

Avinor AS, Leknes lufthavn
Lufthavnveien 29
8370 LEKNES

Saksb.: Sten D. Bruaas
e-post: fmnosbr@fylkesmannen.no
Tlf: 75 53 15 53
Vår ref: 2005/74
Deres ref:
Vår dato: 18.11.2016
Deres dato:
Arkivkode: 461.3

Endret tillatelse etter forurensningsloven til utslipp av avisingskjemikalier for fly og rullebane fra Leknes lufthavn, Vestvågøy kommune

Vi viser til søknad om endret utslippstillatelse datert 07. august 2015 for utslipp av flyavisingsvæske tilsvarende et oksygenforbruk på 6000 l 100% glykol per år og utslipp av baneavisingskjemikalier tilsvarende et oksygenforbruk på 4000 kg per år. Det søkes også om tillatelse til oppsamling og bortkjøring av glykolholdig snø og tømning i sjø. Avinor søker videre om tillatelse til bruk av brannøvingsfelt til røykdykking og varme øvelser uten kjemikalier og tillatelse til å gjennomføre testing av skumkanoner (brannskum) ved Leknes havn. Vi viser også til Avinors e-post av 11.10.2016 med kommentarer til utkast til vilkår.

Fylkesmannen er i brev av 22. desember 2000 fra Miljøverndepartementet bl.a. delegert myndighet til å konsesjonsbehandle flyplassers bruk av avisingskjemikalier m.v. Miljødirektoratet (Klima- og forurensningsdirektoratet) har i brev av 07. november 2011 trukket tilbake fylkesmannens delegering av forurensningsmyndighet for PFOS-forurenset grunn ved brannøvingsfelt på Avinors flyplasser. Vi viser også til brev av 07. november 2011 med delegering av myndighet etter forurensningsloven til å fatte vedtak knyttet til forurensning og avfallsproblemer ved dumping av snø i sjø og vassdrag og deponering på land.

Øvrig forurensning fra flyplassen er regulert gjennom forurensningsforskriften kap. 5 om støv og kap. 7 om lokal luftkvalitet.

Vedtak

I medhold av "Lov om vern mot forurensninger og om avfall" av 13. mars 1981, nr.6, §§ 11, 16 og 18 gir Fylkesmannen herved Avinor AS tillatelse til bruk av glykol fra avising av fly og formiat fra avising av rullebane. Tillatelsen gjelder under de vilkår som er gitt som vedlegg til dette brev. Tillatelsen omfatter også bruk av brannøvingsfeltet med 40 øvinger per år og testing av brannkanoner med slukkeskum i henhold til søknad. Tillatelse datert 14.09.2005 trekkes tilbake. I medhold av forskrift om begrensnig av forurensning kap. 39 om gebyrer til statskassen for arbeid med tillatelser og kontroll etter forurensningsloven, §39-5, skal bedriften betale gebyrsats 2 for endringen av tillatelsen.

Tillatelsen gjelder

- Bruk av baneavisingsvæsker basert på formiat tilsvarende et teoretisk oksygenforbruk på inntil 4000 kg KOF/sesong
- Bruk av flyavisingsvæske med et forbruk på inntil 6000 l 100 % glykol per sesong tilsvarende et teoretisk oksygenforbruk på inntil 10500 kg KOF/sesong
- Tømming av oppsamlet glykolholdig snø/vann fra flyavising i Leknes havn
- Bruk av brannøvingsfeltet med inntil 40 øvinger per år
- Testing av skumkanoner i Leknes havn

Tillatelsen gjelder fra dags dato.

Frister for tiltak

<u>Tiltak</u>	<u>Innsendingsfrist</u>	<u>Vilkår</u>
- årsrapport forbruk av avisingskjemikalier m.v	01.06. årlig	12
- rapport i henhold til Miljøovervåkingsprogram	01.06. årlig	12
- Innsending av forslag til oppfølging av resipientundersøkelse/vurdering Indre Buksnesfjorden	Senest tre år etter oppstart tømming av snø i Indre Buksnesfjorden	12

Grunnlag for avgjørelsen

Avinor AS søker i brev av 07. august 2015 Fylkesmannen i Nordland om endret utslippstillatelse for fly- og baneavisingkjemikalier, som gjenspeiler dagens forhold ved lufthavnen, der forventet kjemikaliebruk og aktiviteter ved lufthavnen reguleres. Søknaden omfatter bortfall av kravet om å gjødsle sidearealer for å bevare de viktige naturtypene rundt lufthavnens område. Forbruk av baneavisingkjemikalier tilsvarende et kjemisk oksygenforbruk på 4000 kg KOF/sesong. Dette er lavere enn dagens tillatelse på 11000 kg KOF/sesong. Forbruk av flyavisingkjemikalier tilsvarende 6000 liter 100 % glykol pr. sesong. Dette er en økning fra dagens tillatelse på 2000 liter 100 % glykol pr. sesong. Det søkes også om tillatelse til bortkjøring av glykolholdig snø og tømming i sjø ved Leknes havn, slik at nærliggende sårbare resipienter ikke blir overbelastet. Tillatelse til bruk av brannøvingsfelt til røykdykking og varme øvelser uten kjemikaliebruk og tillatelse til å gjennomføre testing av skumkanoner (brannskum) ved Leknes havn. Bruk av fly- og baneavisingkjemikalier er nødvendig for å opprettholde en trygg flytrafikk. Forbruket av kjemikalier til flyavising har økt de senere årene pga. vanskelige vinterforhold og økt trafikk. Leknes lufthavn rundet i 2014 102 000 passasjerer på ett år.

Avinor opplyser i søknaden at de og andre aktører ved lufthavnen jobber kontinuerlig med å redusere forbruket av kjemikalier, bl.a. gjennom endrede påføringsmetoder ved avising av fly. Dette har også en økonomisk betydning for selskapene. Likevel ser Avinor seg nødt til å søke om økte rammer for kjemikalieforbruk til flyavising. Samtidig kan grensen for formiat til baneavising reduseres noe, basert på de senere års forbruk og grunnens tålegrense.

Nedbryting av flyavisings- og baneavisingskjemikalier medfører forbruk av oksygen og organisk belastning i resipienten. Avinor har utviklet verktøy for å kunne vurdere nedbrytningskapasiteten i nærliggende arealer rundt flyplassen, og har delvis basert sin søknad på modellen.

Flyavising skjer i dag på flyoppstillingsplass. Glykolholdig snø brøytes av og samles på et eget snødeponi sør for flyoppstillingsplassene, i nærheten av brannøvingsfeltet. Snødeponiet har avrenning vestover under rullebanen mot de sårbare myrområdene vest for lufthavnen. Avinor ønsker å gjøre tiltak for å redusere denne avrenningen, fordi myrområdene rundt lufthavnen er verdifulle naturtyper. Det har også vært påvist kjemikalier her tidligere, noe som tyder på at tålegrensen i dette området er overskredet. I Miljødirektoratets naturbase fremkommer at Bollemyrene er klassifisert som kystmyr av utformingen atlantisk høgmyr og har verdi A – svært viktig og Kretjørna er naturtype naturlig fisketomme innsjøer og tjern og kystmyr av verdi B – viktig.

Avinor viser til at det tidligere har vært diskutert om en ny avisingsplattform med oppsamling av glykolholdig overvann og avrenning til sjø via kommunalt nett ville være den beste løsningen for å hindre avisingskjemikalier i å nå de sårbare myrområdene. Kostnadsberegninger viser imidlertid at dette blir uforholdsmessig dyrt, og Avinor ønsker derfor å samle opp glykolforurenset snø i en tett container med lokk og tømme denne snøen i sjø. Tiltenkt utslippspunkt er fra kai ved Storeidøya, ved Leknes havn i indre Buksnesfjorden. Avinor opplyser at den organiske belastningen utgjør ca. 6100 kg KOF, noe som tilsvarer sanitært avløpsvann fra ca. 50 personer/døgn, men da fordelt over en hel vintersesong.

Avinor har leid inn konsulent for å gjennomføre resipientundersøkelser i tømmeområdet sommeren 2015 for å dokumentere nåværende økologisk tilstand før tømning av glykolholdig snø fra Leknes lufthavn starter opp ved Leknes kai. Rapporten ble oversendt Fylkesmannen 02. november 2015. Det er gjennomført en resipientundersøkelse på 3 stasjoner; Leknes kai, Leknes dyp stasjon og referansestasjon som alle er undersøkt med hensyn på bløtbunnsfauna (4 grabbprøver fra hver stasjon). Bunnsedimentet er analysert for total organisk karbon (TOC) og kornfordeling, samt metallkonsentrasjoner og miljøgifter. I tillegg er hydrografiske data målt gjennom vannsøylen på de respektive bunnfaunastasjonene. Resultatene er klassifisert etter veileder 02/2013 og TA-2229/2007. Undersøkelsene viser god tilstand mhp metaller og miljøgifter og «moderat» økologisk tilstand (tilstandsklasse III) for stasjonene «Leknes kai» og «Leknes dyp». Dette samsvarer med vannforekomstens («Buksnesfjorden-Indre») antatte økologiske tilstand i Vann-nett (september 2015). Lenger ut i fjorden, på «Referansestasjonen», er den økologiske tilstanden «god» (tilstandsklasse II). Hydrografimålingene viser svært gode oksygenforhold gjennom vannsøylen og i bunnvannet i «Leknes kai» og «Referansestasjonen», noe som tyder på god vannutskiftning her.

Søknaden redegjør for at biologisk mangfold er kartlagt i 2010, hvor det er påvist verdifulle naturtyper både innenfor selve lufthavnområdet (slåttemark) og lufthavnens influensområde (fisketomme innsjøer og tjern og atlantisk høgmyr som er klassifisert som svært viktig).

Avinor ønsker å bevare disse viktige naturtypene, og ønsker derfor ikke å gjødsle områdene langs rullebanen for å øke nedbrytningskapasiteten i resipientene, slik det er stilt krav om i gjeldende utslippstillatelse.

Avinor opplyser imidlertid i e-post datert 11.10.2016 at disse slåtteearealene gikk tapt i forbindelse med arbeider med å planere og lage bærekraftige sidearealer til rullebanen (slåttemarken var fortsatt i grei tilstand når søknaden ble skrevet). Planeringen og forsterking av bæreevne var et arbeid som måtte gjøres på grunn av nye flysikkerhetsregler, og at det nå er ønskelig å gjødsle for å få etablert ny vegetasjon som binder jorden/reduserer støvplage langs rullebanen.

Områdene rundt lufthavna er delt inn i fire områder for drenering av overvann som hver er vurdert mhp spredning av avisingskjemikalier og lokal nedbrytingskapasitet/tålegrense under forutsetning av at glykolholdig vann/snø fra flyavising samles opp og kjøres bort til ekstern resipient.

Søknaden beskriver detaljert overvannssystem med avrenningsmønster og tilførsel av avisingskjemikalier til de ulike områdene. Det antas at avrenning av baneavisingskjemikalier fordeles likt til hver side av rullebanen. Nedbrytingskapasiteten er anslått til 1 kg KOF/m²/år for områdene vest og sør for rullebanen og 1,5 kg KOF/m²/år nord og øst for rullebanen. Mot nord går utslippet til bekkeresipient med utløp i Borgvatnet og videre til sjø. Beregningene viser at et forbruk av baneavisingskjemikalier tilsvarende 4000 kg KOF/år ved omsøkte mengde glykol til flyavising ikke vil overstige samlet tålegrense.

Avinor mener på denne bakgrunn at det ikke er behov for fysiske tiltak utover det som allerede er på plass ved Leknes lufthavn (overvannsnett, brøytemønster osv.). Overvåking av utslippspunktene fortsetter imidlertid i henhold til eksisterende miljøovervåkningsprogram.

Når det gjelder avising av fly opplyser Avinor at av sikkerhetsmessige grunner må snø og is fjernes fra flyene før de tar av. Ved behov avises derfor flyene med en glykolbasert væske. Det er handlingsselskapene som utfører avisingen etter anmodning fra piloten og på oppdrag fra flyselskapene. Ved Leknes lufthavn benyttes to ulike glykolbaserte produkter. Begge inneholder tilsetningsstoff (etoksilat) som er giftig for vannlevende organismer, men stoffet er lett biologisk nedbrytbart og er tilsatt i så lave konsentrasjoner at produktene ikke er merkepliktige. Det finnes for tiden ikke alternativer, men Avinor forholder seg fortløpende til substitusjonsplikten og stiller også krav til flyselskapene om innkjøp av de miljømessig mest gunstige avisingskjemikaliene.

Påføring av flyavisingsvæske skjer på oppstillingsplass med fast dekke uten oppsamling. Det antas at om lag 75 % av påført væske renner av flyet på oppstillingsplassen, 15 % renner av flyet langs taksebane og under avgang hvor 80 % av avgangene skjer fra nord, mens resterende 10 % følger med flyet etter avgang og spres over store områder. Av de 75 % som renner av på oppstillingsplassen brøytes 1/3 til snødeponi i sør, 1/3 til snødeponi i nord og 1/3 smelter av og følger overvannsnettet til utslipp i nord og bekkesystemene der. Snødeponiene har ikke fast dekke. Disse forutsetningene er lagt til grunn i beregninger av utslipp av glykol til resipientene. Beregningene viser at antatt nedbrytingskapasitet vil kunne marginalt overskrides for området i vest som mottar direkte avrenning fra overvannssystemet ved omsøkt maksimal bruk av både flyavising- og baneavisingskjemikalier. Dersom forbruket nærmer seg maksimal mengde vil det kunne gjennomføres tiltak bla. a. endring av brøytemønsteret.

Avinor skriver i e-post datert 11.10.2016 «Vi ønsker å forklare avrenningssituasjonen noe mer når det gjelder den mulige lille overskridelsen på vestsiden av rullebanen ved forbruk av

hele den omsøkte mengden avisingskjemikalier. Problemet ser, ut fra beregningene som er utført, ut til å være knyttet til utslipp av fremst glykol gjennom en overvannsledning som fører vann fra rullebanens østside til et punktutslipp på vestsiden (se kart nedenfor). Mulige tiltak for å minske belastningen på grunnen i dette punktet vil kunne være å endre brøytemønsteret ved å brøyte mer snø mot vest slik at avisingskjemikaliene blir fordelt ut over et større område (hele rullebanelengden) i stedet for å konsentreres til et punktutslipp. Det går også å vurdere tetting av overvannsledningen som fører vannet fra øst- til vestsiden slik at vannet infiltrerer på østsiden i stedet for på vestsiden. Det er også viktig å presisere at de beregnede mulige overskridelsene er minimale og at det er en del usikkerheter knyttet til disse beregningene. Miljøovervåkingen på lufthavnen vil være viktig for å verifisere disse. Dermed er det ikke sikkert at det miljømessig er behov for å gjennomføre disse tiltakene i det hele tatt.»

I beregningene av tålegrenser og organisk belastning er det lagt til grunn at opptil 3600 l 100 % glykol, tilsvarende 6100 kg KOF, vil kunne tilføres havnen. Dette tilsvarer et utslipp av avløpsvann fra 140 personer dersom det regnes 120 g KOF per PE per dag.

Avinor søker på denne bakgrunn også om tillatelse til å tømme glykolholdig snø/vann fra brøyting av avisingsplattform i Leknes havn. Det er i denne forbindelse anskaffet tett kontainer og inngått avtale med Leknes havn/Vestvågøy kommune om tømning av glykolholdig snø i Leknes havn.

Norconsult har som nevnt utarbeidet rapport med vurdering av økologisk tilstand før avhending av glykolholdig snø fra Leknes lufthavn. Rapporten beskriver dagens økologiske tilstand ved Leknes kai og i dypområdene utenfor som moderat, basert på undersøkelse av bløtbunnsfauna i 3 stasjoner, undersøkelse av sedimentet med hensyn på total organisk karbon (TOC), tungmetaller og kornfordeling, og måling av hydrografiske data gjennom vannsøylen på de respektive stasjoner.

Det fremgår av rapporten at havnebassenget ved Storeidøya antas å ha tilstrekkelige dybdeforhold for å sikre at glykolholdig snø som tømmes blir blandet og smelter i sjø. Glykolen vil sannsynligvis brytes raskt ned i sjøen, men nedbrytningen er meget oksygenkrevende, noe som potensielt vil kunne redusere oksygeninnholdet i nærliggende vannmasser og bunnsediment. I rapporten fra Norconsult antas at Avinors utslipp av glykolholdig snø vil tilsvare 1750 kg KOF pr. avisings sesong.

Avinor søker også om tillatelse til 40 varme øvelser på brannøvingfeltet per år. Ved alle øvelser benyttes kun ved til opptenning og vann til slukking. Det benyttes ikke oljeprodukter eller andre kjemikalier på feltet. I tillegg utføres lovpålagt test av skumkanoner på brannbilene ved Leknes havn ca. 1 gang per mnd.

I gjeldende tillatelse er det satt krav til gjødsling av kantareal for å øke nedbrytingskapasiteten mhp organisk stoff. Avinor søker om bortfall av dette kravet.

Søknaden er kunngjort i henhold til forurensningsforskriften kap 36 om behandling av tillatelser etter forurensningsloven, del III Forhåndsvarsling. Vestvågøy kommune er tilskrevet i brev av 12. oktober 2015 med anmodning om uttalelse.

Vestvågøy kommune uttaler i brev av 26.01.2016: «Buksnesfjorden-Indre har antatt moderat status når det gjelder økologisk tilstand. Kjemisk tilstand er ikke undersøkt. Det er risiko for at miljømålet ikke nås inne 2021 og kommunen har søkt om forlenget frist med å nå målet for denne vannforekomsten til 2033. Avrenning her antas fra industri, kommunalt renseanlegg og by/tettsted. Vestvågøy kommune planlegger tiltak for oppgradering av ledningsnett og renseanlegg i vannforekomsten for å nå miljømålet innen 2033.

Søknaden gjelder i hovedsak utslipp knyttet til avising av rullebanen og flykroppen. Avinor har i dag tillatelse til å forbruke kjemikalier tilsvarende 11.000 kg KOF til avising av rullebanen. Faktisk forbruk har vært vesentlig lavere (ca. 1000 kg KOF) og vil redusere rammen for maksimalt forbruk til 4000 kg KOF. Det brukes formiat til avising av rullebanen. Det er biologisk nedbrytbart og brytes raskt ned i naturen. Infiltrasjon skjer til grunnen omkring rullebanen, og da mest på vestsiden.

Behovet for bruk av kjemikalier til avising av fly har økt blant annet på grunn av større trafikk. Avinor har ramme for bruk av 2000 l 100% glykol, men det faktiske forbruket har vært høyere. Det søkes nå om å få økt denne rammen til 6000 l. Glykol bidrar til en høyere organisk belastning for miljøet enn formiat. Om lag 75 % av kjemikaliene renner av på oppstillingsplassen for avising, mens øvrig avrenning skjer under taksing og take-off, og da mest i nordre del av rullebanen.

Det er beregnet at grunnen omkring flyplassen kan bryte ned 1 kg KOF/m² på vest- og sørsiden og 1,5 kg på nord- og østsiden. Ved maksimal forbruk av glykol vil utslipp til resipienten vest for flyplassen overstige tåleevnen. Som avbøtende tiltak skal glykolholdig snø samles opp i vanntett container. I tillegg skal det benyttes et børsteaggregat som skal suge opp væske som ikke lar seg brøyte. Det antas at dette vil redusere utslippet av glykol med 60 % til resipienten. Samlet utslipp til myrområdet vest for flyplassen vil da tilsvare 1,07 kg KOF/m² dersom rammene både for avising av fly og rullebane nyttes fullt ut. Dette er ikke sannsynlig, men området vest for flyplassen vil likevel bli overvåket.

Tømming av glykolholdig snø ved Storeidøya vil tilføre havneområdet 6.100 kg KOF, tilsvarende avløpsvann fra 140 personer. Påvirkning i havneområdet skal overvåkes.

Samlet utslipp av KOF i resipienten omkring flyplassen vil i følge beregningene fra Avinor i hovedsak bli brutt ned og ikke føre til økt belastning på den biologiske og kjemiske statusen i vannressursområdet Buksnesfjorden Indre.

Tømming av kjemikalier i havnen vil øke den organiske belastningen på vannressursen, men en antar at tilførselen er relativt liten i forhold til eksisterende utslipp. Dersom overvåkingen av havneområdet viser at belastningen blir for stor kan det være et alternativ å fordele utslippet på flere resipienter.

I naturbasen er det registrert arter av særlig stor forvaltning i tilstøtende områder til lufthavna. Dette gjelder horndykker og skjeand i Gunnarvatn og svarthalespove i Haldsvågen. Haldsvågen er et rikt fugleområde. Haldsvågen er en del av vannforekomsten Buksnesfjorden Indre. Disse influensområdene ligger henholdsvis 900 og 800 meter unna flyplassen og en antar at utslippene ikke har noen påvirkning på disse områdene. Gunnarvatn er en del av vannforekomsten Bollemyra bekkesystem (180-54-R). Den økologiske tilstanden er antatt god.

Avinor har kartlagt det biologiske mangfoldet rundt Leknes lufthavn. I deres rapport framgår det at funn tyder på at området kan være et potensial for sjeldne og rødlistede arter av beitemarksoppper. Kretjønna med tilhørende vannpytter har et rikt fugleliv hvor flere truede og sjeldne fuglearter hekker eller har hekket. Det vises for øvrig til rapporten om biologisk mangfold fra Avinor.

Kommunen er ikke kjent med at det planlagt andre aktiviteter i området som gjør at den samlede belastningen på økosystemet blir for stor.»

Uttalelsen fra Vestvågøy kommune har vært forelagt Avinor for kommentarer som har ingen merknader til kommunens uttalelse.

Vi har ikke mottatt andre uttalelser til søknaden.

Fylkesmannens vurdering og begrunnelse

Leknes lufthavn i Vestvågøy kommune har tillatelse til utslipp etter forurensningsloven til utslipp fra brannøvingsfelt og av avisingskjemikalier for fly og rullebane i vedtak datert 14. september 2005, og søker om visse endringer i denne tillatelsen. Forurensningsloven § 11 gir anledning til å gi tillatelse til virksomhet som kan medføre forurensning, og Fylkesmannen har funnet grunn til å gi Avinor AS tillatelse til omsøkte endringer i rammer for forbruk av avisingskjemikalier fra fly og rullebane på visse vilkår. Tillatelsen kan endres med hjemmel i forurensningsloven § 18.

Bruk av avisingskjemikalier er nødvendige av sikkerhetsmessige årsaker. Avinor har behov for økte rammer i tillatelsen når det gjelder forbruk av glykolbasert flyavisingsvæske. Rammen når det gjelder forbruk av formiatbasert baneavisingskjemikalier søkes redusert.

Både glykol og baneavisingskjemikalier basert på formiat er lett nedbrytbare under tilstrekkelig tilgang på oksygen. Vedlagte beregninger basert på modelleringer av forbruk og avrenningsveier for avisingskjemikalierne viser at det kan være en viss fare for overbelastning av nedbrytingskapasiteten i området vest for rullebanen dersom det benyttes maksimal mengde flyavisings- og baneavisingskjemikalier. Det er i disse beregningene forutsatt at det kjøres bort glykolholdig snø tilsvarende 6100 kg KOF per år.

Tømming av glykolholdig snø i Leknes havn

Snø i seg selv faller ikke inn under avfallsdefinisjonen i forurensningsloven (§ 27), men når snø forflyttes kan den falle inn under forurensningsdefinisjonen (§ 6, pkt 1) i forurensningsloven. Tømming i sjø og vassdrag eller deponering på land av slik snø kan utgjøre et lokalt forurensningsproblem ved dumpe- eller avrenningsstedet dersom snøen inneholder miljøgifter eller andre forurensninger. Regelmessig disponering av snø på denne måten kan være i strid med forurensningslovens forurensningsforbud (§ 7) og/eller forsøplingsforbud (§ 28), og det blir et spørsmål om snøen medfører en fare for forurensning av ytre miljø, som i så fall ikke kan finne sted uten en tillatelse etter forurensningsloven kapittel 3. Dette er særlig aktuelt når snøen er sterkt forurenset, det skal dumpes store mengder eller det er spesielt følsomme resipienter. Innholdet av organisk stoff i omsøkte tømming utgjør inntil 6100 kg/KOF per år og Fylkesmannen vurderer det derfor slik at forurensningen er av et omfang som krever egen tillatelse, og at Fylkesmannen er rette myndighet til å behandle søknaden.

Det fremgår av Norconsults rapport med vurdering av økologisk tilstand før avhending av glykolholdig snø fra Leknes lufthavn at hydrografimålingene viser svært gode oksygenforhold gjennom vannsøylen og i bunnvannet, både ved Leknes kai og i referansestasjonen. Glykol i snø/vann er løst i vann og vil fortynnes og spres i vannmassene ved tømme stedet, bl.a. gjennom tidevannsutskiftingen. Siden oksygenforholdene i vannsøylen er svært gode er det grunn til å anta at glykolen vil omsettes raskt uten å påvirke vannkvaliteten nevneverdig. Vi viser også til at havnemyndighetene har gitt tillatelse til tømningen

Det er videre satt krav om virksomheten senest tre år etter at tømningen startet opp oversende skal forslag til oppfølging av resipientundersøkelse/vurdering Indre Buksnesfjorden.

Vi viser også til egne vurderinger i forhold til vannforskriften.

Ramme for bruk av flyavisingskjemikalier/baneavisingskjemikalier

Avinor har overskredet rammen for flyavisingskjemikalier på inntil 2000 l 100 % glykol eller 3500 kg KOF per sesong i tillatelse datert 14. september 2005. Med bakgrunn i sikkerhetskrav og prognoser for flytrafikk har Avinor behov for en ramme for forbruk av flyavisingsvæsker på 6000 l 100 % glykol eller 10500 kg KOF per sesong. Beregningene viser at tålegrensen for organisk belastning samlet for baneavising og flyavising for nærliggende resipient i vest vil kunne bli marginalt overskredet ved maksimalt omsøkt forbruk og bortkjøring av glykolholdig snø som forutsatt. Dette må også ses i sammenheng med at Avinor søker om bortfall av krav om gjødsling av kantareal, fordi gjødsling vil øke nedbrytningskapasiteten i disse arealene. Kartleggingen av biologisk mangfold hvor lokaliteten Leknes lufthavn ble befart 22. september 2009, viser at kantområdene er klassifisert som «*Slåttemark, Frisk fattigeng (G4)*» med verdisetting B-Viktig. Bevaring av lokaliteten/naturtypen forutsetter at arealet ikke gjødsles og at slåtten opprettholdes.

Fylkesmannen har i ettertid fått opplyst at slåttemarken er gått tapt i forbindelse med planering av sidearealene for å tilfredsstille sikkerhetskrav etter luftfartslovgivningen. Avinor ber etter dette om tillatelse til å gjødsle sidearealene for å fremskynde revegetering for å redusere sand og støvflukt fra arealene. I gjeldende tillatelse er det satt krav om gjødsling for å øke nedbrytningskapasiteten i kantarealene. Søknaden redegjør for at det er risiko for en for en marginal overskridelse av beregnet nedbrytningskapasitet i området vest for flyplassen. Fylkesmannen antar at det er hensiktsmessig at Avinor gjødsler kantarealene ved behov, jf krav om at når samlet forbruk av avisingskjemikalier per sesong passerer 80 % av maksimal ramme skal det vurderes å gjennomføre tiltak for å redusere avrenning mot vest.

Avinor har behov for mindre ramme for baneavisingskjemikalier enn ramme på 11000 kg KOF per sesong i gitt tillatelse datert 14. september 2005, og søker om en ramme for formiatbaserte baneavisingskjemikalier tilsvarende et oksygenforbruk på 4000 kg KOF per sesong. Omsøkt reduksjonen i forbruk baneavisingskjemikalier fra 11000 kg til 4000 KOF per år tilsvarer omsøkt økning i KOF fra flyavisingsvæske. Samlet ramme på oksygenforbruk vil derfor ikke øke i endret tillatelse. Belastningen på nærliggende resipienter vil reduseres fordi glykolholdig snø/vann tillates tømmt i Leknes havn.

Det er satt vilkår i tillatelsen om at når forbruk nærmer seg maksimal ramme, skal det vurderes å gjennomføre tiltak for å redusere avrenningen mot vest.

Glykolbasert flyavisingsvæske er tilsatt en type etoksilat, men i så små mengder at produktet ikke er merkepliktig. Stoffet er giftig for vannlevende organismer, men er lett biologisk nedbrytbart. Det er i markedet ikke tilgjengelig avisingsvæske uten slike tilsetningsstoffer, men det mest giftige tilsetningsstoffet er nå fjernet og mengden er redusert i de senere år. Vi viser i denne forbindelse til den generelle substitusjonsplikten som fremkommer både i vilkårene og til produktkontrolloven.

Bruk av brannøvingsfeltet

Avinor søker om en videreføring av tillatt bruk med inntil 40 varme øvelser per år. Under øvelsene benyttes kun ved til opptenning og vann til slukking. I tillatelse datert 14. september 2005 er det også tillatt et forbruk av inntil 4000 l diesel per år. Bruk av diesel bortfaller ved denne endringen, og Fylkesmannen finner å kunne videreføre rammen på 40 varme øvelser per år slik som omsøkt.

Testing av skumkanoner ved Leknes kai

Testing av skumkanoner i Leknes havn ca. 1 gang/mnd. med ca. 50 l 3 % løsning av Moussol medfører utslipp av organisk stoff som krever ca. 0.8 kg KOF for å brytes ned per test. Fylkesmannen anser dette isolert sett å være av mindre miljømessig betydning, men vil likevel ta dette med i tillatelsen slik som omsøkt.

Vurderinger etter naturmangfoldloven

Fylkesmannen har vurdert utslippene fra anlegget i forhold til Lov om forvaltning av naturens mangfold av 19. juni 2009 (naturmangfoldloven). Vurderingene er basert på rapport om Biologisk mangfold ved Leknes lufthavn datert 01.12.2010. Fylkesmannen har med bakgrunn i rapport og søknad vurdert det slik at det vil være viktigere å bevare kantområdene som er klassifisert som «*Slåttemark, Frisk fattigeng (G4)*» med verdisetting B-Viktig lokalitet, enn å redusere risiko for en marginal overskridelse av beregnet nedbrytingskapasitet i området vest for flyplassen ved å pålegge fortsatt gjødsling av kantarealene. Samlet belastning vil også reduseres fordi Fylkesmannen gir tillatelse tømning av snø ved Leknes havn. Fylkesmannen kan ikke se at omsøkte endring i rammer vil medføre skade på naturmangfoldet i strid med §§ 4 og 5 i naturmangfoldloven.

Vurderinger etter vannforskriften

Miljøtilstanden i alle vannforekomster skal i følge «Forskrift om rammer for vannforvaltning (vannforskriften) beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomsten skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand, jf. § 4. Dette innebærer også at miljøtilstanden i sedimenteringsområdet for utslippet fra anlegget på sikt ikke skal være dårligere enn "god".

Leknes havn og nærområdene rundt tilhører vannforekomst Buksnesfjorden – Indre med ID nr. 0363041200-1-C. Vannforekomsten er i vann-nett gitt moderat økologisk tilstand og udefinert kjemisk tilstand. Foreliggende resipientundersøkelse bekrefter karakteriseringen av økologisk tilstand som moderat, men ser ut til gi grunnlag for å sette kjemisk tilstand som god. Oksygenforholdene i vannsøylen er god. Fylkesmannen legger til grunn til at glykolen vil omsettes raskt uten å påvirke vannkvaliteten nevneverdig, slik at tømningen ikke vil øke risiko for at miljømålet ikke nås innen 2021.

Avisingskjemikalier som drenerer mot sør, øst og vest vil infiltreres i grunnen inntil 40 m fra rullebanekant og ikke påvirke vannforekomstene nedstrøms disse områdene.
Avisingskjemikalier som drenerer mot nord og ikke infiltreres i grunnen, vil slippes ut i

Kretjønnna og følge bekkesystemer mot Borgvatnet øst for lufthavnen. Kretjønnna og Borgvatnet er ikke angitt som egen vannforekomst i Vann-Nett. Bekk oppstrøms- og nedstrøms Borgvatnet er angitt som Elv Leknes som ID: NO 180-50-R i Vann-nett. Det er ikke opplysninger om miljøtilstand, risiko mv. utover at det under påvirkning oppgis middels grad med bakgrunn i avrenning fra byer/tettsteder. Bekken ser ut til å være kanalisert/lagt i kulvert over en lengre strekning før utløp i Haldsvågen. Ut fra kanaliseringen kan det se ut som om bekken vil være kandidat som sterkt modifisert vannforekomst (SMVF) hvor miljømålene er god kjemisk tilstand og godt økologisk potensial. Begrenset tilførsel av lett nedbrytbart organisk stoff vil sannsynligvis ikke redusere muligheten til å oppnå antatte miljømål for denne vannforekomsten.

De komponenter som anses å ha de største miljømessige konsekvenser for utslipp til vann er regulert i tillatelsen. Det er viktig å være oppmerksom på at virksomhetens forurensninger isolert sett er uønsket, og at virksomheten plikter å holde utslippene på et slikt nivå at unødvendig forurensning unngås, jf. forurensningsloven § 7.

Det er imidlertid også virksomhetens ansvar å sørge for at utslipp av komponenter det ikke er satt spesifikke grenser for i denne tillatelse, blir holdt på et nivå som ikke fører til skade eller ulempe for omgivelsene.

Ved vurdering av hva som regnes som unødvendig, skal det legges vekt på om skader eller ulemper i naturen som følge av forurensningen kan reduseres med tilgjengelig teknologi innenfor rimelige kostnader for virksomheten.

Risikoklasse

Forbruk av avisingskjemikalier utgjør en belastning på om lag 15 tonn KOF per år. Dette er et lite utslipp, men omkringliggende resipienter er sårbare og virksomheten plasseres derfor i risikoklasse 3.

Gebyr

Det vises til forskrift om begrensnig av forurensning kap. 39 om gebyrer til statskassen for arbeid med tillatelser og kontroll etter forurensningsloven, samt vårt brev av 12. oktober 2015 med orientering om bl.a. innkreving av saksbehandlingsgebyr. Bedriften er plassert under gebyrsats 2 for endring av tillatelser, jf § 39-5 for saksbehandlingen. Sats 2 utgjør etter gjeldende satser kr 23 400,-. Faktura for innbetaling av gebyret vil bli ettersendt av Miljødirektoratet og forfaller til betaling innen 30 dager etter fakturadato. Gebyret forfaller til betaling selv om gebyrvedtaket påklages

Saksopplysninger

Endringer i denne tillatelsen skal gjøres skriftlig. Dersom bedriften i særlige tilfeller har fått muntlig tillatelse til midlertidig å overtre fastsatte vilkår, skal denne være skriftlig bekreftet av Fylkesmannen så snart som mulig. Det er imidlertid bedriftens ansvar å dokumentere hjemmel for å overtre tillatelsens vilkår.

Dersom bedriften overdras til ny eier, skal melding sendes Fylkesmannen senest en måned etter at eierskiftet har funnet sted. Det gjøres oppmerksom på at eierskifte kan utløse endringer i tillatelsen i samsvar med forurensningsloven § 18.

Kommunen kan sette vilkår for påslipp til kommunalt nett, som vil gjelde ved siden av de vilkårene Fylkesmannen setter i denne tillatelse. Kommunens vilkår skal sikre at avløpsvann fra virksomheten ikke medfører skade eller driftsforstyrrelser på kommunalt avløpssystem eller unødige miljøulemper i resipienten.

Fylkesmannen gjør oppmerksom på at selv om visse forurensingsskader i enkelte tilfeller må påregnes som følge av de utslipp tillatelsen gir høve til, er ikke bedriften dermed fritatt for plikt til å betale erstatning/vederlag etter granneloven, jf forurensningsloven § 56. I medhold av forurensningsloven §§ 16 og 18 kan Fylkesmannen oppheve eller endre vilkårene som er gitt i forbindelse med tillatelsen eller gi nye vilkår.

Fylkesmannen kan også om nødvendig kalle tillatelsen tilbake dersom forutsetningene gitt i forurensningsloven § 18 tilsier det.

For å sikre at tiltakene gjennomføres i samsvar med utslippstillatelsen, kan Fylkesmannen i medhold av forurensningsloven § 73 fastsette forurensningsgebyr til staten.

Tillatelse til utslipp fritar ikke for erstatningsansvar etter alminnelige erstatningsregler, jf forurensningsloven § 10 2. ledd.

Tillatelse til utslipp fritar ikke fra plikt til å innhente nødvendige tillatelser etter andre lover, eller plikt til å overholde bestemmelser og påbud som gis med hjemmel i slike lover.

Klageadgang

Avgjørelsen kan påklages til Miljødirektoratet i henhold til forvaltningsloven kap VI av sakens parter eller andre med rettslig klageinteresse **innen 3 uker** fra det tidspunkt underretning om avgjørelsen er kommet fram til vedkommende part. Eventuell klage skal angi det vedtak som det klages over, og den eller de endringer som ønskes. Klagen bør begrunnes, og andre opplysninger av betydning for saken bør nevnes. Klagen skal sendes til Fylkesmannen i Nordland, 8002 BODØ.

Eventuell klage fører ikke til at iverksettelsen av vedtaket utsettes. Fylkesmannen Miljødirektoratet kan etter anmodning eller av eget tiltak beslutte at vedtaket ikke skal iverksettes før klagefristen er ute eller klagen er avgjort, jf forvaltningsloven § 42.

Avgjørelsen av spørsmålet om iverksettelse kan ikke påklages.

Partene har rett til å se sakens dokumenter i henhold til forvaltningsloven §§ 18 og 19. Fylkesmannen vil på forespørsel kunne gi nærmere opplysninger om behandlingen av saken.

Med hilsen

Oddlaug Ellen Knutsen (e.f.)
seksjonsleder

Sten D. Bruaas
senioringeniør

Dette brevet er godkjent elektronisk og har derfor ikke underskrift.

Vedlegg: Tillatelsens vilkår

Kopi: Vestvågøy kommune