands län.

Planerad miljötillsyn genomförd 2025-05-26 (dnr 2232-2025).



## 6. Tillståndsgiven och faktisk produktion (5 § 6)

Den tillståndspliktiga verksamheten avser produktion av start- och landningstjänster. Tillståndet omfattar 35 750 flygrörelser, fördelat på 30 000 civila och 5 750 militära flygrörelser per år. En rörelse är antingen en landning eller en start. Civil trafik definieras som antal rörelser med civilt registrerade luftfartyg. Militär trafik avser militärt registrerade luftfartyg.

Flygplansrörelserna sammanställs av LFV Flygtrafikledning, ATS (Air Traffic Services).

Av tabell 1 framgår totalt antal rörelser under år 2021, 2022, 2023, 2024 och 2025.

År	2025	2024	2023	2022	2021
Civila rörelser	11 632	11 947	12 361	12 199	11 917
- varav Linjefart/charter	5 474	6 388	6 783	6 246	5 377
- varav Övrig trafik	6 158	5 559	5 578	5 953	6 540
Militära rörelser*	983	1 236	1 496	1 914	1 712
<b>Summa</b>	<b>12 616</b>	<b>13 183</b>	13 857	14 113	13 853

Tabell 1. Antal flygplansrörelser år 2021 - 2025 Visby Airport.

Under år 2025 var totala antalet flygrörelser på Visby Airport 12 616. Jämfört med 2024 har rörelserna minskat med ca 4 procent.

## 7. Gällande villkor i tillstånd (5 § 7)

### 7.1 Villkor

Redovisning av de villkor som gäller för verksamheten på Visby Airport samt hur vart och ett av dessa villkor har uppfyllts.

#### 7.1.1 Villkor 1

*"Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsak i enlighet med vad Swedavia har angett i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig."*

Utförande

Ett övergripande villkor som omhändertas i rutiner och anvisningar som finns i flygplatsens miljöledningssystem, avtal samt genom flygplatsens kontrollprogram.

Villkoret uppfyllt.

#### 7.1.2 Villkor 2

*"Innan tillståndet tas i anspråk ska detta meddelas till tillsynsmyndigheterna (Länsstyrelsen och Generalläkaren)."*

Utförande

Information om ianspråktaget tillståndet meddelades tillsynsmyndigheterna 2016-12-29.

Villkoret uppfyllt.



### 7.1.3 Villkor 3

"Reversering utöver tomgångsreversering ska undvikas mellan kl. 22.00 och kl. 06.00 om det inte påkallas av flygsäkerhetsskäl".

Uppföljning: LFV flygtrafikledning ATS har ett praktiskt ansvar för att ingen reversering sker mellan kl. 22.00 och kl. 06.00. Reglerat i avtal mellan Swedavia och LFV, med kvartalsvis uppföljning.

Försvarsmakten ansvarar för villkorsefterlevnad avseende den militära trafiken.

Utförande: Ingen reversering sker såvida det inte påkallas av flygsäkerhetsskäl, se bilaga.

Villkoret uppfyllt.

### 7.1.4 Villkor 4

"Flygvägar för civila luftfartyg

Vid inflygningar till bana 03 och utflygningar från bana 21 ska överflygning av Visby tätort undvikas med IFR-trafik med maximal startvikt överstigande 7 ton enligt följande.

(i) Vid inflygning till bana 03 i vänstervarv ska civila luftfartyg angöra avslutande rakbana senast 2 nautiska mil från bantröskeln.

(ii) Vid utflygning från bana 21 ska civila luftfartyg ansätta vänstersväng senast efter passage av 1 300 fot till minst kursen 185 grader. Sväng västerut får tidigast ske tre nautiska mil från DME VSB, (SWEREF 99 TM 6395734 x 699655).

Avsteg från ovanstående flygvägar för civila luftfartyg får göras

(iii) då pilot eller flygledare bedömer att flygsäkerheten kräver detta och

(iv) för skoltrafik med flygplan som skolflyger och följer civila procedurer med avbruten inflygning."

#### Uppföljning 4i

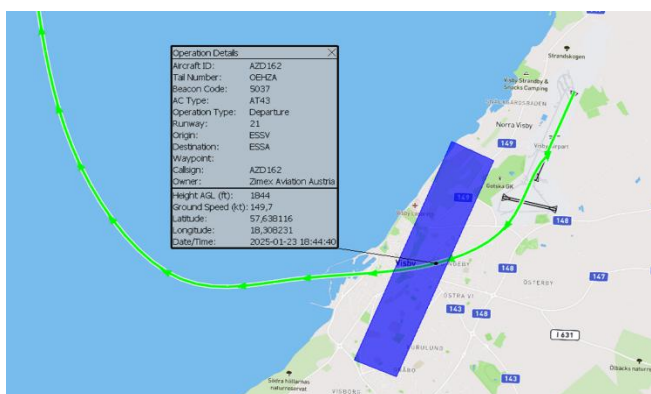
Ingen avvikelse har detekterats i flygväsuppföljningssystemet avseende inflygning (arrival).

#### Uppföljning 4ii

Uppföljning omfattar radardata ur systemet ANOMS avseende utflygning (departure). Under 2025 har totalt fem överflygningar registrerats, varav tre som inte har noterats ske i samband med skoltrafik, ambulans/sjuktransport eller på grund av flygsäkerhet. Resultat av uppföljning presenteras i tabell 2, figur 1-5 samt förklarande texttrutor.

Operation Number	Date Time	Aircraft Type	Flight Number	Runway	Airline	Tail Number	Operation Type	TUNG	CLASS
4042806	2025-01-23 18:43	AT43	AZD162	21	IMX	OEHZ	D	Ja	Charter
4046442	2025-02-22 10:47	DH8C	KBV503	21	KBV	SEMAC	D	Ja	Aerial work
4076033	2025-08-01 16:06	PC24	SWE22V	21	SWE	SERVE	D	JA	Aerial work
4134800	2025-12-06 10:19	PC24	SWE32A	21	SWE	SERVE	D	JA	Aerial work
4136772	2025-12-16 18:39	CRJ9	SAS096	21	SAS	EIFPF	D	JA	Linjefart

Tabell 2. Avvikelser under året från villkor 4ii (Utflygning/Departure).



Figur 1. Avvikelse 23 januari, villkor 4ii (utflygning/departure)

**23 januari.** Postflygets pilot har gjort en felsväng efter start. Visby Airport har sökt operatören Zimex, men inte fått svar. Sannolikt kan rörelsen ha upplevts som störande, då överflygning gjordes på 1 844 fot (ca 560 meter).

29 augusti genomfördes sista postflygningen till Gotland.

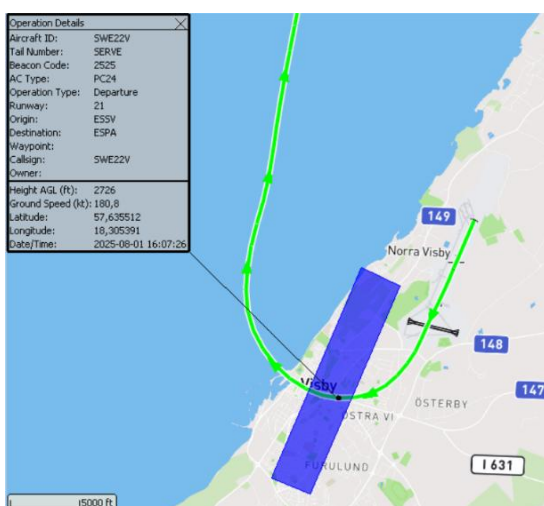


Figur 2. 22 februari, villkor 4ii (utflygning/departure)

**22 februari.**

Kustbevakningens pilot har svängt västerut för tidigt. Flygledartornet har gjort en notering.

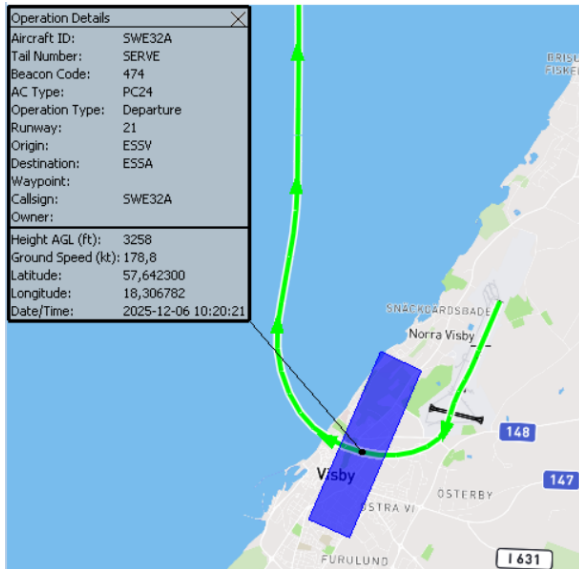
Sannolikt har avvikelsen inte utgjort någon bullerstörning då flygplanet passerat på hög höjd, 2 119 fot (ca 650 m).



Figur 3. Överflygning 1 augusti, villkor 4ii (utflygning/departure)

**1 augusti** har flygledartornet noterat TCU/CB (Towering Cumulus/Cumulonimbus), molninformationer som kan utveckla åska.

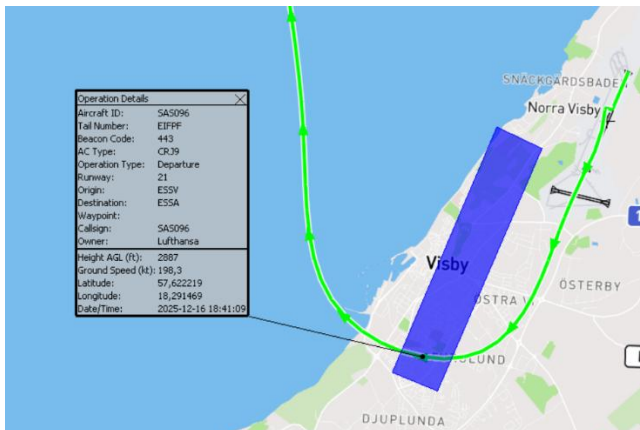
Rörelsen bedöms ej utgöra en avvikelse.



Figur 4. Överflygning 6 december, villkor 4ii (utflygning/departure)

**6 december** orsakades överflygningen av brådskande ambulanstransport.

Rörelsen bedöms ej utgöra en avvikelse.



Figur 5. Överflygning 16 december, villkor 4ii (utflygning/departure)

**16 december.** SAS pilot har svängt västerut för tidigt.

Sannolikt har avvikelser inte utgjort någon bullerstörning då flygplanet passerat på hög höjd, 2 667 fot (ca 810 m).

Avvikelseutredning pågår.

Villkoret huvudsakligen uppfyllt. Tre otillåtna överflygningar har inträffat under året.

### 7.1.5 Villkor 5

#### "Flygvägar för militära luftfartyg"

För militära luftfartyg oavsett startvikt gäller följande. Oavsett banriktning eller riktning varifrån luftfartyget ankommer mot flygplatsen eller avgår mot ska överflygning av Visby tätort undvikas (aktuellt område begränsas huvudsakligen i väster av kustlinjen, i söder av "Södra hampiren", i öster av förlängningen av bana 03 samt i norr av Visby lasarett).

Avsteg från ovanstående flygvägar för militära luftfartyg får göras

- (i) då pilot eller flygledare bedömer att flygsäkerheten kräver detta,
- (ii) vid incidentberedskap samt



*(iii) för skoltrafik med flygplan som skolflyger och följer civila procedurer med avbruten inflygning.”*

Uppföljning: Swedavia följer delvis upp detta villkor med hjälp av LFV. Försvarsmakten ansvarar för att villkoret uppfylls. Militära luftfartyg flyger enligt anvisningar från flygtrafkleddning.

Försvarsmakten har fått uppgifter av LFV för uppföljning av villkoret. Inga landande flygfarkoster har flugit under 3 000 meter i det område som ska undvikas, se bilaga.

Villkoret uppfyllt

### **7.1.6 Villkor 6 (Regeringsbeslut 2017-09-14, M2015/02781/Me)**

#### **Bullerskyddsåtgärder – civil flygtrafik**

*Bullerskyddsåtgärder ska vidtas i bostadsrum, i såväl permanent- som fritidsbostäder, samt i lokaler i vård- och undervisningsbyggnader som utomhus*

*(i) exponeras för FBN 55 dBA och däröver eller*

*(ii) exponeras för maximala ljudnivåer 70dBA eller däröver, minst 150 nätter per år med minst tre flygrörelser per natt (kl. 22.00-06.00).*

*Målet för bullerskyddsåtgärderna ska vara att flygbullernivån FBN inomhus i bostadsrum och i vård- och undervisningslokaler inte överstiger 30 dBA och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid i bostadsrum och vård- och undervisningslokaler inte överstiger 45 dBA från de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer upp till 20 tillfällen per år.*

*Bullerskyddsåtgärder ska vidtas allt eftersom flygtrafiken förändras. Bestämning av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska grundas på teoretiska beräkningar och i samråd med tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen).*

*Bullerskyddsåtgärderna ska genomföras i samråd med fastighetsägaren. Bullerskyddsåtgärderna ska vara vidtagna senast två år efter det att en byggnad för första gången exponeras enligt något av bullerkriterierna för civil flygtrafik. Tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) får ge Swedavia anstånd från tidsramen på två år för genomförandet av åtgärder.*

*Vid meningsskiljaktigheter mellan Swedavia och fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) för formellt beslut i frågan om vilka åtgärder som är rimliga att kräva. Åtgärderna ska i sådana fall vara vidtagna inom ett år efter lagakraftvunnet avgörande, om inte tillsynsmyndigheten bestämmer annat.*

*Åtgärder behöver inte vidtas*

*(iii) i lokaler i vård- och undervisningsbyggnader som utsätts för angivna maximalljudnivåer för natt enligt (ii) om lokalerna används för sitt ändamål nattetid endast undantagsvis,*

*(iv) om kostnaderna med hänsyn till den effekt som uppnås inte är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde,*

*(v) på nybyggnader, tillbyggnader eller annan ändring av en byggnad än tillbyggnad, om ändringen innebär att bygganden helt eller delvis tas i anspråk för annat ändamål än senast*



*beviljade bygglov och som uppförts efter det att detta tillstånd vunnit laga kraft om byggnaden ligger innanför de bullerutbredningskurvor för sökt civil flygverksamhet som redovisats i tillståndsansökan. Plansch 1B för FBN 55dBA och plansch 3B för max 70 dBA 3 ggr/natt 150 nätter/år, bilaga 2 och 3 samt*

*(vi) på byggnader som omfattades av regeringens beslut den 2 december 2004 (M1997/76/F/M) och där bullerskyddsåtgärder har reglerats.*

#### Uppföljning

Swedavias trafikplanering görs utifrån dessa villkor. I praktiken innebär detta att trafiken så långt som möjligt undviks kl. 22.00–06.00.

6 (i). Utfall för FBN 55 dB(A) för år 2025 bedöms underskrida de nivåer och bullerkonturer som beräknades för utfall 2019.

6 (ii). Maximala ljudnivåer 70dBA eller däröver, minst 150 nätter per år med minst tre flygrörelser per natt. Utfall 2025: färre än 150 nätter med tre eller flera rörelser mellan 22–06.

Swedavia har analyserat trafikutfallet för år 2025 års trafik, och jämfört med år 2019 års utfall görs bedömningen att inga ytterligare byggnader omfattas. Detta främst med anledning av den mindre trafikmängden 2025 jämfört mot 2019.

Villkoret uppfyllt.

#### **7.1.6 a Villkor 6a (2019-11-25, MPD 551-37729-2018)**

##### *Bullerskyddsåtgärder – civil flygtrafik*

*Bullerskyddsåtgärder ska vidtas i bostadsrum, i såväl permanent- som fritidsbostäder, samt i lokaler i vård- och undervisningsbyggnader som utomhus regelbundet exponeras för maximal ljudnivå 80 dBA eller däröver från civil flygtrafik vid minst tre gånger per dag/kväll (kl. 06.00-22.00) under kalenderåret eller under perioden maj-augusti.*

*Målet för bullerskyddsåtgärderna ska vara att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överskrider 30 dBA.*

*Bullerskyddsåtgärder ska vidtas allt eftersom flygtrafiken förändras. Bestämning av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska grundas på teoretiska beräkningar och i samråd med tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen).*

*Bullerskyddsåtgärderna ska genomföras i samråd med fastighetsägaren.*

*Bullerskyddsåtgärderna ska vara genomförda senast två år efter att villkoret fallit ut.*

*Tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) får ge Swedavia anstånd från tidsramen på två år för genomförande av åtgärder.*

*Vid meningsskiljaktigheter mellan Swedavia och fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) för formellt beslut i frågan om vilka åtgärder som är rimliga att kräva. Åtgärderna ska i sådana fall vara vidtagna inom ett år efter lagakraftvunnet avgörande, om inte tillsynsmyndigheten bestämmer annat.*

*Åtgärder behöver inte vidtas*

*(i) om kostnaderna med hänsyn till den effekt som uppnås inte är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde,*



(ii) på nybyggnader, tillbyggnader eller annan ändring av en byggnad än tillbyggnad, om ändringen innebär att bygganden helt eller delvis tas i anspråk för annat ändamål än senast beviljade bygglov och som uppförts efter det att detta tillstånd vunnit laga kraft om byggnaden ligger innanför de bullerutbredningskurvor som redovisats i bolagets utredning av den uppskjutna frågan U1 samt

(iii) på byggnader som omfattades av regeringens beslut den 2 december 2004 (M1997/76/F/M) och där bullerskyddsåtgärder har reglerats.

#### Utförande

2018 genomfördes en större kartläggning av fastighetsbeståndet kring Visby flygplats. Utredningen pekade ut ett antal fastigheter inom det aktuella exponeringsområdet som utreddes vidare för att säkerställa att riktvärdet inomhus innehålls. Totalt 16 fastigheter identifierades riskera ett överskridande inomhus för minst något av utfallsåren 2019 och 2040. Fyra fastigheter har avböjt utredning.

Under 2021 besöktes och inventerades 12 fastigheter. Beräkning av ljudnivån inomhus, enligt SS-EN 12354-3:2017, visade att nio av tolv fastigheter klarade aktuellt riktvärde inomhus.

Vid två fastigheter (A och B) överskrids riktvärdet inomhus, både för utfallsår 2019 och 2040.

- A. Kostnaden för att genomföra nödvändiga åtgärder överstiger byggnadens värde och bedöms inte stå i proportion till vad som är ekonomiskt rimligt.
- B. Bullerskyddsåtgärder har utförts i samråd med fastighetsägare under år 2022.
- C. Riktvärde överskrids för utfallsår 2040 och ska erbjudas åtgärd när utfallet inträffar.

Inga meningsskiljaktigheter mellan Swedavia och fastighetsägare föreligger.

#### Uppföljning

Swedavia har analyserat trafikutfallet för 2025 års trafik och gör bedömningen att inga ytterligare byggnader omfattas. Bedömningen baseras främst på mindre trafikmängd år 2025 jämfört med utfallet år 2019.

Villkoret uppfyllt.

#### 7.1.7 Villkor 7

##### *Bullerskyddsåtgärder – militär flygtrafik*

*Bullerskyddsåtgärder ska vidtas i bostäder för permanentboende vilka vid normala start- och landningsförfaranden med militära jettflygplan utsätts för beräknade maximala ljudnivåer utomhus om 90 dBA och däröver vid 700 eller fler tillfällen per år. Vid beräkning av ljudnivå ska inte inräknas rotestart eller start med efterbrännkammare.*

*Målet för bullerskyddsåtgärderna ska vara att den teoretiskt beräknade maximala ljudnivån inomhus i bostadsrum inte överstiger 55 dBA.*

*Bullerskyddsåtgärderna ska genomföras i samråd med fastighetsägaren.*

*Bullerskyddsåtgärderna ska vara vidtagna senast vid årsskiftet två år efter att krav på åtgärder faller ut. Tillsynsmyndigheten (Generalläkaren) får ge Försvarsmakten anstånd från nämnda tidsram på två år för genomförandet av åtgärder.*

*Vid meningsskiljaktighet mellan Försvarsmakten och fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten (Generalläkaren) för formellt beslut i frågan om vilka åtgärder som är*



*rimliga att kräva. Åtgärderna ska i sådana fall vara vidtagna inom ett år efter lagakraftvunnet avgörande, om inte tillsynsmyndigheten bestämmer annat.*

*Åtgärder behöver inte vidtas*

*(i) om kostnaderna med hänsyn till den effekt som uppnås inte är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde och*

*(ii) på nybyggnader, tillbyggnader eller annan ändring av en byggnad än tillbyggnad, om ändringen innebär att byggnaden helt eller delvis tas i anspråk för annat ändamål än senast beviljade bygglov och som uppförts efter det att detta tillstånd vunnit laga kraft om byggnaden ligger i området innanför den blåmarkerade kurvan på plansch 3C bilaga 4.*

Uppföljning

Det åligger Försvarmakten att följa upp villkor 7, se bifogad rapport från FM.

Under 2025 gjordes totalt 983 militära flygrörelser. Enligt den utredning som genomförts har ingen bostad utsatts för sådana ljudnivåer som anges i tillståndet. Utredningen bygger på antagandet att fördelningen av flygvägar är jämförbar mellan åren.

Villkoret uppfyllt.

#### **7.1.8 Villkor 8**

*Swedavia och Försvarmakten ska årligen analysera trafikutfallet och bedöma vilka byggnader som kan omfattas av bullerskyddsåtgärder. Teoretiska beräkningar av flygbuller från aktuella trafikuppgifter ska ske minst vart 5:e år från och med 2015 eller på någon av tillsynsmyndigheternas begäran (Länsstyrelsen för civil flygtrafik, Generalläkaren för militär flygtrafik). Utförda analyser, bedömningar och beräkningar ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheterna i miljörapporterna (Länsstyrelsen för civil flygtrafik och Generalläkaren för militär flygtrafik).*

Swedavia analyserar trafikutfall årligen och bedömer vilka byggnader som kan omfattas av bullerskyddsåtgärder, se 7.1.6. Teoretiska beräkningar har genomförts för åren 2015 - 2021.

Försvarmakten har analyserat trafikutfallet 2025 och konstaterar att ingen byggnad omfattas av bullerskyddsåtgärder. Teoretiska beräkningar av flygbuller har genomförts för åren 2015 – 2019.

Villkoret uppfyllt.

#### **7.1.9 Villkor 9**

*De teoretiska bullerberäkningarna ska ske med vid var tidpunkt gällande beräkningsmetod för flygbuller som senast fastställts av Transportstyrelsen och Försvarmakten i samråd med Naturvårdsverket. Saknas en sådan metod ska respektive tillsynsmyndighet (Länsstyrelsen för civil flygtrafik, Generalläkaren för militär flygtrafik) bestämma vilken metod som ska användas.*

Både Swedavia och Försvarmakten använder gällande beräkningsmetod för flygbuller vid teoretiska bullerberäkningar.

Metodredovisning



Flygbullerberäkningarna har gjorts med den datoriserade beräkningsmodellen INM 7.0d<sup>1</sup> som är konstruerat av FAA<sup>2</sup>. INM 7.0d med dess underliggande teori överensstämmer med den metodbeskrivning som redovisats i ECAC<sup>3</sup> dokument 29 (version 3). Transportstyrelsen, Försvarsmakten och Naturvårdsverket har gemensamt tagit fram ett dokument redovisandes de principer som ska gälla för kvalitetssäkring av flygbullerberäkningar i Sverige, här skrivs att det är gällande version av ECAC Doc 29 som ska vara den metodmässiga utgångspunkten för flygbullerberäkningar. Helikoptrar saknas i ECAC. Helikoptrar som trafikerat flygplatsen ersätts i beräkningen av en generell propellerflygplansljudkälla som betecknas GASEPF.

INM 7.0 tillämpar en internationell prestanda- och flygbullerdatabas kallad ANP<sup>4</sup> som godkänts av ECAC. ANP-databasen innehåller för närvarande detaljerad information för omkring 150 olika flygplanstyper.

Internationell standardatmosfär inklusive en standardtemperatur på 15 °C samt 8 knops motvind har använts. Beräkningshöjd för ljudnivåer är 1,2 meter över mark. Endast buller från operationer i luften och på start och landningsbanan ingår i beräkningarna. Buller från taxning, motorprovkörning, APU<sup>5</sup> och liknande ingår inte.

Villkoret uppfyllt.

#### 7.1.10 Villkor 10

*Av den glykol som rinner av flygplanet vid avisning ska så mycket som möjligt samlas upp. Tekniska och administrativa åtgärder som krävs för detta ska vidtas. Swedavia ska årligen till tillsynsmyndigheten rapportera den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits.*

För avisning av flygplan används monopropylenglykol och vatten. Två olika typer av glykol används, för olika väderförhållanden. Avisning sker på plattan framför stationsbyggnaden. Spill suggs upp när flygplanet lämnat sin plats och lagras i en mindre damm inför transport till Arlanda för återvinning. Äldre (år 2020 och tidigare) glykolvatten med låg glykolhalt har fram till januari 2025 lagrats i en bassäng om ca 700 m<sup>3</sup>. Återvunnen mängd kan överstiga årets uppsamlade mängd då äldre glykolvatten används för att fylla upp tankbilen och få en säker transport.

Parameter	År	2025	2024	2023	2022	2021
Antal avisningar (st)		83	121	204	114	68
Avisningsvätska typ I (m <sup>3</sup> )		9,6	16,2	23,4	13,7	10,1
Avisningsvätska typ II (m <sup>3</sup> )		1,2	2,2	4,7	2,5	1,1
Uppsamlad mängd avisningsvätska (m <sup>3</sup> ) beräknad*		10	17,0	26,1	15,1	10,5
Återvunnen mängd avisningsvätska (m <sup>3</sup> )		7,6	17,0	28,8	14,6	11,4

Tabell 3. Årsförbrukning, uppsamling och återvinning av glykol år 2021 - 2025. Omräknat till 100% glykol.

$$*) \text{ Uppsamlad mängd glykol} = \frac{\text{använd glykol typ 1+typ 2}}{\text{antalet avisningar}} \times \text{antal uppsugningar} \times 93\%$$

Villkoret uppfyllt.

<sup>1</sup> Integrated Noise Model

<sup>2</sup> Federal Aviation Administration

<sup>3</sup> European Civil Aviation Conference

<sup>4</sup> Aircraft Noise Performance

<sup>5</sup> Auxiliary Power Unit

### 7.1.11 Villkor 11

*Halkbekämpning på rullbanor, taxibanor och andra hårdgjorda ytor ska ske mekaniskt. Urea får användas om det erfordras med hänsyn till flygsäkerheten och när den militära verksamheten kräver detta. Swedavia ska i den årliga miljörapporten redovisa typ och mängd av använt halkbekämpningsmedel.*

För halkbekämpning av bansystemet används i första hand mekanisk bearbetning. Urea används vid besvärliga väderleksförhållanden för att uppnå tillräcklig friktion och upprätthålla flygsäkerheten. Se även 8.3.

Urea (NH<sub>2</sub>)<sub>2</sub> CO som granulat innehåller ca 46 % kväve. Lösningen innehåller 35% urea, dvs ca 16% kväve. Flygplatsen samlar in kvävehaltigt dagvatten, i enlighet med villkor 22.

Material \ År	2025	2024	2023	2022	2021
Sand (ton)	3,6	5,4	8,5	5,0	1,2
Stenflis (ton)	9,8	12,4	19,9	15,2	5,55
Urea granulat (ton) – 46% kväve	17,8	18,0	14,5	7,3	14,3
Urea lösning (m <sup>3</sup> ) – 16% kväve	13,6	22,4	11,1	11,9	22,3

Tabell 4. Förbrukning av halkbekämpningsmedel 2021 - 2025.

Villkoret uppfyllt.

### 7.1.12 Villkor 12

*Swedavia ska inom två år, efter att tillståndet tagits i anspråk, tagit i bruk en ny spridare av flytande urea enligt åtagande i ansökan eller alternativ teknik med minst motsvarande minskad miljöpåverkan.*

En ny spridare för flytande urea togs i bruk innan 2019-01-01, inför vintern 2018 - 2019.

Vintersäsongen 2023 – 2024 byttes spridare för flytande urea ut mot en kombispridare på flak. Flaket är utrustat med tank för flytande urea och två behållare för fasta material: urea-granulat respektive sand.

Med hjälp av sensorer och kartstöd undviks ”överlappning”, dvs utlägg av urea minimeras och sker aldrig på samma yta två gånger. Spridararmarnas bredd innebär att hela banans bredd tas på två svep, ca 8 min, med avisningseffekt inom 20min. Det minskar behovet av att lägga urea i förebyggande syfte. Även användningen av urea-granulat optimeras, då utsprid mängd justeras per gram (g/m<sup>2</sup>) i stället för i fasta nivåsteg.

Villkoret uppfyllt.

### 7.1.13 Villkor 13

*Långsiktigt arbete tillsammans med Försvarmakten för att ersätta urea som halkbekämpningsmedel samt krav på årlig rapportering i miljörapport.*

Under 2025 har flygplatsen fortsatt sträva efter minskad ureaanvändning och återvinning av insamlat kvävehaltigt vatten, se villkor 11, 12, 22 och 23.

För närvarande är det för vissa av Försvarmaktens flygfarkoster endast möjligt att använda urea som halkbekämpningsmedel.

Villkoret uppfyllt.



#### 7.1.14 Villkor 14

*Hantering av avfall, farligt avfall och kemiska produkter ska ske så att utsläpp till mark, luft och vatten förebyggs. Vid risk för spill eller läckage ska hantering ske på tät yta och på sådant sätt att spridning till mark och vatten förebyggs.*

*Lagrings- och uppställningsplatser för hälso- och miljöfarliga kemiska produkter och flytande farligt avfall ska vara invallade och utformade på ett sådant sätt att minst volymen av den största behållaren samt 10 % av övrig lagrad volym kan innehållas inom invallningen. Spill ska omgående samlas upp och tas om hand.*

Villkoret uppfyllt.

#### 7.1.15 Villkor 15

*Cisterner eller motsvarande behållare för flygbränsle och övriga drivmedel ska vara invallade och försedda med skyddsanordningar så att utsläpp till mark, luft och vatten förebyggs. Invallningen ska vara tät och rymma minst volymen av den största cisternen samt 10% av övrig lagrad volym.*

*Vid risk för spill eller läckage ska hantering, som påfyllning, ske på tät yta så att spridning till mark och vatten förebyggs. Spill ska omgående samlas upp och tas omhand. (Se delegation)*

Villkoret uppfyllt.

#### 7.1.16 Villkor 16

*Släckvatten från så kallade "smutsiga övningar" på betongplattan ska samlas upp och omhändertas som farligt avfall eller på annat sätt som tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) godkänner.*

Övningar med släckskum har under 2025 genomförts på fastlandet.

Villkoret uppfyllt.

#### 7.1.17 Villkor 17

*Då brandövningar sker på mark bestående av grus där släckvatten kan infiltrera ned i marken får endast rent vatten användas som släckmedel.*

Villkoret uppfyllt.

#### 7.1.18 Villkor 18

*Ett kontrollprogram för flygverksamheten på gräsbanorna ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) senast 3 månader efter att detta tillstånd har vunnit laga kraft. Kontroll ska ske första gången året efter att detta tillstånd tagits i anspråk samt därefter återkommande med intervall som fastställs i samråd med tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) eller på tillsynsmyndighetens begäran. Redovisningen av kontrollen ska ske till tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen).*

Kontrollprogram för gräsbanan ingår i inlämnat Kontrollprogram för Visby Airport. Av kontrollprogrammet och i AIP framgår att "Över de centrala delarna av Visby bör luftfartyg inte framföras på lägre höjd än 2000ft MSL, utom då så är nödvändigt i samband med start och landning."

Vid uppföljning i enlighet med kontrollprogrammet bedömdes **173** rörelser från gräsbanan passera över Visby tätort på en höjd lägre än 2000ft (MSL). **144** av dessa rörelser bedömdes



ske i samband med start eller landning. Motsvarande siffra för år 2024 var 156 (varav 138 vid start/landning), för 2023 var 256 (varav 254 vid start/landning), för 2022 var 130 (varav 98 vid start/landning) och för 2021 var 155 (varav 110 vid start/landning).

Villkoret uppfyllt.

#### **7.1.19 Villkor 19**

*Ett reviderat egenkontrollprogram ska senast inom 6 månader från att tillståndet tagits i anspråk lämnas in till respektive tillsynsmyndighet (Länsstyrelsen för civil verksamhet, Generalläkaren för militär verksamhet).*

Nu gällande kontrollprogram inskickat 2017-11-02, dnr 555-1069-17.

Försvarsmakten har lämnat sitt kontrollprogram till generalläkaren.

Villkoret uppfyllt.

#### **7.1.20 Villkor 20**

*Swedavia och Försvarsmakten ska ha rutiner för att säkerställa att samtliga verksamhetsutövare som kan beröras av detta tillstånd har kännedom om det och dess villkor.*

Villkor kommuniceras i Airport Regulations som alla verksamhetsutövare är skyldiga att följa.

Försvarsmaktens chef för F17G har delegation från Flygplatschef att fastställa drifrutiner inom den militära delen av flygplatsen. Under övningar befinner sig människor på flygplatsen som normalt inte arbetar där. Inför dessa övningar upprättas särskilda miljöannex för att säkerställa att kraven i miljötillståndet uppfylls.

Villkoret uppfyllt.

#### **7.1.21 Villkor 21**

*Om verksamheten i sin helhet eller någon del av denna upphör eller i övrigt ändras på sådant sätt att markanvändningen ändras ska detta senast sex månader före nedläggning/ändringen anmälas till berörd tillsynsmyndighet (Länsstyrelsen och/eller Generalläkaren). Kemiska produkter och farligt avfall ska tas omhand på sätt som respektive tillsynsmyndighet bestämmer. Swedavia och/eller Försvarsmakten ska vidare i samråd med berörd tillsynsmyndighet utreda om förorenade områden, inklusive byggnader, finns inom verksamhets- eller delområdet och i sådana fall också ansvara för att efterbehandling sker, efter vederbörlig prövning enligt 10 kap. miljöbalken.*

Anmälan om nedläggning/ändring kommer att meddelas tillsynsmyndigheten i det fall detta skulle bli aktuellt.

Villkoret uppfyllt.

#### **7.1.22 Villkor 22**

*Vid halkbekämpning med urea ska dagvatten från rullbanor, taxibanor och övriga hårdgjorda ytor där urea har använts samlas upp i täta dammar. Uppsamlat ureahaltigt dagvatten ska användas för bevattning av bevuxna ytor.*

*Tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen Gotland) får medge att dagvattnet får användas för annat ändamål, på annan plats eller omhändertas på annat sätt. (Se delegation)*



Vintersäsongen 2024/2025 påbörjades insamling av ureahaltigt dagvatten i samband med första användning av urea för halkbekämpning 21 november 2024. Sista utlägg av urea gjordes i mars, men då vintern 2024/2025 var mild och relativt nederbördsfattig fortsatte uppsamling av dagvatten hela maj.

Rening av insamlat vatten startade 24 april och avslutades 15 oktober. Totalt har drygt 11 000 kubikmeter vatten renats enligt villkor 23 och använts för bevattning på Gotska Golfklubbens golfbana.

Villkoret uppfyllt.

### 7.1.23 Villkor 23

*Uppsamlat dagvatten får vid bevattning som begränsningsvärde inte innehålla högre halter av PFAS 11 än 45 ng/l.*

*Vattnet ska kontrolleras genom provtagning och analys innan utsläpp sker. Kontrollen ska utformas i samråd med tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen Gotland). Analyser ska utföras av ackrediterat laboratorium enligt standardiserade analysmetoder. Provtagning och analysresultat ska redovisas årligen till tillsynsmyndigheten.*

Uppsamlat dagvatten har filterats genom granulerat aktivt kol. Inte vid något tillfälle har halten varit högre än 45 ng/l. Kommande säsongsrapport "Tömning och rening av dagvattendammarna B & C 2025" redovisas för länsstyrelsen.

Villkoret uppfyllt.

## 8. Kommenterad sammanfattning (5 § 8)

*En kommenterad sammanfattning av mätningar, beräkningar eller andra undersökningar som utförts under året för att bedöma verksamhetens påverkan på miljön och människors hälsa, såsom utsläpp, energi och råvaruförbrukning, produktion av avfall samt transporter till och från anläggningen.*

### 8.1 Flygvägar och buller

Både civil och militär flygverksamhet på Visby Airport påverkar människors hälsa genom att närboende utsätts för buller. Swedavia och Försvarmakten följer årligen upp villkor kopplade till flygvägar och buller, vilket redovisas under avsnitt 7.1.3 till 7.1.9 i denna miljörapport.

Under 2025 har de civila flygrörelserna minskat med ca 4%.

Ett antal överflygningar har inträffat under 2025, enstaka fall kan ha utgjort bullerstörning, dock har ingen störningsanmälan inkommit till flygplatsen.

### 8.2 Utsläpp till luft och klimatpåverkan

Utsläpp till luft från Visby Airport sker främst från förbränning av bränsle i flygplan och fordon.

Svenska flygbranschen har som målsättning att allt inrikesflyg ska vara fossilfritt år 2030. Under år 2023 utgjordes flygplansbränslet till största delen av fossilt bränsle vilket ger upphov till utsläpp av fossilt CO<sub>2</sub> (koldioxid) som påverkar det globala klimatet. På Swedavia har inblandning av förnybart flygbränsle påbörjats, se 8.2.4.



Utsläpp till luft från Visby Airports alla verksamheter understiger 0,5% av Gotlands läns totala utsläpp av luftföroreningar, se tabell 6.

### 8.2.1 Utsläpp till luft från flygplan vid start och landning

Utsläpp från flygplan beräknas enligt LTO-cykeln (Landing and Take-Off), dvs. de rörelser flygplanen gör på en höjd av ca 900 meter (3 000 fot) och lägre samt deras markrörelser vid start och landning (taxningsrörelser).

Swedavia använder emissionsberäkningsmodellen EDMS för beräkning av LTO-utsläpp.

Parameter	År	2025	2024	2023	2022	2021
Antal LTO (st.)		4 954	5 055	5 078	4 998	6 338
CO <sub>2</sub> (ton)		1 400	1 798	1 996	1 968	1 584
CO (ton)		16,0	14,7	15,8	15,6	33,5
NO <sub>x</sub> (ton)		5,0	5,7	5,9	6,6	5,5
SO <sub>x</sub> (ton)		0,5	0,7	0,7	0,8	0,6

Tabell 5. LTO-cykeln för Visby Airport år 2021 – år 2025.

Underlag för beräkning utgörs av taxningstider som registreras manuellt i driftsystemet Chroma, enligt flygbolagens olika önskemål. I Chroma varierar medeltaxningstiden för olika år, beroende på vilka flygbolag som trafikerar flygplatsen.

### 8.2.2 Utsläpp till luft från egen verksamhet

Driften av Visby Airport ger upphov till utsläpp i luften främst av koldioxid (CO<sub>2</sub>), kolväten (HC) och kväveoxider (NO<sub>x</sub>). Utsläpp kommer främst från fordon, reservkraft och brandövningar.

År 2018 nådde Visby Airport sitt mål att bli fossilfri i den egna verksamheten och är sedan dess certifierad av ACA (Airport Carbon Accreditation). År 2025 uppnåddes nivå 5, se 11.1.

Tabell 6 visar utsläpp beräknade enligt "model version 06" från Golder Associates år 2006. År 2023 har modellen uppdaterats med nya emissionsfaktorer från år 2021, se HBEFA<sup>6</sup>.

Bränsle	Emissioner	Förbrukad Mängd	HC (kg)	NO <sub>x</sub> (kg)	SO <sub>2</sub> (kg)	Fossil CO <sub>2</sub> <sup>*</sup>	Fossil CO <sub>2ekv</sub> <sup>*</sup>
HVO 100 till fordon		37,6 m <sup>3</sup>	7,02	290	0,1	0 ton	1,127 ton
ECO Par Bio 100 till reservkraft		0,32 m <sup>3</sup>	0,75	14,1	0,0	0 ton	0,01 ton
HVO 100 till brandövning		0,14 m <sup>3</sup>	0,87	0,2	0,0	0 ton	0,00 ton
Grön Gasol Biomix 100 (brandövning)		0,015 m <sup>3</sup>	0,015	0,03	0,0	0 ton	0,00 ton

Tabell 6. Utsläpp till luft från förbrukade bränslen i Visby Airports egen verksamhet år 2025. \*) Avser TtW (Tank to Wheel). HVO100 och ECO Par Bio100 tillverkas av fossilfria råvaror, men innehåller fossila tillsatser, <0,2%.

### 8.2.3 Omställning till fossilfritt för flygbolagen

Swedavias och flygbranschens gemensamma målsättning är att inrikesflyget inte ska generera några fossila koldioxidutsläpp från år 2030. Som mätetal används inblandning av

<sup>6</sup> The Handbook Emission Factors for Road Transport (HBEFA) [www.hbefa.net](http://www.hbefa.net)

fossilfritt flygbränsle. Swedavia har ändrat metod för att samla in data om förnybart flygbränsle. Mellan år 2020 till 2022 samlades data in direkt från flygbranschens aktörer. Från år 2023 använder Swedavia Statistiska Centralbyrån (SCB) för uppgifter om levererade bränslevolymer till samtliga flygplatser i Sverige.

År	Mål (andel förnybart flygbränsle)	Utfall
2020	0,1 %	0,15 %
2021	0,2 %	0,44 %
2022	0,5* %	0,46 %
2023	1* %	1,8 %
2024	3 %	3,8 % - uppdaterat värde
<b>2025</b>	<b>5 %</b>	- Publiceras i Energimyndighetens drivmedelsrapport maj/juni 2026.

**Tabell 8. Inblandning av förnybart flygbränsle, SAF (Sustainable Aviation Fuel) för inrikesflyget.**

\*) Justerad målbild år 2022 och 2023 p g a pandemi. Samma långsiktiga målbild till 2025.

På Visby Airport säljer Shell Aviation flygdiesel, Jet A1, till flygbolagen. Från år 2024 säljer Swedavia flygbensin UL 91, till mindre flygfarkoster. I tabell 9 redovisas de mängder som hanterats år 2021 – år 2025.

Flygbränsle	År	2025	2024	2023	2022	2021
Flygfotoget Jet-A1 (m <sup>3</sup> )		<b>536</b>	471	500	617	385
Flygbensin Avgas 100-LL (m <sup>3</sup> )		<b>0</b>	1	37	17	35
Flygbensin UL 91 (m <sup>3</sup> ) <i>blyfri</i>		<b>21</b>	15	0	0	0

**Tabell 9. Hantering av flygbränslen på Visby Airport (exkl. militära och andra aktörer).**

### 8.3 Utsläpp till mark och vatten

Verksamheterna vid Visby Airport genererar utsläpp till mark och vatten. Främst kommer utsläpp från halkbekämpning av bana, taxibanor och uppställningsytor samt från avisning av flygplan. Det finns också en historisk miljöskuld bestående av PAH i asfalt och PFAS.

**Till avisning av flygplan** används monopropylenglykol, som är syreförbrukande vid nedbrytning. Glykol suggs upp och samlas i separat damm inför återvinning. Se avsnitt 7.1.10.

**Vid halkbekämpning** används UREA, som innehåller kväve vilket kan orsaka övergödning. Dagvatten innehållande kväve används för bevattning, se avsnitt 7.1.11-7.1.13.

**Historisk miljöskuld.** PFAS (högluorerade ämnen) slutade användas i flygplatsens brandsläckningsskum år 2008. PAH finns i tjärasfalt som användes fram till början av 70-talet.

### 8.4 Förbrukning av råvaror och energi

Kontroll av el- och vattenförbrukning på Visby Airport görs via mätare, se tabell 10. Elförbrukning totalt omfattar såväl egenanvänd som vidare såld el (till hyresgäster).

Förbrukning	År	2025	2024	2023	2022	2021
Elförbrukning totalt (MWh)		<b>2 303</b>	2 217	2 586	1 688	1 795
- varav egen förbrukning (MWh)		<b>1 714</b>	1 142	1 301	1 371	1 294
Vattenförbrukning (m <sup>3</sup> )		<b>3 238</b>	3 070	2 707	2 301	1 416

**Tabell 10. El- och vattenförbrukning på Visby Airport.**

Ökad vattenförbrukning de senaste åren kan bero på att brandbilarna tidigare fyllt vatten vid kommunala räddningstjänsten. Succesivt nyttjas egen brandpost allt mer.

Ökad elförbrukning, se 11.2.

## 8.5 Avfallsmängder

### 8.5.1 Farligt avfall

Avfallsslag (kg)	År	2025	2024	2023	2022	2021
FA - Elektronik, batterier, ljuskällor		811	568	617	1 567	629
FA - Färg- och kemikalierester		127	201	134	416	471
FA - Oljehaltigt avfall och slam		8 430	12 000	10 380	12 520	10 500

Tabell 11. Mängder farligt avfall, mottaget av Ragn-Sells.

### 8.5.2 Förpackningar och tidningar till materialåtervinning

Material (ton)	År	2025	2024	2023	2022	2021
Pappersförpackningar och wellpapp*		4,2	4,2	3,3	4,2	2,1
Plastförpackningar*		1,3	2,9	1,6	1,6	1,3
Tidningar & kontorspapper*		0,3	0,3	1,0	0,9	1,0
Metallförpackningar*		0,02	0,02	0,02	0	0
Glasförpackningar färgade*		0,4	0,9	0,5	0,8	0,4
Glasförpackningar ofärgade*		0,4	0,8	0,5	0,4	0,4

Tabell 12. Förpackningar och tidningar. \*) Baseras på schablonvikter från Ragn-Sells.

### 8.5.3 Övrigt avfall till material- eller energiåtervinning

Material (ton)	År	2025	2024	2023	2022	2021
Sorterat träavfall		2,5	5,4	4,2	5,8	2,8
Textilier till Visby ÅVC		0,05	0	0	0	0
Blandat brännbart verksamhetsavfall <sup>1</sup>		6,9	6,9	6,6	5,9	5,7
Kommunalt avfall – brännbart till Cementa <sup>1</sup>		8,4	6,6	10,0	10,4	8,1
Kommunalt avfall – matavfall till biogas & biogödsel		1,9	2,4	2,3	2,2	1,5
Avloppsslam från spolning/rensning vid stopp		3,5	0	0	0	0
Förbrukad kolfiltermassa från PFAS-rening (ton) <sup>2</sup>		20,4	18,0	30,0	12,0	14,0

Tabell 13. Övrigt avfall omhändertaget av Region Gotland och Ragn-Sells.

- <sup>1</sup> Eftersorteras av Ragn-Sells. Av resterande brännbart avfall produceras en bränslemix till Cementa.
- <sup>2</sup> Torrsubstans < 50%



#### 8.5.4 Övrigt avfall till återvinning eller återbruk

Material (ton)	År	2025	2024	2023	2022	2021
Fyllnadsmassor/asfaltkross		1 476	108	30	14 045	232
Metallskrot & blandkabel & brandsläckare		8,7	20,5	8,5	10,5	10,6
Övrig plast & IBC		0	2,6	0	1,1	1,5
Kontorsmöbler & hittegods		0,8	0,1	0,4	0,5	0,2
Byggmaterial & utrustning		0	0,1	0,8	5,0	-
Livsmedel & hygienartiklar mm från SÄK		0,3				

Tabell 14. Övrigt avfall till återvinning och återbruk. \*) Se 13.1.

#### 8.5.5 Övrigt till deponi eller behandling

Material (ton)	År	2025
Processvatten från bantvätt (klarfasen) till Ragn-Sells		140,4
Sediment från bantvätt (bottensatsen) till Ragn-Sells		32,6
Förorenade massor från bantvätt (torr-fraktion) till Ragn-Sells		6,1
Byggavfall; isolering och gips till Visby ÅVC		0,044

Tabell 15. Massor till avfallsdeponi eller -behandlingsanläggning.

## 9. Åtgärder för drift och kontrollfunktioner (5 § 9)

Redovisning av de betydande åtgärder som vidtagits under året för att säkra drift och kontrollfunktioner samt för att förbättra skötsel och underhåll av tekniska installationer.

### 9.1 Grundvattenövervakning och styrning

Nivågivare installerade år 2023 har möjliggjort kontinuerlig mätning av grundvattennivåer som orsakar inträngning av vatten i källaren. Under året godkände radiorådet digital utrustning som möjliggör avläsning i realtid. Nu utförs provtagning vid höga grundvattennivåer som en del i utredningen avseende hur inträngande vatten ska hanteras framöver.

### 9.2 Underhåll dammar

I samband med den oavsiktliga tömningen av katastrofdammen, se avsnitt 10, har tätskiktet i dammen inspekterats, inga brister kunde identifieras. Dammes syfte är att samla upp större spill eller släckvatten i händelse av utsläpp eller stor släckinsats på flygplatsen.

Flygplatsens glykoldamm tömdes helt vid ett planerat underhåll och inspekterades i maj månad. Inga brister kunde identifieras på tätskiktet i dammen. Under 2024-2025 byggdes en fast rörinstallation för att underlätta tömning av glykolvatten från dammen till tankbilen som kör glykolvattnet till Arlanda för återvinning.

## 10. Åtgärder vid driftstörningar/händelser (5 § 10)

*Händelser som medfört eller kunnat medföra olägenhet för miljön eller människors hälsa.*

20 händelser avseende miljö och energi har rapporterats under året. 3 av händelserna avser slöserier av vatten eller energi. 9 händelser beskriver utsläpp/spill eller risk för utsläpp/spill av olja eller bränsle. Ingen händelse bedöms ha skadat människa eller miljö.

**2025-01-03 Öppen brandpost.** Vid fyllning av brandbil var ventil öppen på samma ledning. Utsläpp av vatten med högt tryck mindre än en kvart. Berörda medarbetare påmindes om att både nyckel och mekaniskt vred måste stängas.

**2025-01-05 Tillbud i hangar.** Två flygplan rullade in i varandra. Inget spill/läckage uppstod.

**2025-01-15 Skräp på landside,** har lämnats utanför avfallsbehållare. Skräpet upplockat.

**2025-01-20 Tömd damm.** Pump P4 har startats oavsiktligt. Glykolhaltigt vatten i katastrofdammen (damm A) flyttades därmed till östra dagvattendammen. Vattnet har renats i enlighet med flygplatsens villkor. Ökad förbrukning av aktivt kol då glykol satte igen filtret.

**2025-01-29 Fossil gasol inköpt.** Av misstag köptes gasol från leverantör, som tidigare erbjudit fossilfri gasol. Inköp borde gjorts av Swedavias upphandlade leverantör. Swedavia kompenserar/reducerar för alla fossila utsläpp, då verksamheten är ACA-certifierad.

**2025-01-31 Truck stod på hela natten,** med värmen i gång. Energislöseri. Rutiner finns. Berörda medarbetare påmindas om att följa rutin.

**2025-03-06 Sanering bränsleläckage.** I samband med tankning av ett mindre flygplan på plats 9 läckte det bränsle från dräneringsventilerna. Spillet omhändertaget enligt rutin.

**2025-03-20 Nedskräpning landside.** Kartonger lämnade utanför ankomsthall. Avfallet sorterat av medarbetare.

**2025-03-28 Litet Bränslespill** i samband med tankning på plats 5. Spillet omhändertaget enligt rutin.

**2025-04-03 Stopp i avlopp.** Ragn-Sells kom och spolade rent.

**2025-04-26 Fel vid prov av varning-/haverilarm.** Vid test fungerade inte varningslamporna. Åtgärdat.

**2025-05-10 Oljeutsläpp.** ATR på plattan läckte ca 1 L olja från motor. Sanerades enligt rutin.

**2025-05-16 Vatten i toahus.** Vattenslang ej avstängd. Kan ha varit påslagen 1 dygn. Resursslöseri, som uppmärksammats berörda medarbetare.

**2025-05-21 Oljeutsläpp** på TWY M från bandvagn. Några droppar olja läckte i samband med lastning av bandvagn på militärt flyg. Spillet sanerat enligt rutin.

**2025-06-26 Flygbränslespill på F17G** i samband med tankning av utländskt flyg. 30-40 liter rann ut på betongplatta. Inget spill nådde mark eller vatten. Se bilaga.

**2025-07-06 Förmodat bränsleläckage** från plan på Apron B. Spår av flygplansbränsle anades där mindre flygplan varit parkerat. Inget bränsle kvar att sanera, har dunstat.



**2025-09-21 Sanering oljeläckage militärt fordon.** Fordon började läcka på TWY M, flyttades till betongplatta. Läckage sanerat enligt rutin från TWY M, längs TWY A och på plattan.

**2025-11-02 Blockerad nödutgång** i samband med tillfälligt arbete. Åtgärdat.

**2025-11-13 Olja i C-huset.** Förslutna originalburkar med olja till flygplansunderhåll stod i kontorslokal. Mekaniker har anvisats plats att förvara kemiska produkter och avfall.

**2025-11-25 Bränslespill K50.** Vid lossning av reservkraftsbränsle (EcoPar Bio) kopplade chauffören till fel överfyllnadsskydd. Bränsle läckte ut på asfalten. Spillet sanerat enligt rutin.

## 11. Åtgärder för att minska förbrukning (5 § 11)

*Åtgärder som vidtagits för att effektivisera eller minska energianvändningen samt konvertering till förnybar energi samt minska förbrukningen av råvaror.*

### 11.1 ACA nivå 5

Under året uppnådde Swedavia Visby Airport nivå 5, den högsta internationella certifieringen, ACA 5, inom ramverket för flygplatsers klimatomställningsarbete, Airport Carbon Accreditation (ACA).



Swedavias mål om fossilfria transporter till/från Visby Airport år 2030 dialogades med hyrbilar och taxi under året.

Terminaltramparna deltog i Cykelvänligast.

### 11.2 Energianvändning

Swedavia Visby Airports energieffektiviseringsmål innebar att åtgärder som minskar årsförbrukningen med 2% (29 MWh) skulle genomföras under år 2025. Åtgärder med en beräknad minskad förbrukning motsvarande 2,8% (40 MWh) har genomförts, varav:

- Byte till nya avisarfordon och avstängd buffertank. Beräknad besparing 9 MWh.
- Byte LED-belysning. Beräknad besparing 11 MWh.
- Renovering värmepump V6. Beräknad besparing 20 MWh.

Det långsiktiga energimålet på Visby Airport innebär att energianvändningen inklusive verksamhetsenergi per kvadratmeter uppvärmd yta ska minska med två procent jämfört med genomsnittet för de senaste fyra åren. År 2025 var målet att energianvändningen skulle understiga 199 kWh/m<sup>2</sup>. Uppmätt energianvändning uppgick till 202 kWh/m<sup>2</sup>.

Även om det långsiktiga energimålet missades, så bedöms renoveringen av värmepumpen kunna minska elförbrukningen så att målet nås kommande år. Under 2025 har den lokala energigruppen genomfört 4 avstämningar.

### 11.3 Regional vattensamverkan

Fysiska och digitala ytor har upplåtits för Region Gotlands information och smarta tips till besökare gällande vattentillgången på ön. Ny vattenautomat kyler dricksvattnet och minskar förbrukning.

Visby Airport deltar aktivt i återkommande regionala samverkanskonferenser om vattensituationen på Gotland. Ett antal åtgärder har vidtagits för att minska vattenförbrukningen på tidpunkter då efterfrågan på dricksvatten är stor. Exempelvis anpassas brandsläckningsövningar och fyllning/rengöring av vattenvagn.

#### 11.4 Kulturmiljövård

Under vårvintern upprustades grunden till lambgiftet och till sommaren betades äntligen fornlämningsområdet framför terminalbyggnaden igen, vilket bidrar till att hålla marken öppen och tillgänglig och minskar behovet att med arbetsverktyg röja bort sly och slån.

#### 11.5 Laddinfrastruktur

Laddinfrastruktur på parkeringsytor på landsidan, för kunder med avtalad p-plats, har utvecklats. 20 nya laddstolpar har tagits i drift under året.

#### 11.6 Elflyget som motor för stärkt regional tillväxt, tillgänglighet och hållbarhet

3-årigt projekt finansierat av Trafikverket som syftar till att skapa nya affärsmodeller för elflyg. Genom att koppla samman kommersiella och offentliga intressen vill projektet möjliggöra fossilfria flygresor, särskilt i områden med begränsad transportinfrastruktur. Deltar gör Science Park Gotland, Region Gotland, Svenska Spel, Swedavia, Uppsala universitet, Sveriges regionala flygplatser och det gotländska Nätverket för elflyg.

Inom projektet arrangerades en workshop på Visby Airport den 10 september om uppbyggnad av marknad för elflyg och hur elflyget kan integreras i transportsystem på och till/från ön.

#### 11.7 Flight Plan '25 – The Nordic Green Aviation Summit

Internationell konferens om hållbart regionalt flyg genomfördes för andra året i rad. 12-13 november samlades ett 50-tal deltagare i Visby. Ett samarrangemang mellan Science Park Gotland, Transportföretagen, Svenska Spel, Region Gotland och Swedavia Visby Airport.



## 12. Ersättning av kemiska produkter mm (5 § 12)

*Kemiska produkter och biotekniska organismer som kan befaras medföra risker för miljön eller människors hälsa och som under året ersatts med sådana som kan antas vara mindre farliga.*



Såväl Swedavia som Försvarsmakten arbetar för att fasa ut kemiska produkter. Swedavia fokuserar sedan några år tillbaka på produkter som innehåller ämnen på EU:s förteckning över särskilt farliga ämnen, kandidatförteckningen.

Under 2025 utökades kandidatförteckningen med åtta ämnen, men dessa ämnen återfinns inte i produkter som Swedavia Visby Airport använder.

F17 miljö gjorde en översyn som resulterade i att ca 20% av kemikalierna i den militära verksamheten på F17G fasades ut av olika anledningar.

## 13. Förebygga avfall (5 § 13)

*Redovisning av de betydande åtgärder som genomförts under året i syfte att minska volymen avfall från verksamheten och avfallets miljöfarlighet.*

### 13.1 Avfall till återbruk och återvinning

1 476 ton rena (<KM) schaktmassor från breddning av TWY M, som sparats för återanvändning bortskaffades i slutet av året, då de blockerade kommande projekt på Helge Norr. Mottogs av Gotlands Åkericentral AB under december 2025 till januari 2026.

Visby Airport fortsätter sitt samarbete med Röda Korset, där kvarglömda kläder, elektronik och annat bagage lämnas för Återbruk efter en viss karenstid. I säkerhetskontrollen kan resenärer välja att skänka artiklar som fastnar i kontrollen. Under år 2025 lämnades nära 200 kg livsmedel, 70 kg hygienartiklar och 30 kg övrigt till Röda Korsets verksamhet.

Större enheter, såsom traktorer och friktionsvagnar, ägs av Swedavia Fordon. Dessa enheter säljs på auktion eller återlämnas till leverantör och ingår inte i statistiken under punkt 8.5.4. Under år 2025 har två avisningsfordon sålts.

## 14. Åtgärder för att minska miljörisiker (5 § 14)

*Redovisning av de betydande åtgärder som genomförts under året med syfte att minska sådana risker som kan ge upphov till olägenheter för miljön eller människors hälsa.*

### 14.1 Historisk miljöskuld PFAS

Historiskt har per- och polyfluorerade alkylsubstanser, PFAS, funnits i brandsläckningsskum som använts vid brandövningar på flygplatsen. År 2008 slutade dåvarande LFV använda släckskum innehållande PFAS. Utredningar kring förekomst och spridning av PFAS genomförs enligt den handlingsplan som fastställdes 2017. Ett flertal markområden är förorenade med PFAS, som huvudsakligen sprids via grundvattnet ut mot kusten.

PFAS har förorenat enskilda dricksvattenbrunnar i flygplatsens närområde. Fler än 100 brunnar har provtagits, varav drygt 30 brunnar tidigare identifierats med förhöjda halter. Flertalet har anslutits till det kommunala dricksvattennätet i samarbete med Region Gotland. För de sista fastigheterna avslutades under 2025 en domstolsprocess. Dessa fastigheter ingår nu i planerade arbeten, som också omfattar ytterligare ca 20 fastigheter med behov av åtgärder till följd av nytt gränsvärde för PFAS4 i dricksvatten.



Den fördjupade riskbedömningen (år 2022) låg till grund för en första åtgärdsutredning (Fas 1, år 2023) som visade att kompletterande åtgärdsförberedande undersökningar behövdes. En geofysisk utredning undersökte år 2023-2024 sprick- och karstsystem/hålrums som potentiella spridningsvägar och källzoner för PFAS.

Under år 2025 fortsatte de åtgärdsförberedande undersökningarna med borrhålsfilmning, jordprovtagning i berggrundens hålrums och laboratorieförsök med såväl biopolymer som skumfraktionering. 6 februari redovisade Försvarmaktens Miljöprövningssektion och Swedavia Visby Airport framdriften i PFAS-arbetet på Visby flygplats för berörda myndigheter.

Ett fullskaligt pilotförsök med jordtvätt och skumfraktionering genomfördes i slutet av året i samarbete med Greensoil. En revidering av Åtgärdsutredning (Fas 2) och Riskbedömning har påbörjats med anledning av nya gräns- och riktvärden för lantbruksdjur, PFAS i jord och för grundvatten.

PFAS ingår som analysparameter i flygplatsens kontrollprogram och finns med som betydande miljöaspekt i alla markprojekt samt vid samverkan med berörda.

Sedan år 2017 renas det dagvatten som samlas in från airside vintertid. Dagvattnet används för bevattning på den närbelägna golfbanan, i enlighet med flygplatsens miljövillkor, se punkt 7.1.22-23. Under första kvartalet 2024 togs en ny reningsanläggning i drift, då den äldre uppnått sin tekniska livslängd. Under år 2025 har anläggningen fortsatt leverera renat vatten i enlighet med ställda krav.

## 14.2 Remisshantering

Swedavia Visby Airport utgör remissinstans för ärenden som berör Visby flygplats, såsom bygglov eller planförslag inom mark- och influensområdet för riksintresset. Under 2025 har ett 30-tal ärenden hanterats. Att handlägga ärenden och formulera yttranden kan förebygga olägenheter för enskilda fastighetsägare eller verksamhetsutövare och bidrar till kunskap kring flygplatsens riksintresse och hur flygplatsen kan samverka med byggnader, vindkrafts- och solenergianläggningar i närområdet.

## 14.3 Minskade utsläpp till luft

Under 2025 har ett arbetsfordon (340) med förbränningsmotor (HVO) ersatts av fordon med elmotor, vilket innebär minskade utsläpp av koloxid, kolväten, kväveoxider och partiklar.

## 14.4 Samverkansövning på Visby flygplats

6 november arrangerade Swedavia en krisberedskapsövning på Visby flygplats. Syftet var att pröva plan för räddningsinsats samt psykologiskt och socialt stöd och identifiera eventuella brister eller särskilt utsatta moment. Övningen prövade också samverkansförmåga mellan deltagande organisationer: SAS, Region Gotland, Samariten Ambulans, Polismyndigheten, LFV, Försvarmakten, SOS Alarm och JRCC (Sjö- och flygräddningscentralen, Sjöfartsverket) med flera.

## 14.5 Utbildning

Visby Airports chefer, ledare och medarbetare har under året bidragit till att 99% av alla anställda hade tagit del av Swedavias miljöutbildning vid årets slut. Arbete på flygplats är utbildningsintensivt och många är visstidsanställda.

Flygplatsen har under året utökat antalet skyddsombud och har nu tre medarbetare med viktiga kompetenser för såväl arbetsgivare som arbetstagare.

## Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare Lisa Larsson, miljöchef lisa.larsson@swedavia.se	Ert datum	Er beteckning
Vårt tjänsteställe, handläggare Edyta Arasimowicz f17-miljo@mil.se	Vårt föregående datum	Vår föregående beteckning

## Information till miljörapport 2025 för Försvarets verksamhet vid Visby Airport

Nedan redovisas information gällande Försvarets verksamhet på Visby Airport under 2025.

### Tillståndsgiven och faktisk produktion

Tillståndet omfattar 5 750 militära flygrörelser. Under 2025 har 983 militära flygrörelser genomförts.

### Avvikelser

Under 2025 inträffade en avvikelse beskriven i korthet enligt nedan:

**2025-06-26** Vid klargöring/tankning av ett utländskt flyg stannade inte den ena transferpumpen i vänster vinge trots avstängning varvid bränsle överfylldes höger vinge. FF75 rann ut ur vingen ner på betongplattan. Vår personal var på plats ca 50 m ifrån flygplanet och uppmärksammade snabbt piloten som stängde av ström till tankning. Uppskattad mängd som rann ut är ca 30 - 40 liter flygfotogen. Avstånd till oljeavskiljare var 10 meter, men absolut och gummitätning hann snabbt läggas på innan fotogen hann ner i brunnen. Läckaget stoppades med 20 cm tillgodo.

En åtgärd inför framtiden är att ha gummitätningar i närheten av brunnen som har förbindelse med dagvattennät. Miljösläp bör definitivt finnas på var plats (på stand by) där liknande läckage kan inträffa igen.

(MWI)

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post, Internet
Blekinge flygflottilj	Värperydsvägen	010-827 10 00	010-827 14 20	exp-f17@mil.se
Box 502				www.forsvarsmakten.se/f17
372 25 Ronneby				

### Gällande villkor i tillstånd

1. Försvarsmakten bedömer att verksamheten bedrivs i huvudsak i enlighet med vad som anges i tillståndsansökan. Villkoret bedöms därmed vara uppfyllt.
3. Reversering har inte skett mellan 22.00 och 06.00 under 2025.
5. Försvarsmakten har fått uppgifter av Luftfartsverket för uppföljning av villkoret. Inga landande flygfarkoster har flugit under 3000 meter i det område som ska undvikas.
7. Under 2025 gjordes totalt 983 militära flygrörelser. Enligt den utredning som genomförts har ingen bostad utsatts för sådana ljudnivåer som anges i tillståndet. Utredningen bygger på antagandet att fördelningen av flygvägar är jämförbar mellan åren.
8. Vid analys av trafikutfallet 2025 konstateras att ingen byggnad omfattas av bullerskyddsåtgärder. Teoretiska beräkningar av flygbuller har genomförts för åren 2015-2019.
10. Om militära flygfarkoster behöver avisas så beställs tjänsten av Swedavia.
13. För närvarande är det för vissa av Försvarsmaktens flygfarkoster endast möjligt att använda urea som halkbekämpningsmedel.
14. Försvarsmakten arbetar kontinuerligt med att uppfylla kraven i villkoret. Villkoret bedöms uppfyllas.
15. Villkoret bedöms uppfyllas.
19. Villkoret uppfylls.
20. Under övningar befinner sig människor som på flygplatsen som normalt inte arbetar där. Inför övningar upprättas särskilda miljöannex för att säkerställa att kraven i miljötillståndet uppfylls.
21. Ej aktuellt.

Det har bedrivits förbättringsarbete under året där det stora arbetet har varit en översyn av kemikalier som används i verksamheten där ca 20 % har tagits bort som ej nyttjas längre.

Detta underlag har fastställts av flottiljchef Andreas Davidsson. Ärendet har handlagts och föredragits av miljösamordnare Edyta Arasimowicz.

**Davidsson, Andreas**

Flottiljchef

*Handlingen är fastställd i Försvaretsvapens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.*

**Sändlista**

Swedavia (avsett för Lisa Larsson)

För kännedom

HKV FIHM

HKV FST STÖD INFRA

FS







**Underlag för registerföring / Kontrollrapport av kyl-/värmepumpstrustningar innehållande F-gaser enligt (EU) förordning nr. 517/2014**

Rapporten avser  Installation  Periodiserad läckagekontroll  Ingrepp  Uppföljande läckagekontroll  Skrotning / Konvertering

<b>IDENTIFIERING</b>	<b>OPERATÖR</b>	Operatör: <u>Swedavia AB</u> Tel: <u>010-1095245</u> Fax: _____ Utdelningsadress: <u>Visby Air Port</u> Postnr: <u>621 41</u> Ort: <u>Visby</u> Kontaktperson: <u>Sonny Hederstedt</u> E-post: <u>sonny.hederstedt@swedavia.se</u> Besöksadress: <u>Visby Flygplats/Luffartsverket, Visby</u> Tel kontakt: _____ Fastighetsbeteckning: <u>Visby Annelund 1:79</u> Organisationsnummer: <u>556797-0818</u>
	<b>AGGREGAT</b>	Denna rapport gäller för de aggregat som är med på bilagan, aggregatförteckning <input checked="" type="checkbox"/> Fordonets chassienr./reg.nr.: _____ Fartygsnamn/Signalbokstäver _____
<b>TYP AV LÄCKAGEKONTROLL</b>	<b>INSTALLATION</b>	<b>Kontrollmetod enligt (EG) förordning nr. 1516/2007</b> 1. Tagit del av att utrustningens registerföring är upprättad <input type="checkbox"/> 2. Läckagekontroll av hela utrustningen Direkt mätmetod <input type="checkbox"/> Indirekt mätmetod <input type="checkbox"/> Utrustningen är kontrollerad och tät: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
	<b>PERIODISERAD LÄCKAGEKONTROLL</b>	<b>Kontrollmetod enligt (EG) förordning nr. 1516/2007</b> 1. Tagit del av utrustningens registerföring <input checked="" type="checkbox"/> 2. Läckagekontroll av hela utrustningen Direkt mätmetod <input checked="" type="checkbox"/> Indirekt mätmetod <input type="checkbox"/> Utrustningen är kontrollerad och tät och registerföringen är uppdaterad: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Uppföljande kontroll ska ske inom 1 månad
	<b>INGREPP</b>	<b>Kontrollmetod enligt (EG) förordning nr. 1516/2007</b> 1. Tagit del av utrustningens registerföring <input type="checkbox"/> 2. Läckagekontroll av ingrepps-/reparationsställe Direkt mätmetod <input type="checkbox"/> Utrustningen är kontrollerad och tät och registerföringen är uppdaterad: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Uppföljande läckagekontroll ska ske inom 1 månad
	<b>UPPFÖLJANDE LÄCKAGEKONTROLL</b>	<b>Kontrollmetod enligt (EG) förordning nr. 1516/2007</b> 1. Tagit del av utrustningens registerföring <input type="checkbox"/> 2. Läckagekontroll av läckställe inkl. närliggande områden Direkt mätmetod <input type="checkbox"/> Utrustningen är kontrollerad och tät och registerföringen är uppdaterad: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
<b>CERTIFIERAD TEKNIKER</b>	<b>ANMÄRKNINGAR</b>	<b>Noteringar</b> (obligatorisk uppgift om anläggning/aggregat inte uppfyller krav): _____ _____ _____ _____
		Kontroll utförd av: <u>Namn: Robert Nordgren</u> <b>Kontrolldatum:</b> <u>2025-12-19</u> Cert.nr: <u>14699</u>

Slite Kyl & Fastighetservice AB  
Boge Mojner 828, 624 36 Slite  
0498 222430

### Aggregatförteckning

Anläggning  
Visby Flygplats/Luffartsverket

Varje aggregat skall identifieras med ett nummer, en kodbokstav, fyllnadsmängd och typ av köldmedium. Denna beteckning skall följa aggregaten vid kommande rapporter.

Kodbokstav för användningssätt: K = Kyl L = Luftkonditionering Ö = Övrigt F = Frys V = Värmepump

Kodbokstav för köldmediehantering: R = Regenererat N = Nytt Å = Återvunnet

Aggregatbeteckning					Läckagekontroll			Köldmediehantering			Noteringar
Nr	Kod	Fyllnads- mängd (kg)	Köld- medie	Installerad mängd (ton CO2e)	Typ	Datum	Nästa P.L. senast den	Påfyllt (ton CO2e)		Omhändertaget (ton CO2e)	Förändringar jämfört med tidigare år
KA1	L	1,45	R410A	3,03	Periodisk	2025-12-19					
KA13	L	2,80	R410A	5,85	Periodisk	2025-12-19	2026-12-18				
KA2	L	1,90	R407C	3,37	Periodisk	2025-12-19					
KA3	L	1,90	R407C	3,37	Periodisk	2025-12-19					
KA4	L	1,40	R410A	2,92	Periodisk	2025-12-19					
KA5	L	1,46	R410A	3,05	Periodisk	2025-12-19					
LA1-KM1	L	3,65	R410A	7,62	Periodisk	2025-12-19	2026-12-18				
LA3-KM1	L	4,00	R410A	8,35	Periodisk	2025-12-19	2026-12-18				
LA6-KA6	L	3,45	R410A	7,20	Periodisk	2025-12-19	2026-12-18				
VKA1	V	10,20	R410A	21,30	Periodisk	2025-12-19	2026-12-18				
VP10	L	3,75	R32	2,53	Periodisk	2025-12-19					
VP11	L	0,93	R410A	1,94	Periodisk	2025-12-19					
VP12	V	0,98	R410A	2,05	Periodisk	2025-12-19					
VP13	L	0,96	R32	0,65	Periodisk	2025-12-19					
VP14	V	2,90	R32	1,96	Periodisk	2025-12-19					
VP15	V	2,90	R32	1,96	Periodisk	2025-12-19					



Slite Kyl & Fastighetsservice AB  
 Boge Mojner 828, 624 36 Slite  
 0498 222430

### Aggregatförteckning

Anläggning  
 Visby Flygplats/Luffartsverket

Varje aggregat skall identifieras med ett nummer, en kodbokstav, fyllnadsmängd och typ av köldmedium. Denna beteckning skall följa aggregaten vid kommande rapporter.

Kodbokstav för användningssätt: K = Kyl L = Luftkonditionering Ö = Övrigt F = Frys V = Värmepump

Kodbokstav för köldmediehantering: R = Regenererat N = Nytt Å = Återvunnet

Aggregatbeteckning					Läckagekontroll			Köldmediehantering			Noteringar
Nr	Kod	Fyllnads- mängd (kg)	Köld- medie	Installerad mängd (ton CO2e)	Typ	Datum	Nästa P.L. senast den	Påfyllt (ton CO2e)		Omhändertaget (ton CO2e)	Förändringar jämfört med tidigare år
VP16	V	1,15	R32	0,78	Periodisk	2025-12-19					
VP17	V	1,15	R32	0,78	Periodisk	2025-12-19					
VP1-Byggnad 22	V	3,40	R407C	6,03	Periodisk	2025-12-19	2026-12-18				
VP2-Byggnad 22	V	4,00	R410A	8,35	Periodisk	2025-12-19	2026-12-18				
VP3-Byggnad 22	V	4,00	R410A	8,35	Periodisk	2025-12-19	2026-12-18				
VP4-Byggnad 22	V	2,70	R407C	4,79	Periodisk	2025-12-19					
VP5-Byggnad 22	V	2,70	R407C	4,79	Periodisk	2025-12-19					
VP6	V	26,50	R407C	47,01	Periodisk	2025-12-19	2026-12-18				
VP6-Byggnad 22	V	2,70	R407C	4,79	Periodisk	2025-12-19					
VP7	L	1,10	R32	0,74	Periodisk	2025-12-19					
VP7-Byggnad 22	V	2,70	R407C	4,79	Periodisk	2025-12-19					
VP8	L	0,86	R410A	1,81	Periodisk	2025-12-19					
VP9	V	0,86	R32	0,58	Periodisk	2025-12-19					



# Verifikat

Dokument-ID 09222115557574298418

## Dokument

### Miljörapport Visby 2025 slutversion

Huvuddokument

36 sidor

Startades 2026-03-31 15:52:10 CEST (+0200) av Karin

Holmgren (KH)

Färdigställt 2026-03-31 15:54:49 CEST (+0200)

## Initierare

### Karin Holmgren (KH)

Swedavia AB

karin.holmgren@swedavia.se

+46721580513

## Signerare

### Gunnar Jonasson (GJ)

gunnar.jonasson@swedavia.se

Signerade 2026-03-31 15:54:05 CEST (+0200)

### Lisa Larsson (LL)

lisa.larsson@swedavia.se

Signerade 2026-03-31 15:54:49 CEST (+0200)

Detta verifikat är utfärdat av Scrive. Se de dolda bilagorna för mer information/bevis om detta dokument. Använd en PDF-läsare som t ex Adobe Reader som kan visa dolda bilagor för att se bilagorna. Observera att om dokumentet skrivs ut kan inte integriteten i papperskopian bevisas enligt nedan och att en vanlig papperutskrift saknar innehållet i de dolda bilagorna. Den digitala signaturen (elektroniska förseglingen) säkerställer att integriteten av detta dokument, inklusive de dolda bilagorna, kan bevisas matematiskt och oberoende av Scrive. För er bekvämlighet tillhandahåller Scrive även en tjänst för att kontrollera dokumentets integritet automatiskt på: <https://scrive.com/verify>

