

Statsforvalteren i Møre og Romsdal
Postboks 2520
6404 Molde

sfmrpost@statsforvalteren.no

Vår ref.
17/06659

Deres ref.
2011.0048.T

Vår dato:
06.12.2022

Deres dato:
19.10.2016

Vår saksbehandler:
Maria Kant Pangopoulos

Ørsta-Volda lufthavn Hovden. Forenklet søknad om revidert utslippstillatelse

Innledning

Det vises til Avinors varsel om brudd på tillatelsen for bruk av flyavisingkjemikalier ved Ørsta-Volda lufthavn datert 15. juni 2022, hvor Avinor informerer om at behov for ny utslippstillatelse må vurderes.

Avinor v/Ørsta-Volda lufthavn søkte sist om revidert utslippstillatelse 15. mars 2016, og fikk revidert tillatelse 19. oktober 2016 (deres ref. 2011.0048.T).

Siden 2016 har forbruket av avisingkjemikalier ved lufthavnen overskredet grensene gitt i utslippstillatelsen ved flere anledninger; for flyavisingkjemikalier i 2017 og 2022, og baneavisingkjemikalier i 2019 og 2021. Årsaken til det økte forbruket av fly- og baneavisingkjemikalier er knyttet til vær- og temperatursvingninger, i tillegg har en økning i antall flybevegelser innvirkning på bruk av flyavisingkjemikalier.

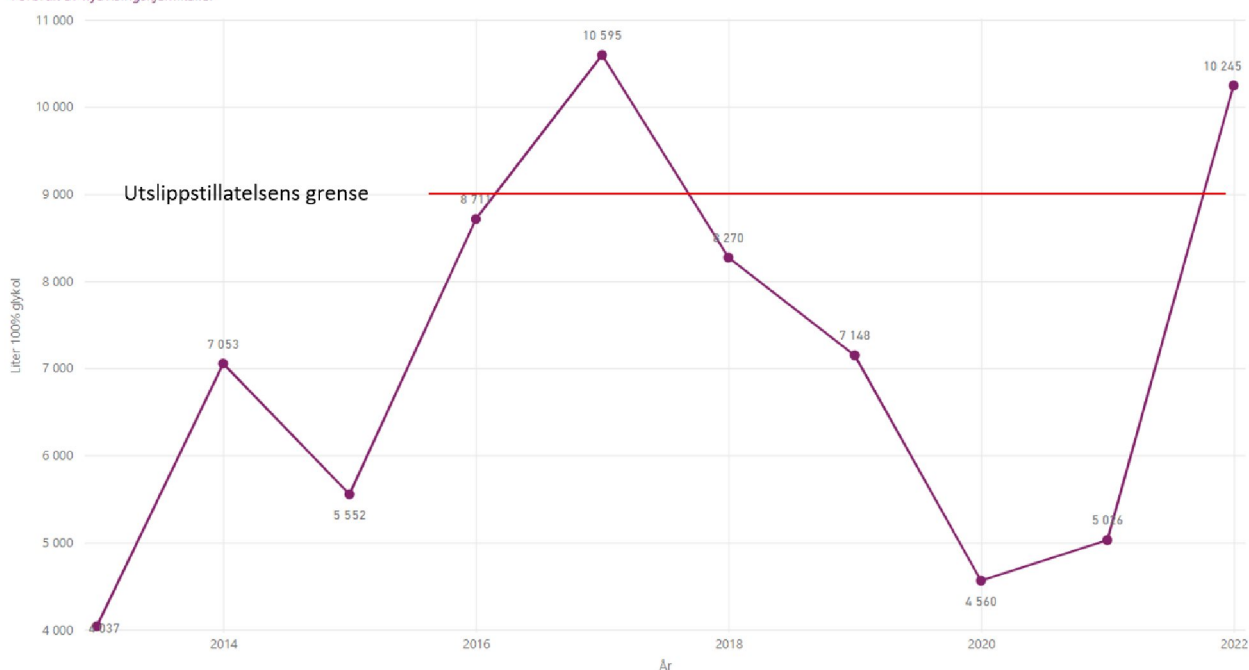
Avinor ser behovet for en økning i tillatelse for forbruk av både fly- og baneavisingkjemikalier og søker med dette om revidert utslippstillatelse. Ørsta-Volda lufthavn ønsker en økning av sin tillatelse til følgende mengder:

- flyavisingkjemikalier tilsvarende 12 000 liter 100 % glykol/år
- baneavisingkjemikalier tilsvarende et kjemisk oksygenforbruk på 4 500 kg KOF/år

Omsøkt forbruk og beregning av organisk belastning

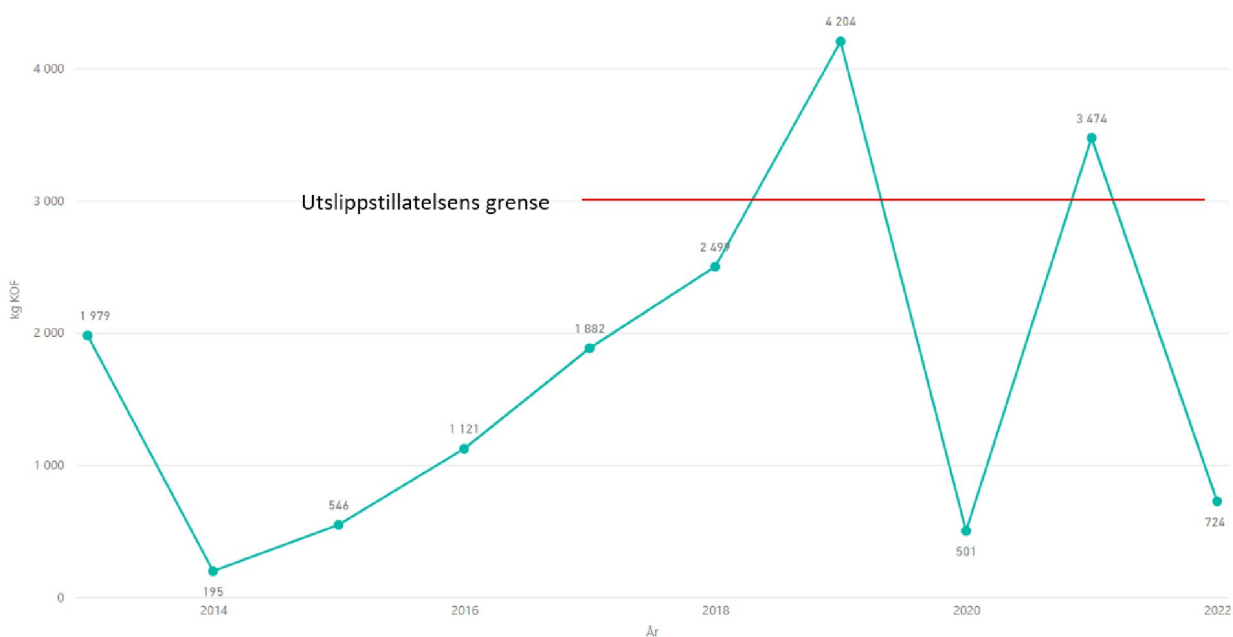
Avrenningsforholdene og andre forhold ved lufthavnen er uendret siden søknaden i 2016. Vi anser derfor at dokumentasjon som fremkommer der fremdeles er gyldig. Denne søknaden gjøres derfor forenklet i form av et brev. Forbruket av fly- og baneavisingkjemikalier de siste sesongene og dagens tillatelse er vist i figur 1 og 2.

Forbruk av flyavisingskjemikalier



Figur 1: Forbruk av flyavisingskjemikalier pr. år fra 2013 og frem til i dag. Rød strek viser utslippstillatelsens grense i dagens tillatelse.

Forbruk av baneavisingskjemikalier



Figur 2: Forbruk av baneavisingskjemikalier pr. år fra 2013 og frem til i dag. Rød strek viser utslippstillatelsens grense i dagens tillatelse.

Lufthavnen har egen avisingsplattform og snødeponi med tett dekke, slik at glykolholdig overvann samles opp i en egen tett tank. I avisingsperioden føres dette vannet til kommunalt nett ved at ventilene i utløpet står i «vinterstilling». Ved store nedbørsmengder kan vann gå i overløp og ut i Mos-Ola, da lufthavnen kun har anledning til å slippe på 7,5 l/s til kommunalt nett. Vannet som går i overløp vil imidlertid bestå av meget uttynnet vann pga. nedbøren. Tanken vil også i seg selv ha en fordrøyningsfunksjon, slik at vannet blir fortynnet pga. dette. Driftsrutiner skal sikre at tanken tømmes før intensive nedbørs- og avisingsperioder.

Basert på antakelsen om at 75 % av avisingskjemikalierne faller av flyet der det avises, mens 15 % faller av under taksing og take-off og 10 % spres diffust over et større område, er det gjort en teoretisk beregning av spredning av kjemikalier via dreneringsveiene. Ved normal vinterdrift har lufthavnen en god oppsamlingsgrad på avisingsplattformen. Av den glykolen som renner av flyet under avising anslås oppsamlingsgraden til 90 %.

Baneavisingskjemikalier (formiat) og flyavisingskjemikalier som faller av flyet ved taksing, brøytes sammen med snø til hver side av rullebanen. Langs rullebanekantene er det et overvannssystem som fanger opp store deler av kjemikalierne som renner/brøytes av. Dette dreneres videre mot Mos-Ola. Ved større snømengder freses snøen lenger ut fra rullebanekant. Avrenning fra denne snøen fanges opp av et drens-system som ligger ca. 20 m fra rullebanekant. Dette vannet dreneres også videre mot Mos-Ola.

Av det som brøytes av rullebanen, antas det at ca. 60 % av det kjemikalieholdige overvannet drenerer til overvannssystemet via det omfattende nettet av sluk og drensledninger. Denne vurderingen er basert på at området rundt lufthavnen har forholdsvis tette morenemasser (nord) og myrmasser (sør), og at terrenget på begge sider av rullebanene heller inn mot denne. Mye vil derfor renne av både på overflaten og i grunnen, og fanges opp av drens-/overvannssystemet. De resterende 40 % av kjemikalierne vil infiltrere i sonen 0-40 m fra rullebanekant, hvorav halvparten vil infiltrere i de nærmeste 5 meterne.

Størsteparten av avisingskjemikalier vil på bakgrunn av dette dreneres til kommunalt nett via oppsamlingstank og overvannssystem til Mos-Ola.

Den årlige totale organiske belastningen på Mos-Ola-elva og per m² langs rullebanen fra både glykol og formiat er vist i Tabell 1. 1 liter 100 % glykol utgjør en organisk belastning på 1,69 kg KOF. Rullebanelengden på Ørsta-Volda lufthavn er 1070 m, og det antas at det brøytes likt til hver side og at snøen fordeler seg jevnt utover.

Tabell 1: Beregning av organisk belastning på Mos-Ola og grunnen per år.

Område på lufthavnen	Formiat (kg KOF)	Glykol (fra taksing, inkl. avrenning fra plattform) (kg KOF)	Total belastning i kg KOF per m ²
Overvannsnett til Mos-Ola	2790	2740	
Infiltrasjon i grunn 0-5 m	855	915	0,17
Infiltrasjon i grunn 5-40 m	855	915	0,02

Resipientvurderingen konkluderer med at grunnen har mer enn god nok kapasitet til å bryte ned den samlede organiske belastningen fra både formiat og glykol ved et økt forbruk av avisingskjemikalier, gitt de teoretiske antakelser som er gjort.

Den samlede belastningen direkte til Mos-Ola er 5500 kg KOF pr. år, dvs. ca. 30 kg KOF pr. dag i avisingssesongen. Beregnet mengde KOF til kommunalt nett er til sammenligning ca. 13700 kg. Tallene i Tabell 1 er en konservativ beregning ut fra dagens situasjon, men angir en maks belastning.

Avinor tar gjennom miljøovervåkingsprogrammet prøver i oppsamlingstanken for avisingkjemikalier for å dokumentere KOF-innholdet i vannet som sendes til kommunalt nett. I tillegg dokumenterer programmet tilstanden i resipienten Mos-Ola gjennom avisingssesongene og hvordan denne resipienten reagerer ved ulike forbruk av kjemikalier. En påvirkning vil defineres som at naturmiljøet ikke har kommet tilbake til normaltstanden før en ny avisingssesong begynner, men også påvirkning i sesong vil overvåkes. Dersom det gjennom miljøovervåkingen påvises en uholdbar påvirkning ved økt bruk av avisingkjemikalier, vil Avinor vurdere mulige avbøtende tiltak.

Oppsummering

På grunn av hyppigere og større vær- og temperatursvingninger samt en økning i antall flybevegelser, søker Avinor AS i henhold til kap. 3 § 11 i forurensningsloven om tillatelse til forbruk av følgende kjemikaliemengder ved Ørsta-Volda lufthavn Hovden:

- 1. Økt forbruk av baneavisingkjemikalier, tilsvarende et kjemisk oksygenforbruk på 4 500 kg KOF/år.**
- 2. Økt forbruk av flyavisingkjemikalier til 12 000 liter 100 % glykol/år.**

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Svein-Arne Vik, Lufthavnsjef Ørsta-Volda lufthavn

Dokumentet er godkjent elektronisk.