

Fylkesmannen i Trøndelag
Postboks 2600
7734 Steinkjer

v/ Elise Hermo Rusti

Vår ref.
17/07366

Deres ref.
2018/1681

Vår dato:
02.11.2018

Deres dato:
24.09.2018

Vår saksbehandler:
Ingvild Helland

Oversendelse av fullstendig søknad for Røros lufthavn

Det vises til vår søknad om revidert utslippstillatelse for Røros lufthavn, datert 10. juli 2018, samt brev fra Fylkesmannen i Trøndelag hvor det etterspørres enkelte tilleggsopplysninger iht. Forurensningsforskriften §36-2.

Ved søknad om endring av tillatelse er det tilstrekkelig at søknaden inneholder opplysninger på de punkter hvor det er endringer i forhold til de faktiske forhold som ble lagt til grunn da gjeldende tillatelse ble utstedt.

Informasjonen Fylkesmannen etterspør er svart ut nedenfor (det henvises til søknadsteksten der dette er relevant), og dette brevet må derfor behandles som en del av søknaden.

Punkt 6

Røros lufthavn benytter hovedsakelig elektrisitet som energikilde, men rubhallen blir fortsatt varmet opp med fyringsolje. Diesel benyttes reservekraft. Det genereres ikke energi av virksomheten, og det er ikke mulig å fastslå «spesifikt energiforbruk» da det ikke foregår noen produksjon av produkter som en del av lufthavndriften.

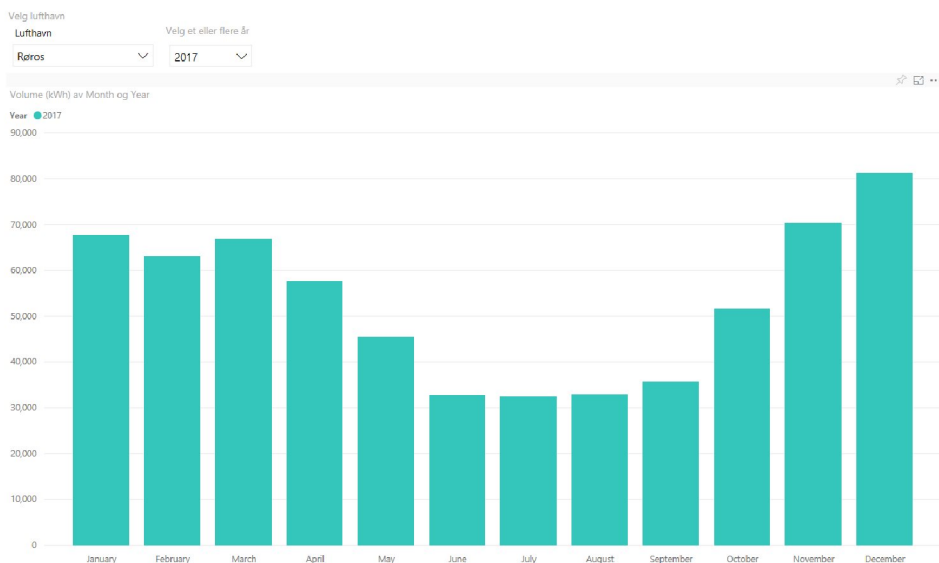
Forbruket av elektrisk energi var i 2017 på 638 484 kWh, se månedlig forbruk gjengitt i Figur 1. Figur 2 viser det årlige forbruket i perioden 2012-2017.

Forbruket av fyringsolje til oppvarming av rubhall var 23 558 liter i 2017, og hittil i 2018 er det benyttet 16 520 liter. Røros lufthavn arbeider nå med et skisseprosjekt for nytt driftsbygg. Ett av målene er å erstatte bruk av fyringsolje til oppvarming.

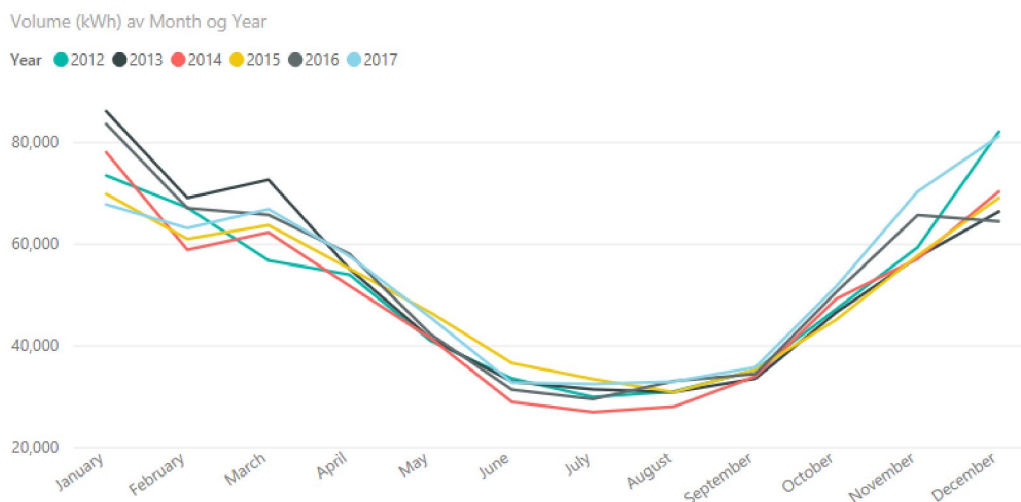
Lufthavnen har i dag ingen egenproduksjon av fornybar energi.

For øvrig har Avinor et eget konsernmål for energi for perioden 2016-2020:

- *Avinor skal redusere innkjøpt energi med 25 % innen 2020 sammenlignet med energiforbruket på bygg og anlegg i 2012*



Figur 1: Månedlig forbruk av elektrisk energi ved Røros lufthavn i 2017.



Figur 2: Månedlig forbruk elektrisk energi ved Røros lufthavn, 2012-2017.

Punkt 8

Organisk belastning

Fylkesmannen ber Avinor beregne ved hvilken forbruksmengde av glykol belastningen på snødeponiet blir mindre enn nedbrytningskapasiteten. Nedbrytningskapasiteten (tålegrensen) ved Røros lufthavn er satt til 0,2 kg KOF/år pga høy grunnvannsstand i området.

Det er i utslippssøknaden vist at tålegrensen kun så vidt overskrides ved omsøkt glykolemengde; 0,21 kg KOF/år. Det er viktig å presisere at dette er kun en teoretisk beregning med mange usikkerheter, og det burde ikke benyttes flere desimaler ved denne beregningen. Dette ble likevel gjort for å synliggjøre resultater like over 0.

Resultatet kan derfor leses som at belastningen ved omsøkt bruk av kun glykol 4400 liter 100% glykol, er lik tålegrensen på 0,2 kg KOF/år. Ved et forbruk på under 4100 liter 100% glykol, er belastningen under tålegrensen.

Månedlige skumtester

Pålagte månedlige tester med skumpumpesystemet på brannbilene utføres på det nedlagte brannøvingsfeltet og medfører et utslipp 280-450 g KOF pr. test, totalt 3,3 – 5,7 kg KOF/år. Utslipet går via kanalsystemet på lufthavnens område og videre til Håelva. Alternativt utføres tester på den vestlige delen av snødeponi, hvor resipienten vil være grunnvannet. Utslipet av skumtest blir ikke samlet opp.

Påvirkning av naturmiljø i forbindelse med månedlig testing er inkludert i miljørisikoanalysen som var vedlagt søknaden. Da utslippet per gang er så lite, vil skummet nedbrytes raskt og i god tid før neste skumtest.

Det er til nå ikke utført loggføring av denne testingen da det ikke har vært regulert i noen utslippstillatelse. Dersom Fylkesmannen i Trøndelag ser behov for dette selv med et utslipp på kun 280-450 gram KOF per øvelse, skal Røros lufthavn etablere rutiner for dette.

Punkt 9

Resipient og miljøtilstand

Håelva (vannforekomst-ID 002-3266-R) er primærresipient for avrenning fra Røros lufthavn, og avrenningen skjer hovedsakelig via bekkesystemer som fører vann fra lufthavnens område. Håelva renner ut i Glomma 400 m nedstrøms avrenningen fra lufthavnen. I følge Vannett er Håelva i god kjemisk tilstand, men moderat økologisk tilstand. Hovedkilden til belastning på Håelva er et renseanlegg oppstrøms lufthavnen.

Generell informasjon

Navn Vannkategori	Håelva Elv	Vannforekomstid	002-3266-R
Vassdragsområde Elvelengde km	002 16	Nedbørfelt Totalt areal nedbørsfelt	002.QB
Vannregionkoordinator Vannområde Kommune	Østfold Glomma Røros	Vannregion Fylke	Glomma Trøndelag

Kjemisk tilstand

Kjemisk tilstand

God	Presisjon	Middels
Økologisk tilstand	Tilstand basert på	Biologiske klassifiseringsdata
Moderat	Presisjon	Middels

Figur 3: Informasjon om vannkvalitet Håelva (<https://vann-nett.no/portal/#/waterbody/002-3266-R>).

Også Glomma, etter samtløp med Håelva, har moderat økologisk tilstand, bl.a. på grunn av vannkraftproduksjon og avrenning fra gruver/deponier (Ref. Vannett <https://vann-nett.no/portal/#/waterbody/002-3245-R>).

Resultatene fra miljøovervåkingen viser at det ikke påvises verken glykol eller formiat i overvannskanalen nedstrøms punkt S1. Innholdet av organisk stoff er også lav. Det er derfor ingen indikasjoner på at Håelva eller naturmangfoldet skal kunne påvirkes av lufthavnens drift, og det er ikke vurdert som nødvendig å analysere for avisingkjemikalier i Håelva.

Avinors prøvepunkt i Håelva er nå lagt inn i Vannmiljø-databasen, og resultater vil importeres dit fra og med vinteren 2019.

Innblandingssone

Håelva har et nedbørsfelt på 439 km² og har en betydelig vannføring som sikrer god innblanding av avrenningen fra lufthavnen. Avinor har et prøvepunkt 100 m nedstrøms avrenningspunktet fra lufthavnen. Ved å sammenligne analyseresultater fra prøvepunkt S4 (som er siste prøvetakingspunkt før avrenning til Håelva) med resultater fra Håelva nedstrøms, ser en at resultatene i Håelva er på 0,5 – 3% av konsentrasjonen i S4. Dette resultatet er basert på PFOS-analyser, som er et stoff som ikke brytes ned slik glykol gjør.

Innblandingssonen anses derfor å være maks 100 m. Pga. liten vannføring i utslippspunktet antas bredden på innblandingssonen å være svært begrenset, anslås til 10 m. Glykol og formiat vil løses i vann (dette er imidlertid hittil ikke påvist i elva), men vil sjiktes noe ulikt ut fra kjemikalienes konsentrasjon i vannet. Nedbryting av forbindelsene vil skje kontinuerlig. Det er ikke utført noen modellering av innblandingssonen. Det anses ikke som nødvendig siden det ikke er påvist kjemikalier i vannet som føres ut i elva.

Biologisk mangfold

Da potensialet for å finne verdifulle naturtyper eller arter av nasjonal forvaltningsinteresse på lufthavnen ble ansett som begrenset, det er blant annet grasproduksjon inne på lufthavnområdet, ble det gjort begrensede undersøkelser av lufthavnens biologiske mangfold og kun skrevet et kort notat. I etterkant av dette ble resultatene gjennomgått med tanke på eventuelle konsekvenser for daglig drift og prosjekter. Da det ikke var registrert naturtyper eller arter av nasjonal forvaltningsinteresse som ble berørt av den daglige driften, ble det ikke satt opp tiltak. Det ble vurdert at flommarkssystemet i nord ikke ble påvirket av den daglige driften, da det ikke er noen naturlig avrenning fra lufthavnen til dette området.

Influensområdet for lufthavnen, med unntak av støy, anses å være i all hovedsak i sørlig (sørvestlig) retning fra rullebane.

Det ble gjort en risikoanalyse knyttet til fugl og flysikkerhet i desember 2011. Her ble det sammenstilt og vurdert fugleobservasjoner fra flere kilder, blant annet personell på lufthavnen. Det er også gjort en rekke observasjoner av NOF/frivillige etter undersøkelsen utenfor Avinors regi).

Anbefaling om oppfølgende undersøkelser er svært vanlige i kartleggingsrapporter. I enkelte tilfeller gjør Avinor oppfølgende undersøkelser på områder eller organismegrupper som ansees som relevante. Dette er i tilfeller der vi mener det er stort potensiale for at viktige arter eller organismegrupper ikke er tilstrekkelig kartlagt slik at potensielt viktige verdier ikke blir ivaretatt eller der vi må ha mer detaljert kunnskap for å unngå skade eller utarbeide gode skjøtselstiltak.

Vi anså ikke at kartleggingsrapporten eller planlagt aktivitet i området ga grunnlag for å prioritere ressursene til enda mer kartlegging på Røros lufthavn. Kartlegger skriver selv i notatet at potensialet for funn på lufthavnområdet «antas å ikke være spesielt store».

I Miljøstatus.no ligger det en rekke registreringer på og rundt lufthavnen som er gjort etter Avinors kartlegging. Dette er i stor grad fugleobservasjoner registrert av Norsk Ornitologisk Forening, samt registreringer av hare og en registrering av ugrasmjølke (SE) rett nord for lufthavnen.

Punkt 10

Ut fra hvem som kan bli berørt av virksomheten anses Røros kommune og Røros jeger- og fiskerforening, (lokallaget av Norges Jeger- og Fiskeforbund) som relevante høringspartnere.



Punkt 11

Avinor inngår rammeavtale for avfallshåndtering for alle lufthavner. Ny rammeavtale ble inngått og satt i verk 1. september 2018. Avinor har stort fokus på sortering og minimering av avfall. Avfallsplan for Røros lufthavn var vedlagt søknaden.

Punkt 14

Saken har ikke vært forelagt andre enn Fylkesmannen i Trøndelag.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Gudbrand Rognes
Lufthavnsjef, Røros lufthavn