



**FYLKESMANNEN  
I ROGALAND**

Deres ref.:

Vår dato: 04.11.2015  
Vår ref.: 2015/11415  
Arkivnr.: 461.3

Avinor AS avd. Haugesund lufthavn  
Postboks 150  
2061 GARDERMOEN

Postadresse:  
Postboks 59 Sentrum,  
4001 Stavanger

Besøksadresse:  
Lagårdsveien 44, Stavanger

T: 51 56 87 00  
F: 51 52 03 00  
E: fmropost@fylkesmannen.no

[www.fylkesmannen.no/rogaland](http://www.fylkesmannen.no/rogaland)

## **Oversending av tilsynsrapport fra tilsyn 29. oktober 2015 hos Avinor AS avd. Haugesund lufthavn i Karmøy kommune**

Vedlagt oversendes kontrollrapport 2015.021.I.FMRO for oppfølging og tilbakemelding til Fylkesmannen **innen 20. mars 2016**. Det er fastsatt et gebyr på **12 200.-**, for den gjennomførte kontrollen. Faktura blir ettersendt fra Miljødirektoratet.

Vi viser til kontroll 29. oktober 2015 ved Avinor AS avd. Haugesund lufthavn i Karmøy kommune, og vedlagte kontrollrapport.

Fristen for å melde tilbake om eventuelle feil og misforståelser i rapporten, er tre (3) uker fra dette brevet er mottatt. Dersom vi ikke hører noe, får rapporten status som endelig **26. november 2015**.

### **Bedriften plikter å rette opp avvikene snarest.**

Bedriften blir med dette pålagt å melde tilbake skriftlig hvordan avvik blir rettet. Fristen for å bekrefte at avvik er rettet opp, og for å oversende skriftlig dokumentasjon som underbygger at avvik er rettet, er: **20. mars 2016**.

Det at bedriften får melding om at det er oppdaget avvik som må rettes opp i snarest, er ikke et vedtak som kan påklages. Men pålegget om skriftlig tilbakemelding er gitt med hjemmel i forureningslovens § 49, og dette vedtaket kan påklages innen tre (3) dager etter at pålegget er mottatt, jf. forvaltningslovens § 14. En eventuell klage bør være begrunnet og skal stiles til Miljødirektoratet, men skal sendes til Fylkesmannen.

Fylkesmannen ønsker også tilbakemelding om hvordan anmerkningene blir fulgt opp og ber spesielt om at det fokuseres på anmerkningene 4 og 5. Avinor bes også å være oppmerksom på Fylkesmannens kommentarer om overvåkingsresultater under pkt. 6.

Fylkesmannen vil vurdere innholdet i tilbakemeldingen. Avhengig av utførte tiltak og kvaliteten på tilbakemeldingen, kan Fylkesmannen lukke avvikene.

Dersom ikke Fylkesmannen mottar den pålagde, skriftlige tilbakemeldingen innen gitt frist, kan Fylkesmannen, med hjemmel i forurensingslovens § 73, fatte vedtak om tvangsmulkt.

### **Inspeksjonsgebyr**

Ved kontroll i bedrifter med tillatelse etter forurensingsloven, skal det betales gebyr etter faste satser basert på bedriftens risikoklasse. Avinor AS avd. Haugesund lufthavn er plassert i risikoklasse 3. Bedriften skal derfor betale gebyr for den gjennomførte kontrollen etter forurensingsforskriftens § 39-6. Dette betyr at bedriften skal betale NOK 12 200,- for kontrollen 29. oktober 2015. Faktura blir ettersendt fra Miljødirektoratet.

Med hilsen

Marit Sundsvik Bendixen  
ass. fylkesmiljøvern sjef

Kristian F. Solberg  
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift

Saksbehandler: Kristian F. Solberg  
Saksbehandler telefon: 51 56 89 28  
E-post: fmrokso@fylkesmannen.no

Kopi med vedlegg til:

Miljødirektoratet  
Sas Ground Handling Norway AS  
Karmøy kommune

Postboks 5672 Sluppen	7485	TRONDHEIM
Haugesund Lufthavn Karmøy	4299	AVALDSNES
Rådhuset	4250	Kopervik



---

## **Inspeksjon ved Avinor AS avd. Haugesund lufthavn**

Dato for inspeksjonen: 29. oktober 2015

Rapportnummer: 2015.021.I.FMRO

Saksnr.: 2015/11415

### **Kontaktpersoner ved kontrollen:**

Fra virksomheten:

Tore Lillenes, Avinor

Tore Knutsen, Avinor

Alexander Økland Apeland, Avinor

Lars Halleraker, Avinor

Nils Henry Olsen, SAS Ground Handling (SGH)

Alexander Økland Contreras, SGH

Fra Fylkesmannen i Rogaland:

Kristian Solberg

Margareta Skog

### **Resultater fra inspeksjonen**

Denne rapporten omhandler avvik og anmerkninger som ble avdekket ved inspeksjonen hos Avinor AS avd. Haugesund lufthavn på Karmøy 29. oktober 2015.

Det ble avdekket 2 avvik:

- Utenom avisingsesongen leder ikke Haugesund lufthavn overvann fra avisingsplattformen dit det naturlig ville ha drenert.
- Haugesund lufthavn har ikke sendt utkast til overvåkingsprogram for sjøområdene til Fylkesmannen for vurdering og godkjenning.

Det er gitt 5 anmerkninger under inspeksjonen:

- Haugesund lufthavn har ikke ledningskartverk.
- Internkontrollsystemene mellom Avinor og avisingsoperatør (SGH) kan harmoniseres bedre.
- Avinor kjenner ikke konkret til hvor utslippsledningen ender.
- Det er ikke laget gjødslingsplan for de grønne arealene langs rulle- og taksebaner.
- Det er usikkert om grunnvannsprøver tas korrekt.

Avvik og anmerkninger er nærmere beskrevet fra side 3 og utover i rapporten.

Oppfølgingen etter inspeksjonen er nærmere beskrevet på side 8 og 9.

Marit Sundsvik Bendixen  
ass. fylkesmiljøvernssjef

Kristian Solberg  
Senioringeniør

## 1. Informasjon om virksomheten

<b>Organisasjonsnr. (underenhet):</b> 974 719 894	
<b>Besøksadresse:</b> Helganes, 4262 AVALDSNES	<b>Telefon:</b> 815 30 550
<b>Bransjenr. (NACE-kode):</b> 52.23 Andre tjenester tilknyttet lufttransport	<b>E-post:</b> post@avinor.no

### Kontrollert anlegg

<b>Navn:</b> Avinor AS avd. Haugesund lufthavn	<b>Anleggsaktivitet:</b>
<b>Besøksadresse:</b> Helganes, 4262 AVALDSNES	Drift av flyplass
<b>Postadresse:</b> Postboks 150, 2061 GARDERMOEN	<b>Risikoklasse:</b> 3
<b>Kommune:</b> Karmøy	<b>Tillatelse gitt:</b> 28. januar 2010
<b>Sist kontrollert:</b>	<b>Tillatelse sist oppdatert:</b>

## 2. Bakgrunn for inspeksjonen

Fylkesmannen gjennomfører rutineinspeksjoner ved bedrifter i Rogaland. Inspeksjonene omfatter bedrifter med tillatelse etter forurensningsloven og bedrifter som omfattes av forskrifter. Fylkesmennene er delegert forurensningsmyndighet for avising av fly og rullebaner og for brannøvingsplasser. Dette er regulert i tillatelsen til virksomhet etter forurensningsloven som Avinor AS, avd. Haugesund lufthavn, Karmøy (heretter kalt Haugesund lufthavn), fikk 28. januar 2010. Fylkesmannen fører jevnlig tilsyn med bedrifter som embetet er forurensningsmyndighet for. Tilsynet utføres for å se om driften er i samsvar med tillatelsens rammer og øvrig lovverk som hjemles i forurensningsloven. Ved avvik blir det satt tidsfrist for å rette feil og mangler.

Inspeksjonen 29. oktober 2015 av Haugesund lufthavn på Helganes i Karmøy kommune, ble gjennomført som jevnlig kontroll for å kontrollere om gjeldende krav fastsatt i, eller i medhold av forurensningsloven, overholdes. Dette var også en inspeksjon av ferdigstilte anlegg. Inspeksjonen ble varslet skriftlig 8. oktober 2015.

### Inspeksjonstema

Flyplassen ble pålagt å etablere ny avisingsplattform og denne har nylig blitt tatt i bruk (1. oktober 2014). Hovedtema for tilsynet var derfor avising av fly og rullebane. Ved denne inspeksjonen ble det mest fokusert på:

- Internkontroll
- Avising av fly
- Avising av rullebane
- Utførte målinger
- Verifikasjon av avisingsplattformen og avrenningsveier

Andre tema som ble diskutert var håndtering av farlig avfall og avfall generelt, substitusjonsplikten, miljøledelse og miljørisikovurdering.

Rapporten omhandler avvik og anmerkninger som ble avdekket under inspeksjonen og gir ingen fullstendig tilstandsvurdering av virksomhetens miljøarbeid eller miljøstatus.

## Definisjoner

**Avvik:** Manglende etterlevelse av krav fastsatt i, eller i medhold av, lov (f. eks. brudd på krav i forurensingsloven, forskrifter hjemlet i forurensingsloven eller vilkår fastsatt i tillatelse etter forurensingsloven).

**Anmerkning:** Et forhold som tilsynsetatene mener er nødvendig å påpeke for å ivareta ytre miljø, men som ikke omfattes av definisjonen for avvik.

## 3. Dokumentunderlag

Dokumentunderlaget for inspeksjonen var:

- lov om vern mot forurensninger og om avfall ([forurensningsloven](#)) med underliggende forskrifter (avfallsforskriften og forurensingsforskriften).
- forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Internkontrollforskriften).
- virksomhetens egen dokumentasjon knyttet til den daglige driften og til forhold av betydning for helse/miljø/sikkerhet.
- tillatelse til virksomhet etter forurensningsloven (2010.002.T) gitt 28. januar 2010.
- skriftlig kommunikasjon pr. brev eller e-post med bedriften.

## 4. Avvik

Vi fant følgende avvik under inspeksjonen:

### Avvik 1

Utenom avisings sesongen leder ikke Haugesund lufthavn overvann fra avisingsplattformen dit det naturlig ville ha drenert.

#### **Avvik fra:**

Tillatelsen til virksomhet etter forurensningsloven, pkt. 3.2.2.a.

#### **Kommentarer:**

I sin vurdering av virkningene på vannressursene ved å gi Haugesund lufthavn en tillatelse etter forurensningsloven, har Fylkesmannen innledningsvis pekt på at det hydrologiske regimet blir radikalt endret ved alle arealinngrepene som flyplassen representerer. Noe av dette bøtes på ved at mye av rullebaneområder og takseområder drenerer til og fordrøyes i utsprengte fyllmasser ved og under banelegemet, men etablering av ny avisingsplattform ved Isgardvatnet representerer asfaltering av et 8 – 10 dekar stort areal som kommer i tillegg til alle tette arealer. Det er også etablert nye parkeringsarealer ved Isgardvatnet. Slike tette arealer medfører bl.a. at avrenningsintensitetene øker på bekostning av naturlig selvregulering. Redusert naturlig selvregulering innebærer også at utløpsbekken får enda lavere vannføring i lavvannsperioder. Dette vil være mest ugunstig i sommerhalvåret når det er viktigst med mest

mulig naturlig vannføring. I vinterhalvåret vil høst- og vinternedbør sørge for en viss vannføring. Overvannet som fjernes fra plattformen, redusere totalavløpet og svekker lavvannsføringen ytterligere. Bekken er nå bygd om til en nokså rett avløpsbakk, noe som svekker det biologiske mangfoldet i området.

For å redusere hydrologiske endringer som kan endre vannkvaliteten, har Fylkesmannen satt som vilkår ved etableringen av avisingsplattformen, at utenom avisings sesongen skal overvann fra plattformen ledes dit det naturlig ville ha drenert. Det betyr at overvannet, som via forskjellige vannveier tidligere fant veien til Isgardvatnet, også nå skal ledes til Isgardvatnet. Dette kan skje ved infiltrasjon i de gjenfylte massene for å øke fordrøynings effekten, eller ved andre fordrøynings tiltak som reduserer avrenningsintensiteten til Isgardvatnet og dermed ut av dette vatnet.

### **Avvik 2**

Haugesund lufthavn har ikke sendt utkast til overvåkingsprogram for sjøområdene til Fylkesmannen for vurdering og godkjenning.

### **Avvik fra:**

Tillatelsen til virksomhet etter forurensningsloven, pkt. 10.3.

### **Kommentarer:**

Den nye avisingsplattformen ble tatt i bruk i oktober 2014 etter at fristen for ferdigstilling ble utsatt. Avising har tidligere blitt utført på flyoppstillingsplassen og det har vært noe uklart hvor avisingsvæskene har tatt veien. Begroing ved Isgardvatnet har indikert at noe har rent mot sør fra området der avisingen skjedde. Det var i alle fall klart at dette avisingsområdet ikke hadde drenering og avisingsvæsker kunne renne ukontrollert. For å sikre at det alltid var kontroll på hvor avisingsvæskene rant og for å skjerme ferskvannsressurser, satte derfor Fylkesmannen som vilkår i den nye tillatelsen, at det skulle bygges en ny avisingsplattform der all avisingsvæske ble samlet opp og ledet til sjøen.

Glykol vil forbruke oksygen ved nedbryting i vannressursene og det regnes med at en kilo glykol, i løpet av 5 døgn, forbruker oksygeninnholdet i ca. 90 m<sup>3</sup> vann ved nedbryting under normale temperaturforhold. Men flyavisingskjemikaliene inneholder også kjemiske tilleggsstoffer som kan være miljøfarlige. Av slike grunner er det et vilkår i tillatelsen at det settes i verk et overvåkingsprogram for å undersøke virkningen der avisingsvæskene slippes ut. Et slikt program må være egnet til å dokumentere eventuelle virkninger og skulle sendes til Fylkesmannen for en vurdering før det iverksettes. Det er nå inngått avtale med et konsulentfirma som skal starte undersøkelser innen en måned. Fylkesmannen var ikke informert om dette og har ikke vurdert programmet.

## **5. Anmerkninger**

### **Anmerkning 1**

Haugesund lufthavn har ikke ledningskartverk.

### **Kommentarer:**

Etablering av avisingsplattform var et vilkår for tillatelsen. Dermed ble det klart hvor avisingsvæsker rant. I utgangspunktet satte tillatelsen derfor ikke krav om innsending av ledningskartverk. Men etter at det ble aktuelt å søke om utsatt frist for bygging av plattformen,

var dette et tema ved kommunikasjon mellom Fylkesmannen og Haugesund lufthavn. Ved søknaden som ble sendt fra Haugesund lufthavn 20. september 2011, ble det opplyst at det ville skje en registrering og kartlegging av eksisterende ledningsanlegg (spillvanns- og overvannsanlegg). Selv om ferdigstillingen av plattformen ble enda et år forsinket i forhold til søknaden, er slikt ledningskart enda ikke etablert. Slike kart vil være viktige i internkontroll-sammenheng og i forbindelse med miljørisikoanalyser; manglende kart representerer en risiko for at ingen vet hvor en eksisterende forurensing eller en akutt forurensing tar veien. Jf. forøvrig tillatelsens pkt. 2.5 og 8.

Ved tilsynet ble det avtalt at Haugesund lufthavn sender inn ledningskartverk ( gjerne digitalt) og dreneringskart som viser de ulike dreneringsområder.

### **Anmerkning 2**

Internkontrollsystemene mellom Avinor og avisingsoperatør (SGH) kan harmoniseres bedre.

#### **Kommentarer:**

Selv om brøyteleder fra Avinor har møte med avisingsoperatør (SGH) to ganger i året, later det til at de to bedriftene ikke kjenner godt nok til hverandres internkontroll. SGH hadde sitt eget internkontrollsystem og opplæringsystem der det blir gitt opplæring i det å kjøre og betjene avisingsbil, og det å utføre avising. SGH sender årlig representanter til flyplassen for å drive opplæring. Avinor er ikke en del av SGH sitt opplæringsystem. Eksempelvis ble det klart ved tilsynet at ingen av representantene fra SGH hadde lest tillatelsen, og det var usikkert hvem i SGH som hadde lest den. Det er en kjent sak at Avinor har et meget stort og omfattende internkontrollsystem, og har lokalt har Haugesund lufthavn sin egen opplæring og lokal revisjon av personer som er bemyndiget til å være teamledere/brøyteledere.

I tillatelsen har Fylkesmannen sagt følgende i pkt. 2.5: «*Internkontrollen skal blant annet sikre og dokumentere at bedriften og eventuelle operatører overholder krav i denne tillatelsen, forurensningsloven, produktkontrollloven og relevante forskrifter til disse lovene.*» og «*Der som bedriften benytter operatører til noen av aktivitetene som reguleres av denne tillatelsen, er bedriften ansvarlig for at operatører omfattes av internkontrollen, og at det er samsvar mellom operatørenes internkontroll/arbeidsrutiner/instruks og bedriftens internkontroll.*». Det er behov for å styrke tilpasningen av de ulike internkontrollsystemene til hverandre.

### **Anmerkning 3**

Avinor kjenner ikke konkret til hvor utslippsledningen ender.

#### **Kommentarer:**

De ytre deler av Isgarden er åpen og med god vannutskifting, men de indre delene er preget av forhold som reduserer vannsirkulasjonen. Derfor setter tillatelsen krav om at «*og utslipp fra avisingsplattformen skal ledes ut i Isgarden på minst 8 meters dyp og sikres god innblanding/fortynning i vannmassene.*». Ved tilsynet viste det seg at Avinor ikke har noen god dokumentasjon på at utslippsledningen lå slik som kravet tilsier. Prosjektet som gikk på etablering av avisingsplattformen, ble styrt av Avinor sentralt som igjen hadde sin egen prosjektleder. Fylkesmannen antar at ledningen er lagt på korrekt måte, men det var enighet om at Haugesund lufthavn skaffer dokumentasjon på at så er tilfelle. Fylkesmannen mener at dette er en selvfølgelig del av internkontrollen og demonstrerer viktigheten av ledningskartverk.

#### **Anmerkning 4**

Det er ikke laget gjødslingsplan for de grønne arealene langs rulle- og taksebaner.

#### **Kommentarer:**

Dette punktet ble ikke diskutert mye ved tilsynet og det ble heller ikke sett nærmere på områdene for å vurdere jorddybden til de grønne arealene. Men i vedtaket om å gi tillatelse til Haugesund lufthavn, blir det referert til søknaden og en rapport utarbeidet av Jordforsk, Aquateam og NGI som konkluderer med at formiatbaserte baneavisingmidler høyst sannsynlig vil brytes ned ved infiltrasjon på gjødsla engarealer langs rullebanen. Dermed vil ikke formatholdig vann dreneres ned gjennom fyllmassene. Av den grunn ble det stilt krav om gjødslingsplan basert på jordprøver og kartlegging av jorddybden til de gjødsla engarealene. Underveis er det kommet fram at mektigheten til disse arealene ikke er så stor og det hevdes at det er fare for at gjødsling vil føre til økt nitrogenforurensing. I brev 11. august 2011 skriver Haugesund lufthavn bl.a. at «*De grove massene og det tynne jordlaget vil føre til en hurtig transport av formiatholdig overvann, noe som også vil være med på å bryte ned formiaten i vannet*». Ut fra bl.a. analyseresultatene fra innsjøene vurderer Haugesund lufthavn det slik at punktet i tillatelsen er ivarettatt.

Men formiatholdig vann vil dermed brytes ned et annet sted en forutsatt. I utgangspunktet er ikke kravet i tillatelsen innfridd og det vil være et avvik. Men Fylkesmannen velger å vurdere Haugesund lufthavn sitt utsagn slik at det er nødvendig å revurdere søknadsgrunnlaget. Jordforsk, Aquateam og NGI må få anledning til å vurdere sine utsagn opp mot Haugesund lufthavn sine vurderinger.

#### **Anmerkning 5**

Det er usikkert om grunnvannsprøver tas korrekt.

#### **Kommentarer:**

Dette punktet ble heller ikke diskutert mye ved tilsynet, men det er etablert to grunnvannsbrønner som personell ved Haugesund lufthavn tar prøver i. Det ble gitt opplæring i prøvetaking ved etablering av brønnene. På spørsmål om hvordan prøven tas, er svaret at en tynn beholder senkes ned i brønnen og det tas prøve som igjen fylles på glassflaske. Men det er usikkert om prøvetakingen skjer på korrekt måte og om analysen vil gi svar på det som en spør etter.

Når vannprøver tas i en grunnvannsbrønn som ikke er i aktiv bruk til f. eks. drikkevansforsyning eller som hjelpemiddel ved nivåsenkning, vil vannet som står i brønnen kunne være stagnert, lagdelt og ha en annen sammensetning enn grunnvannet omkring. Eksempelvis vil lufttilgang til redusert grunnvann føre til at oppløste stoffer endrer karakter. Ved prøvetaking vil det derfor ofte være nødvendig å tappe brønnen med opp til 4 – 5 ganger vannvolumet ved en lav pumpehastighet.

## **6. Andre forhold**

### **Lokale initiativ og problemstillinger**

Haugesund lufthavn har satt i verk flere miljørelaterte prosjekter den siste tiden:

- Det er laget nye avrenningskart for flyplassen som viser hvor delfelt drenerer.

- Det er inngått avtale med Norconsult om overvåking i sjøen ved utslippspunktet for glykol. Undersøkelsen starter opp i november.
- Det skal settes i verk kurs om avfallshåndtering for alle brukere/leietakere ved flyplassen. Haugesund lufthavn har hovedavtale med BIR og Ragnsells transporterer.
- Avinor starter et miljøstyringssystem for alle flyplasser. Det settes i ang pilotprosjekter på Haugesund lufthavn og Svalbard flyplass.
- Haugesund lufthavn har fått midler til skjøtsel av kystlynghei og det er gjerdet inn et stort område der villsau beiter.
- I 2015 er det produsert 200 kg honning fra bikuber som er satt ut på flyplassen for å utnytte lyngen i området.
- Det har vært vanskelig å få korrekte avfallskoder fra mottakerne av avfall/farlig avfall når Haugesund lufthavn skal registrere i Altinn. Det er dialog med Retura om dette.
- Det benyttes et begrenset antall kjemikalier på flyplassen. Dette gjelder også rengjøringsfirmaene som har begrensninger på hva de kan bruke.

### Om miljøprosjektet

Fylkesmannen vurderer dette prosjektet som et meget godt tiltak og Haugesund lufthavn har nå en god mulighet til å få strukturert miljøarbeidet lokalt. Prosjektet inkluderer opplæring av ansatte, kartlegging av status/utfordringer, tiltak og evaluering. Det blir en intern revisjon utført av Avinors miljøavdeling før jul.

For Haugesund lufthavn som største bedrift vil det være viktig å inkludere de andre aktørene på flyplassen i arbeidet. Som tidligere påpekt må internkontrollsystemene harmoniseres og dette er en gunstig anledning. Bl.a. ble det diskutert muligheten for at Avinor og SGH deltar på hverandres kurs for å bli bevisst på hverandres oppgaver og hvordan disse utføres. Fylkesmannen vurderer at aktuelle tillatelser og reguleringer blir tema ved intern opplæring.

### Valg av glykolblanding.

Ved tilsynet ble det klart at flykapteinene har en viktig rolle mht. bestilling av avising og hvilken behandling som skal utføres siden det er de som er ansvarlige for flyets sikkerhet. Det avises med standard glykolblandinger som inneholder enten 25, 50 eller 75 % glykol. Dette blandes på selve avisingsbilen. SGH/Avinor har ikke innflytelse på graden av fortykning eller på bestillingen. Avinor bør vurdere om det er et generelt behov for å vurdere praksisen.

### Om baneavising og koordinering

Brøyteleder sjekker banens tilstand og koordinerer baneavising. Ved tilsynet ble det klart at det er viktig med kontakt mellom brøyteleder og SGH slik at flyavising ikke finner sted før banen er klar for flyavgang. Hvis ikke kan det oppstå nye behov for flyavising mens fly venter på avgang. Ved avgang av charterfly er det utfordringer mht. vekt og rullemotstand for store og tunge fly. Flyene må oppnå avgangshastighet samtidig som det må være nok friksjon nok til en oppbremsing og full stans.

### Om overvåkingsresultater.

Ved tilsynet ble det klart at Haugesund lufthavn har overvåkingsresultater fra flere år. Seneste resultatet som er sendt til Fylkesmannen er fra sesongen 2011/12. Denne sesongen var det et høyt forbruk av både bane- og flyavisingskjemikalier. I undersøkelsen blir vannkvaliteten vurdert slik at baneavisingen ikke påvirker vannkvaliteten; konsentrasjoner av jern og mangan vurderes å stamme fra myrområdene. I følge det gamle vurderingssystemet kvalifiserer mange av analyseresultatene til klassifisering av vannkvaliteten som mindre god eller dårlig. Dette

gjelder også TOC. Samtidig viser resultatene for nitrogen at det skjer en nedgang fra januar til april. Basert på nitrogen kan vannkvaliteten vurderes som god bortsett fra ved S2 og M2 i april. Det er naturlig at resultatene fra overvåkingen vil variere alt etter hvor mye baneavising midler som er brukt. Sesongen 2014/15 ble det brukt 47 % av tillatt mengde formiat til baneavising mens det i 2010/11 ble forbrukt 89 %.

Det vil være nyttig med en gjennomgang av både prøvetakingsprosedyrer, representativiteten av prøvene og hyppighet av prøvetakingen. Det er mulig at det kan plukkes ut noen prøvetakingssteder som kan følges nøyer. For øvrig, basert på de gamle kriteriene for tungmetaller i overflatevann, kan vannet i miljøbrønnen M2 (sesongen 2011/12) karakteriseres som sterkt og meget sterkt forurensset. Det året ble det brukt hhv. 81 og 34 % av tillatt mengde glykol til ordinær avising og preventiv avising. Alt drenerte til området som brønnen skal være representativ for.

## 7. Oppfølging etter kontrollen

Tillatelser, forskrifter og lovverk setter selv bærende krav til bedrifter. Dersom det oppstår avvik i forhold til regelverket, vil dette være brudd på rammevilkårene som bedriften plikter å holde seg innenfor. Bedriften plikter i utgangspunktet å rette avvik snarest uten at for eksempel forurensningsmyndighetene må sette krav om dette. Dersom det ved tilsyn blir avdekket avvik, blir dette kommentert tilbake til bedriften. Dette skjer i dette tilfellet.

Det vurderes som rimelig at bedriften innen **20. mars 2016** bekrefter skriftlig at forholdene er brakt i orden og gjør rede for de tiltak som er gjennomført for å rette avvikene. Når det gjelder overvåking, gjelder fristen innsending av program for godkjenning. Dersom bedriften ikke klarer å rette avvikene, kan den, innen samme frist, alternativt gjøre rede for årsaken og oversende en tidfestet handlingsplan for retting av avvikene.

Det er også ønskelig at bedriften forklarer hvordan merknader blir fulgt opp.

## 8. Forventninger til bedriftens tilbakemelding

### Avvik1

Det forventes at Haugesund lufthavn planlegger og iverksetter tiltak for å lede overvann fra avisingsplattformen, utenom avisings sesongen, dit det naturlig ville ha drenert. Ved tilsynet ble det diskutert om dreinsavløpene skulle tettes i sommersesongen eller om det skulle lages ventil i avløpskummen som ledet vannet til Isgardvatnet. Aktuelle løsninger må vurderes tilstrekkelig slik at det implementeres et system som er kvalitetsmessig godt nok. Det må legges vekt på at vann kan infiltreres i grunnen før det når vassdrag. Systemet må være Haugesund lufthavn sitt ansvar og oppgave. Det forventes at et utkast til løsning forelegges Fylkesmannen.

### Avvik2

Det er allerede inngått kontrakt med Norconsult i Bergen om overvåking som vil starte i november. Fylkesmannen er ikke kjent med programmet. Det forutsettes at overvåkingen fort-

setter neste år og at programmet kan justeres etter eventuelle innspill fra Fylkesmannen. Det er viktig å legge til grunn at variasjonene i glykolforbruk år for år kan gi ulike resultater.

#### **Anmerkning 1**

Det forutsettes at kartverket lages, blir en del av dokumentasjonen i internkontrollsystemet og benyttes ved miljørisikovurderinger-

#### **Anmerkning 2**

Det forventes at dette temaet blir en viktig del av miljøstyringsprosjektet.

#### **Anmerkning 3**

Det forventes at dokumentasjonen blir en del av ledningskartleggingen, dokumentasjonen i internkontrollsystemet og grunnlaget for miljøundersøkelser.

#### **Anmerkning 4**

Det forutsettes at denne problemstillingen belyses på nytt av aktuelle konsulenter i forhold til grunnlaget for utslippssøknaden og at eventuelle beregninger fornyes. Det må forklares hva som skjer med nedbrytingsproduktene. Når det er gjort nye vurderinger/beregninger, vil Fylkesmannen vurdere forholdet til tillatelsen på nytt.

#### **Anmerkning 5**

Det forventes at det eksisterer klare prosedyrer for prøvetaking av både grunnvannsprøver og prøver av overflatevann. Det samme gjelder behandling, lagring og forsendelse av prøver. Prosedyrene må bygge på aksepterte normer/standarder og utformes slik at feilkilder minimaliseres og slik at prøvene gir utvetydelige svar på det som etterspørres. Prosedyrene må bli en del av den dokumenterte internkontrollen og kopi må oversendes Fylkesmannen.

### **9. Offentlighet i forvaltningen**

Denne rapporten vil være tilgjengelig for offentligheten via Fylkesmannens postjournal på [www.fylkesmannen.no](http://www.fylkesmannen.no) (jf. offentleglova).

Kopi av rapporten sendes også til:

- Karmøy kommune
- SGH

§§§