

Fylkesmannen i Trøndelag  
Postboks 2600  
7734 STEINKJER  
Norge

**Vår ref.**  
17/07197-23

**Vår dato:**  
21.02.2018

**Deres ref.**

**Deres dato:**

**Vår saksbehandler:**  
Anne Orderdalen Steen

---

## Oversendelse av fullstendig søknad Trondheim lufthavn Værnes

Trondheim lufthavn viser til søknad om endring av tillatelse oversendt Fylkesmannen 24.11.2017 og brev fra Fylkesmannen datert 23.01.2018. Informasjonen Fylkesmannen etterspør er svart ut under, og dette brevet må derfor behandles som en del av søknaden.

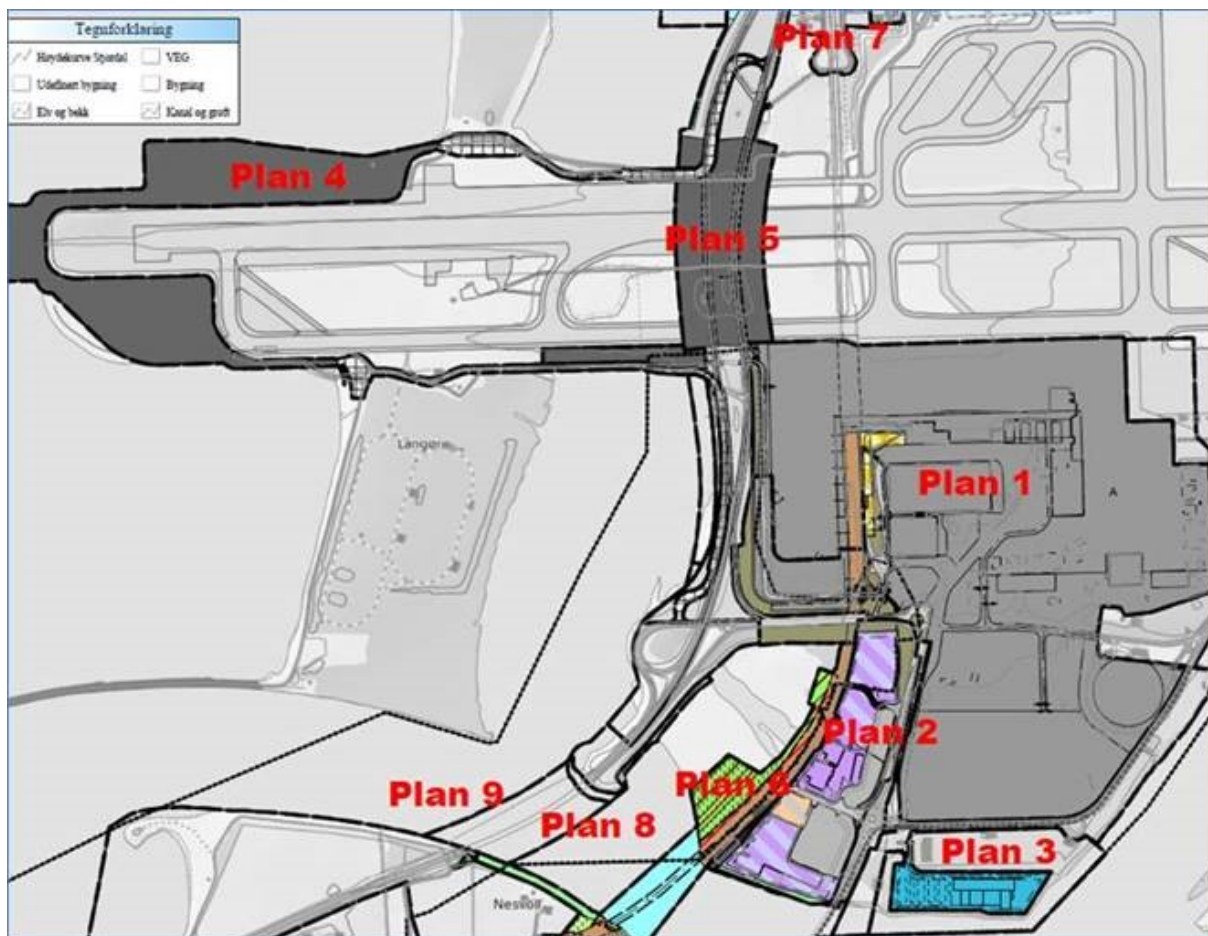
### Punkt 2

En entydig angivelse av de eiendommer hvor virksomheten foregår er listet opp under:

106/42 - Brannøvingsfelt  
106/4 - Elvebredde (ingen aktivitet her bortsett fra prøvetaking i forbindelse med miljøovervåkning)  
107/433 - Rullebane  
107/376 - Terminalområde øst  
107/379 - Terminal sentralt område  
107/421 - Terminalbygg vest  
107/99 - Oppstillingsområde Widerøe  
107/1 - Nord for rullebane i øst (taksebanesystemer)  
164/1 - Langøra nord  
164/2 - Mellom rullebane og Langøra nord  
162/165 - Langøra sør  
162/523 - Taksebane i vest, sørside

### Punkt 3

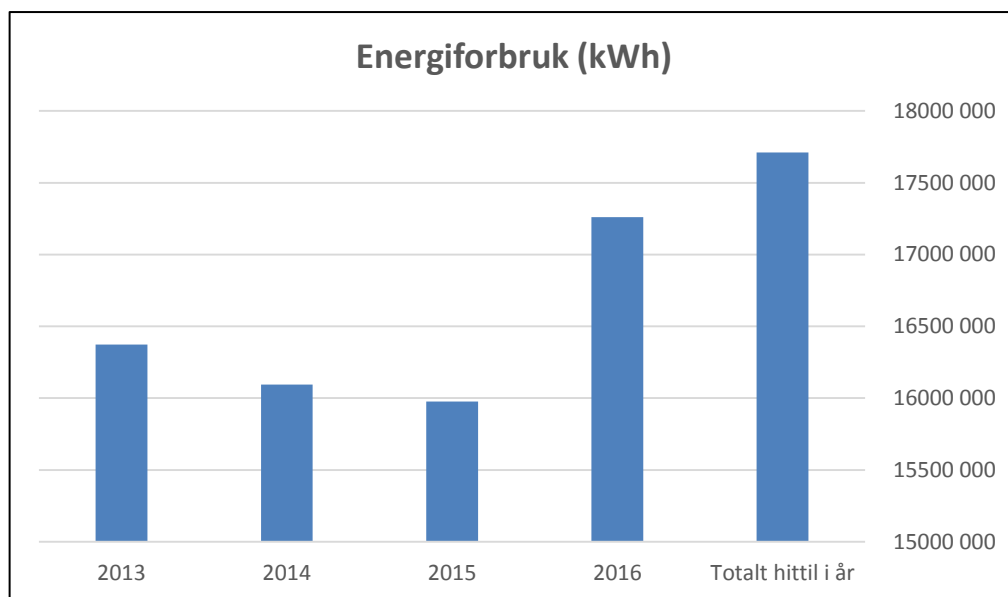
Under følger en oversikt over reguleringsplaner. I tillegg kommer arbeidet med kommunedelplan for Langøra sør.



Ref.	Plannavn	Vedtatt	Merknad
1	Trondheim lufthavn, Værnes med endring	13.09.2007 09.08.2013	Planid 1-202, forslagstiller Avinor,
2	Sandfærhus, Hell	26.05.2011	Planid 1-230, Stjørdal kommune
3	Sandfærhus Parkering		Planid 1-149, Igangsatt
4	Trondheim lufthavn, Værnes – utvidelse rullebane vest	18.06.2009	Planid 1-221, forslagstiller Avinor
5	E6 ny parsell Værnes – Kvithammer	01.02.2007	Planid 1-200, forslagstiller Statens vegvesen
6	Hell – Værnes på Nordlandsbanen	20.03.2014	Planid 2-058, forslagstiller Jernbaneverket
7	Del av Værnesmoen, g/s-veg Hell - Stjørdal	09.12.1983	Planid 1-083,
8	E6 ny parsell Hell – Værnes	20.06.1991	Planid 1-122, forslagstiller Statens vegvesen
9	E6 Helltunnelen – Værneskrysset med konsekvensutredning	19.05.2016	Planid 1-255, forslagstiller Statens vegvesen.

### Punkt 6

Trondheim lufthavn Værnes hadde i 2017 et forbruk på 17711 MWh elektrisk energi. Til sammenligning var forbruket i 2015 og 2016 henholdsvis 15976 og 17261 MWh. Årlig energiforbruk på lufthavnen er vist i diagrammet under.



Det økte forbruket i 2016 og 2017 sammenlignet med tidligere år skyldes i hovedsak tilkobling av energisentralen og leveranse av strøm til hotellet. Det reelle forbruket til Avinor Trondheim lufthavn er derfor noe lavere, men fremdeles høyere enn forbruket i 2015 (i 2017 utgjorde forbruket på hotellet 604 MWh). Elektrisk energi er dominerende energikilde på lufthavnen. Diesel benyttes fremdeles som spisslast og reservekraft. Lufthavnen har i dag ingen egenproduksjon av fornybar energi. Energimålet vedtatt av konsernledelsen vil derimot medføre endringer i både energikilder og energiforbruk på lufthavnen da Avinor som konsern skal redusere innkjøpt elektrisitet med 25% på bygg og anlegg sammenlignet med 2012.

### Punkt 8

Det vises til miljørisikoanalysen utarbeidet for Trondheim lufthavn hvor mulige utslipp som kan påvirke miljøet er vurdert. Lufthavnen har lange tidsserier med resultater fra miljøovervåkingen (rapporter oversendt Fylkesmannen tidligere). Kort oppsummert viser resultatene at forbruk av fly- og baneavising kjemikalier i liten grad påvirker nærliggende resipienter.

Den totale teoretiske belastningen fra fly- og baneavising (tabell under) viser høyere belastningen langs rullebanens vestre del, samt taxebane nord-øst enn nedbrytningskapasiteten på 0,6 kgKOF/m<sup>2</sup>år). Som nevnt over påvises fly- og baneavising kjemikalier i liten grad i nærliggende resipienter og det er derfor rimelig å anta tilstrekkelig nedbrytning i umettet sone.

Avrenningsområder	Kg KOF/år	Areal (m <sup>2</sup> )	Organisk belastning infiltrasjon (kg KOF/m <sup>2</sup> *år)	Nedbrytningskapasitet (kg KOF/m <sup>2</sup> *år)
infiltrasjon fra rullebane sør-vest 0-40 m	43050	54000	0,80	0,6
infiltrasjon fra rullebane nord-vest 0-40 m	43050	54000	0,80	0,6
infiltrasjon fra rullebane sør-øst 0-40 m	7597	54000	0,14	0,6
infiltrasjon fra rullebane nord-øst 0-40 m	12662	54000	0,23	0,6
infiltrasjon fra taxebane sør-vest 0-40 m	28776	80000	0,36	0,6
infiltrasjon fra taxebane nord-vest 0-40 m	35971	80000	0,45	0,6
infiltrasjon fra taxebane sør-øst 0-40 m	18969	34840	0,54	0,6
infiltrasjon fra taxebane nord-øst 0-40 m	24388	34840	0,70	0,6
Sum infiltrasjon fra rulle- og taxebane	214462			
Infiltrasjon fra deice plattform	13309			
<b>Sum infiltrasjon i grunn</b>	<b>227771</b>			
<b>OV-nett og ut i fjorden</b>	<b>74263</b>			
<b>Fra deice plattform til elv</b>	<b>8873</b>			
<b>Fra deice til dypvannsutslipp</b>	<b>421444</b>			
<b>Sum KOF</b>	<b>732350</b>			

Undersøkelser ved Gardermoen har vist at nedbrytningskapasiteten i jord/ løsmasser (grasdekke over sand) er i størrelsesorden 0,5-0,7 kgKOF/m<sup>2</sup> per sesong (Jordforsk rapport 54/02). Dette ligger til grunn for den teoretiske nedbrytningskapasiteten på 0,6 kgKOF/m<sup>2</sup>år for Trondheim lufthavn.

#### Punkt 9

Det henvises til oversendte rapporter fra miljøovervåkingen på lufthavnen for detaljert beskrivelse av miljøtilstanden i området.

#### Punkt 10

Ut ifra hvem som kan bli berørt av virksomheten anser vi følgende høringspartnere som relevante: Stjørdal kommune, Stjørdal jeger og fiskeforening, Stjørdal næringsforum og Stjørdalsvassdragets elveeierlag. Listen er ikke uttømmende.

#### Punkt 14

Saken har vært forelagt Fylkesmannen.

#### Punkt 15

Avinor Trondheim lufthavn har kontinuerlig fokus på reduksjon av utslippene fra fly- og baneavising. Dette gjør vi blant annet i forbindelse med kontraktsinngåelse, bruk av ny teknologi (GPS styrt utlegger for baneavising og proporsjonal mix på deice-væske til fly) og opplæring/ bevisstgjøring av ansatte. Med dagens avisingsplattform er det i dag ikke mulig å samle opp glykol på Trondheim lufthavn, og vi har nylig fått fornyet tillatelse fra Stjørdal kommune til å slippe glykol ut på dypvann i Stjørdalsfjorden. Det jobbes med planer for ny avisingsplattform og oppsamling av glykol vil i den sammenheng bli vurdert.

Flysikkerhet, trygge fly- og landingsforhold og tilstrekkelig friksjon på rullebane er helt avgjørende for å holde lufthavnen åpen. Bruk av kjemikalier er helt nødvendig for å tilfredsstille disse kravene vinterstid. I de omsøkte mengdene har vi forsøkt å ta hensyn til hyppigheten av ekstreme vær-situasjoner og påfølgende økt kjemikaliebruk i kommende ti års periode. Dette er årsaken til at de omsøkte mengdene er høyere enn dagens forbruk.



**Med vennlig hilsen**  
Avinor AS

Anne Orderdalen Steen

Dokumentet er godkjent elektronisk.