



Avinor AS  
Postboks 150  
2061 GARDERMOEN  
Att. Ingvild Helland

Saksbehandler, innvalgstelefon

Hege Rasmussen, 75 53 15 56

## Tilbakemelding på brevkontroller – utvalgte lufthavner i Nordland

Vi viser til brevkontroll for lufthavner i Nordland, datert 02.04.2019, og svar fra Avinor datert 06.05.2019.

Bakgrunnen for kontrollen var behov for et vurderingsgrunnlag for de lufthavnene med tillatelser som er eldre enn 10 år. Disse skal vurderes etter forurensningsloven § 18, 2. ledd, mtp. om det er behov for endringer av vilkår. De av Avinors lufthavner i Nordland dette gjelder for er Brønnøysund, Mo i Rana, Sandnessjøen, Stokmarknes og Svolvær.

Avinor har i tilbakemeldinga si selv gitt en oppsummering av noen momenter som kontrollen har avdekket:

- Uttømt brannslukningspulver håndteres ikke som næringsavfall ved alle lufthavnene. Avinor vil endre sin instruks på dette punktet, og informere lufthavnene om dette.
- Kantarealene gjødsles ved tre av lufthavnene i undersøkelsen. Avinor mener at det ikke bør gjødsles uten at det er gode grunner for det.
- Rammen for forbruk av flyavisingskjemikalier har vært overskredet eller over 75% for enkelte lufthavner. Avinor har lagt en plan for å søke om reviderte utslippstillatelser for Sandnessjøen, Svolvær og Brønnøysund.

### Tanklagring

Kravene til blant annet sikring og oppsamlingsarrangement i Forurensningsforskriften kapittel 18 om tanklagring gjelder fullt ut fra 2019. Forskriften gjelder for tanker fra og med 10 m<sup>3</sup> med petroleumprodukter, og fra og med 2 m<sup>3</sup> med andre kjemikalier eller farlig avfall. For tanker som faller utenom virkeområdet til forskriften gjelder de generelle reglene om ivaretagelse av forurensningsrisiko i forurensningsloven, produktkontrollloven og internkontrollforskriften.

Ved **Brønnøysund** lufthavn er det to tanker som omfattes av kapittel 18; en 30 m<sup>3</sup> plasttank for Aviform og to 20 m<sup>3</sup> ståltanker for flydrivstoff. De sistnevnte eies av Air BP. Det er ikke etablert oppsamlingsarrangement for disse, men det var planer for oppgradering i 2019.



Ved **Mo i Rana** lufthavn vil tre tanker omfattes av tanklagringsregelverket; en 15 m<sup>3</sup> PE-tank for Aviform, en 60 m<sup>3</sup> ståltank for flydrivstoff som eies av Air BP, og en 10 m<sup>3</sup> ståltank for flydrivstoff som eies av Helitrans. Førstnevnte er plassert innendørs i kald hangar, men har ikke oppsamlingsarrangement.

Ved **Sandnessjøen** lufthavn er det en 25 m<sup>3</sup> plasttank for Aviform som omfattes av tanklagringsregelverket. Denne er dobbeltvegget, men står ikke på fast dekke.

Ved **Stokmarknes** lufthavn er det ingen tanker som omfattes av tanklagringsregelverket.

Ved **Svolvær** lufthavn er det en 60 m<sup>3</sup> ståltank for flydrivstoff som eies av Air BP som omfattes av tanklagringsregelverket. Det er etablert oppsamlingsarrangement for denne.

For øvrige tanker, av ulik størrelse og typer, redegjør Avinor for rutiner for kontroll og ettersyn.

### **Overvåking**

Det gjennomføres ikke miljøovervåking ved noen av lufthavnene i undersøkelsen, med unntak av Brønnøy. Her gjennomføres det overvåking (vannprøver) i to punkter.

### **Brannøving**

Det gjennomføres kun kalde øvelser med vann på de flyplassene som er omfattet av brevkontrollen. Det gjennomføres også testing av skumkanoner og pulveraggregat.

### **Fylkesmannens vurdering**

Avinor gir selv en oppsummering av noen av momentene i brevkontrollen. Fylkesmannen er enig i disse vurderingene.

### **Gjødsling av kantarealer**

Vilkårene om gjødsling ble satt i en tid da man hadde begrenset erfaring med formiatbaserte avisingskjemikalier. Gjødslinga kan imidlertid være en miljøbelastning i seg selv. Flere steder ser vi nå at gjødsling kan være uheldig for det naturlige naturmangfoldet på lufthavnområdet. Det bør derfor unngås der det ikke har noen praktisk funksjon. Vi registrerer det derfor ikke som avvik i denne brevkontrollen for de lufthavnene der det ikke gjødsles i tråd med vilkår i tillatelsen.

### **Tanklagring**

Når det gjelder tanklagring har vi i denne brevkontrollen valgt å gjøre ei overordna kartlegging over hvilke tanker som omfattes av tanklagringsregelverket, og om kravene til oppsamlingsarrangement og sikring er ivaretatt. Vi har sånn sett ikke grunnlag for å gjøre en fullstendig vurdering av om all tanklagring er innafør regelverket.

Avinor redegjør for tre tanker uten oppsamlingsarrangement; to ved Brønnøysund og en ved Mo i Rana lufthavn. Dette er et avvik fra gjeldende regelverk og vi ber om en redegjørelse for hvordan dere vil lukke disse avvikene **innen 1. juni 2020**.

Ved Sandnessjøen lufthavn er det en 25 m<sup>3</sup> dobbeltvegget plasttank. Denne tilfredsstiller i utgangspunktet dagens regelverk med tanke på oppsamlingsarrangement, men det er uheldig at den ikke står på fast dekke. Vi forutsetter at Avinor har behandlet dette i miljørisikoanalysen, jf forurensningsforskriften § 18-4.



### **Avisingskjemikalier**

Vi ser av brevkontrollen, og også av årsrapporteringa og den løpende dialogen med Avinor, at rammen som er satt for fly- og/eller baneavisingskjemikalier overskrides enkelte år. For noen lufthavner er det en trend med økende forbruk på grunn av endrede klimaforhold, mens for andre kan det være tilfeldige årlige utslag som er forårsaket av værforholdene. Avinor har selv identifisert tre lufthavner der rammen for utslipp av baneavisingskjemikalier bør endres.

### **Miljøovervåking**

Det gjennomføres miljøovervåking i to punkter ved Brønnøy lufthavn, men det fremgår ikke av svaret fra Avinor hvor dette er. I utslippstillatelsen for denne lufthavna er det satt vilkår om overvåking i arkipelen ved Tverrøya. Det er også et vilkår om overvåking ved Solvang, som utløses dersom belastninga i dette området økes. Vi ønsker en nærmere redegjørelse over dette **innen 1. juni 2020**.

### **Brannøving**

For lufthavnene som er omfattet her er det enten ikke gitt tillatelse til brannøvinger, eller det var gitt tillatelse i en overgangsfase frem til utgangen av 2005. Kalde øvelser uten bruk av andre innsatsmidler enn vann vil normalt ikke kreve egen tillatelse etter forurensningsloven.

Det er kommet frem gjennom denne undersøkelsen, og vi har også sett ved de lufthavnen der tillatelsene er oppdatert de seneste årene, at det gjennomføres testing av skumkanoner, og testing og tømning av pulveraggregater. Det har vært noe ulik praksis for hvordan dette gjennomføres.

Slukkepulver inneholder ikke miljøskadelige stoffer, men det er å anse som næringsavfall, og skal dermed samles opp og leveres til godkjent avfallsmottak. Dette gjøres ikke på flere av lufthavnene.

Ved testing av skumkanoner brukes en liten mengde skumdannende slokkemiddel ved hver test. Dette i seg selv har liten miljømessig betydning, men det bidrar til den totale organiske belastninga fra drifta. Det bør derfor omtales i utslippstillatelsen.

### **Varsel om vedtak**

Avinor har identifisert tre lufthavner der tillatelsene bør endres på grunn av behov for økte mengder flyavisingskjemikalier. Vi ønsker også å gjøre en oppdatering i tillatelsene til de øvrige to lufthavnene i Nordland som har eldre tillatelser. Dette for å gjøre dem mer hensiktsmessig knyttet til dagens krav og regelverk.

Vi varsler med dette at vi vil revidere utslippstillatelsene for følgende lufthavner i Nordland:

- Brønnøysund
- Mo i Rana
- Sandnessjøen
- Stokmarknes
- Svolvær

Endringene vil omfatte:

- Oppdatering av ramme for utslipp av avisingskjemikalier
- Bortfall av krav om gjødsling av kantarealer der dette ikke er nødvendig for å opprettholde nedbrytingskapasiteten



- Brannøving og testing av skum-/pulverutstyr
- Resipientovervåking
- Generell oppdatering/tilpasning til endringer i forurensningsloven og tilhørende forskrifter, blant annet for tanklagring

Vi ber om en søknad/redegjørelse over dagens driftsforhold ved den enkelte lufthavna. Vi ser det ikke som nødvendig med en fullstendig kartlegging av resipientforhold og tålegrenser i resipientene i denne omgangen med mindre det forhold som er vesentlig endret siden kartlegginga som ble gjort av Jordforsk/Aquateam tidlig på 2000-tallet. Der det finnes nyere kartlegginger eller overvåkingsdata skal dette vedlegges. Dersom det er skjedd større endringer i belastning eller arealbruk ved noen av lufthavnene, må det gjøres en oppdatert vurdering av tålegrenser og nedbrytingskapasitet i jordsmonnet.

Vi ser det som hensiktsmessig om vi får søknadene samlet. Det vil være arbeidsbesparende for oss å kunne behandle de i en operasjon, da det vil være mye sammenfallende. Det vil dermed også være mulig for oss å ta en lavere gebyrsats for saksbehandlinga.

Vi forstår at Avinor vil trenge noe tid til å ferdigstille grunnlaget for søknadene om oppdaterte utslippstillatelser. Vi ber om at dere gir oss ei tilbakemelding om når dere kan oversende dette **innen 1. juni 2020**.

Med hilsen

Oddlaug Ellen Knutsen (e.f.)  
seksjonsleder

Hege Rasmussen  
senioringeniør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*