

Avinor AS
Kjærstad
8658 MOSJØEN

Saksb.: Sten D. Bruaas
e-post: fmnosbr@fylkesmannen.no
Tlf: 75 53 15 53
Vår ref: 2005/13326
Deres ref:
Vår dato: 14.02.2018

Deres dato:
Arkivkode: 461.3

Endret tillatelse etter forurensningsloven til utslipp av avisingskjemikalier for fly og rullebane fra Mosjøen lufthavn, Kjærstad

Vi viser til søknad om endret utslippstillatelse datert 23.10.2016 med korrigerende oversendt 07.12.2016. Søknaden omfatter rammer for forbruk av baneavisingskjemikalier tilsvarende et kjemisk oksygenforbruk på 3000 kg KOF/sesong og et forbruk av flyavisingskjemikalier på 10 000 l 100 % glykol tilsvarende et oksygenforbruk på 16 900 kg/sesong, samt tillatelse til månedlig testing av skumkanoner og årlig rengjøring og tømning av pulveraggregater. Avinor søker også bortfall av krav om gjødsling og tilsåing av kantarealer, samt bortfall av krav knyttet til brannøving med bakgrunn i at brannøvingsfeltet er nedlagt.

Fylkesmannen er i brev av 22. desember 2000 fra Miljøverndepartementet bl.a. delegert myndighet til å konsesjonsbehandle flyplassers bruk av avisingskjemikalier m.v. Miljødirektoratet (Klima- og forurensningsdirektoratet) har i brev av 07. november 2011 trukket tilbake fylkesmannens delegering av forurensningsmyndighet for PFOS-forurenset grunn ved brannøvingsfelt på Avinors flyplasser. Øvrig forurensning fra flyplassen er regulert gjennom forurensningsforskriften kap. 5 om støy og kap. 7 om lokal luftkvalitet.

Vedtak

I medhold av "Lov om vern mot forurensninger og om avfall" av 13. mars 1981, nr.6, §§ 11, 16 og 18 gir Fylkesmannen herved Avinor AS tillatelse til bruk av glykol for avising av fly og baneavisingskjemikalier basert på formiat eller andre mer miljøvennlige kjemikalier fra avising av rullebane for Mosjøen lufthavn, Kjærstad. Tillatelsen gjelder under de vilkår som er gitt som vedlegg til dette brev. Tillatelsen omfatter også og testing av brannkanoner med slukkeskum i henhold til søknad. Tillatelse datert 16.03.2003 trekkes tilbake. I medhold av forskrift om begrenset av forurensning kap. 39 om gebyrer til statskassen for arbeid med tillatelser og kontroll etter forurensningsloven, §39-4, skal bedriften betale gebyrsats 6 for endringen av tillatelsen. Satsen utgjør for tiden kr 26 200,-

Tillatelsen gjelder

- Bruk av baneavisingkjemikalier basert på formiat eller andre mer miljøvennlige kjemikalier tilsvarende et teoretisk oksygenforbruk på inntil 3 000 kg KOF/sesong.
- Bruk av flyavisingsvæske med et forbruk på inntil 10 000 l 100 % glykol tilsvarende et teoretisk oksygenforbruk på inntil 16 900 kg KOF/sesong.
- Testing av skumkanoner.

Tillatelsen gjelder fra dags dato.

Frister for tiltak

<u>Tiltak</u>	<u>Innsendingsfrist</u>	<u>Vilkår</u>
- Årsrapport forbruk av avisingskjemikalier m.v.	01.06. årlig	12
- Forslag til revidert miljøovervåkingsprogram	01.08.2018	12
- Rapport fra miljøovervåking	01.07. årlig	12

Grunnlag for avgjørelsen

Avinor AS søker i brev av 23. oktober 2016 og korrigerende oversendt 07.12.2016 Fylkesmannen i Nordland om endret utslippstillatelse for fly- og baneavisingkjemikalier, som gjenspeiler dagens forhold ved lufthavnen, der forventet kjemikaliebruk og aktiviteter ved lufthavnen reguleres.

Søknaden omfatter forbruk av baneavisingkjemikalier tilsvarende et kjemisk oksygenforbruk på 3000 kg KOF/sesong. Dette er lavere enn dagens tillatelse på 8000 kg KOF/sesong. Det søkes også om et forbruk av flyavisingkjemikalier tilsvarende 10000 liter 100 % glykol pr. sesong. Dette er en økning fra dagens tillatelse på 6000 liter 100 % glykol pr. sesong. Avinor AS søker også om tillatelse til å gjennomføre testing av skumkanoner (brannskum) og årlig rengjøring og tømning av pulveraggregater. Søknaden omfatter også bortfall av kravet om tilsåing og gjødsling av sidearealer for å øke nedbrytingskapasiteten av avisingskjemikalier.

Bruk av fly- og baneavisingkjemikalier er nødvendig for å opprettholde en trygg flytrafikk. Av sikkerhetsmessige grunner må snø og is fjernes fra flyene før de tar av. Ved behov avises derfor flyene med en glykolbasert væske før de tar av. Det er handlingsselskapene som utfører avisingen etter anmodning fra piloten og på oppdrag fra flyselskapene. Forbruket av kjemikalier til flyavising har økt de senere årene pga. vanskelige vinterforhold og økt trafikk. Avinor har derfor behov for økt ramme for forbruk av flyavisingsvæske.

Avinor opplyser i søknaden at de og andre aktører ved lufthavnen jobber kontinuerlig med å redusere forbruket av kjemikalier, bl.a. gjennom endrede påføringsmetoder ved avising av fly. Dette har også en økonomisk betydning for selskapene. Likevel ser Avinor seg nødt til å søke om økte rammer for kjemikalieforbruk til flyavising. Samtidig kan grensen for formiat til

baneavising reduseres noe, basert på de senere års forbruk og grunnens tålegrense. Nedbryting av flyavising- og baneavising kjemikalier medfører forbruk av oksygen og organisk belastning i resipienten. For å vurdere størrelsen på omsøkte mengder av avising kjemikalier er det gjennomført vurderinger av teoretisk organisk belastning sammenlignet med tålegrensen for grunn og resipienter som mottar avising kjemikalier. Vurderingene baseres på overvåkingsdata fra miljøovervåkingen av de forskjellige resipientene som mottar avising kjemikalier og vurdering av utslippenes påvirkning på biologisk mangfold. Dersom tålegrensen overskrides vil det skje en akkumulering av kjemikalier og nedbrytningsprodukter av disse i grunnen og en mulig spredning til nærliggende resipienter. Tålegrensen for grunnen ved Mosjøen lufthavn er satt til 0,6 kg KOF/år•m² på bakgrunn av liten umettet sone som aktivt kan bryte ned kjemikalier.

Avinor har utviklet verktøy for å kunne vurdere nedbrytingskapasiteten i nærliggende arealer rundt flyplassen, og har delvis basert sin søknad på modellen.

For flyavising antas at av det totale forbruket renner 75 % av på avisingplassen, 15 % renner av under taksing og take-off, mens resterende 10 % følger lyet og spres diffust. Forbruk av glykol varierer fra sesong til sesong, avhengig av klimatiske forhold. Forbruket har også økt med bakgrunn i at lufthavnen er benyttet til opplæring på flyavising

Flyene avises på oppstillingsområdet. Het er delvis oppsamling av smeltevann med avising kjemikalier som ledes via overvannssystem mot nord og utslipp til bekk som drenerer øst mot Vefsna. Snø med avising kjemikalier fra flyoppstillingsområdet brøytes mot sør til snødeponi uten tett dekke, slik at noe smeltevann infiltrerer grunnen under deponiet. Resten av smeltevannet renner ut i bekk som renner mot øst med utløp i Vefsna. Glykolbasert avisingvæke inneholder tilsetningsstoff (etoksilat) som er giftig for vannlevende organismer, men stoffet er lett biologisk nedbrytbart og er tilsatt i så lave konsentrasjoner at produktene ikke er merkepliktige. Det finnes for tiden ikke alternativer, men Avinor forholder seg fortløpende til substitusjonsplikten og stiller også krav til flyselskapene om innkjøp av de miljømessig mest gunstige avising kjemikalierne.

For avising av rullebaner benyttes formiatbaserte avising kjemikalier i all hovedsak i flytende form i tillegg til brøyting, fresing og kosting. Formiat er et organisk salt av maursyre som brytes raskt ned i naturen. Avinor ønsker at utslippstillatelsen ikke knyttes opp mot et bestemt produkt, men mot tillatt organisk belastning av hensyn til fleksibilitet. Substitusjonsplikten gjelder uansett og det er ikke aktuelt å benytte baneavising kjemikalier med giftige tilsetningsstoffer.

Basert på en fordeling av glykol til resipientene på 30 % til overvannsnett nord for flyoppstilling, 56 % direkteavrenning av glykol til bekk fra snødeponiet og 14 % infiltrasjon i grunnen under snødeponiet vil nedbrytingskapasiteten på 0,6 kg KOF/år•m² ved dagens tillatelse overskrides med ca. 0,4 kg og ved omsøkt forbruk med ca. 1,2 kg KOF/år•m² når det gjelder infiltrasjon. Det er vurdert at Vefsna ikke påvirkes av avising kjemikalier med bakgrunn i lave konsentrasjoner og stor vannføring sammenlignet med bekken.

Når det gjelder avising av fly opplyser Avinor at av sikkerhetsmessige grunner må snø og is fjernes fra flyene før de tar av. Ved behov avises derfor flyene med en glykolbasert væske. Det er handlingssselskapene som utfører avisingen etter anmodning fra piloten og på oppdrag fra flyselskapene.

Påføring av flyavisingsvæske skjer på flyoppstillingsområder hvor det er delvis oppsamling av smeltevann og avisingskjemikalier. Det antas om lag 30 % oppsamling. Vann ledes via overvannssystem mot nord og føres til bekk som drener mot øst til Vefsna. Som del av overvåkingsprogrammet vil det bli tatt prøver fra bekken i sesongen 2016/2017.

Snø med avisingskjemikalier brøytes mot sør til snødeponi uten fast dekke. Det antas at om lag 20 % infiltrerer grunnen, mens resten drenerer til nærliggende bekk som renner ut i Vefsna.

På områder hvor man har direkte avrenning til bekker, viser beregningene at den organiske belastningen fra flyavisingskjemikalier er størst fra flyoppstillings-/avisingsområdet. Her utgjør avrenningen fra flyavisingskjemikalier basert på dagens ramme i tillatelsen 2300 kg KOF/år og med omsøkte mengder 3800 kg KOF/år, dvs. en organisk belastning på 104 respektive 174 PE/døgn i avisings sesongen (6 måneder). Dette vannet samles opp av OV-nettet ved flyoppstillingsplassen og ledes til bekk nordøst for dette området. Når det gjelder den direkte avrenningen av glykol fra snødeponiet til bekken rett ved siden av, utgjør den organiske belastningen 4300 KOF/år med rammene i dagens tillatelse og 7100 kg KOF/år med omsøkte rammer. Dette utgjør 194 respektive 324 PE/døgn.

I områder hvor avisingskjemikaliene infiltrerer i grunnen viser beregningene at grunnen langs rullebanen ikke vil bli overbelastet med dagens eller omsøkt forbruk av kun flyavisingskjemikalier. Imidlertid ser man at den samlede organiske belastningen fra bane- og flyavisingskjemikalier medfører at tålegrensen overskrides så vidt langs nordvestsiden av rullebanen med dagens rammer, men ikke basert på de omsøkte mengdene, siden rammene for baneavisingskjemikalier blir lavere. Videre viser beregningene at grunnen rundt snødeponiet allerede er overbelastet av avisingskjemikalier, primært glykol, med dagens tillatelse og er også påvirket med omsøkte mengder.

Avrenningen fra rullebanen fanges til dels opp av et drens system langs deler av banen og resten infiltrerer i grunnen. Snøen på rullebanen blir først brøytet langs banekantene. Deretter blir snøen frest ut til ca. 40 m fra rullebanekant. Det anslås at ca. 60 % av snøen brøytes og freses mot vest og 40% mot øst. Videre anslås at halvparten av kjemikaliene i snøen fra banen havner i området 0-5 m fra banekanten og resterende i området 5-40 m. Drens systemet er etablert ca. 10-15 m fra banekanten og har varierende dekningsgrad. På de deler hvor det er etablert drens system antas det at halvparten av avrenningen som havner i området 5-40 m fra rullebanekant fanges opp av drens systemet. Deler av drens systemet på vestsiden av rullebanen leder vannet som blir samlet opp ut i grunnen. Vannet drenerer deretter til en bekk (Litlmyrdalsbekken) som går langs rullebanen, mot nord og renner ut i elven Tverråga ca. 50 m før denne renner ut i Vefsna. Det tas prøver av denne bekken i forbindelse med miljøovervåkingen på lufthavnen. Drens systemet langs den nordlige delen av rullebanen, både på vest- og østsiden, leder vannet til enda en bekk, som deretter leder vannet til Vefsna. Langs den sørøstlige delen av rullebanen leder et drens system vannet som fanges opp til en fjerde bekk som går sammen med bekken fra snødeponiet, før utslipp til Vefsna.

Baneavisingskjemikalier benyttes på rullebane (90 %) og i noen grad på flyoppstillingsplass og taksebaner (10%). Rammen i gjeldende tillatelse for bruk av baneavisingskjemikalier er et forbruk tilsvarende 8000 kg KOF/sesong. Forbruket har imidlertid vært betydelig lavere med høyeste forbruk i 2014/2015 sesongen med 1100 kg KOF. På denne bakgrunn søker Avinor om en reduksjon av rammen fra 8000 kg til 3000 kg KOF/sesong.

Det ble etablert tre prøvepunkter i 2012, mens det fra sesongen 2016/2017 er etablert ytterligere to prøvepunkter. Resultatene fra overvåkingen 2015/2016 er vurdert i rapport datert 10.10.2016. Målepunkt S3 ligger like nedfor snødeponiet og målepunkt S4 ligger ved bekkens utløp i Vefsna. Målingene viser at bekken er påvirket av avisingsskjemikalier i og like etter avisingssesongen. I april viste målingene for glykol ca. 5 mg/l i S3 og ca 1 mg/l i S4, mens det i juni ikke ble påvist hverken formiat eller glykol i S3 eller S4

Avinor vurderer at Vefsna ikke blir påvirket av avisingsskjemikalier, både pga. de lave konsentrasjonene i prøvepunkt S4 og pga. den betydelige større vannføringen i Vefsna sammenlignet med bekken.

Biologisk mangfold

Asplan Viak har gjennomført kartlegging av biologisk mangfold 31.07.2013 av flyplassområdet i forbindelse med naturtypekartlegging av Avinor sine lufthavner. Undersøkelsene omfatter biologisk mangfold, inkludert planter, dyr og naturtyper. Det er lagt særlig vekt på kartlegging av naturtypelokaliteter, dvs. spesielt viktige områder for biologisk mangfold etter DN-håndbok 13 (DN 2007), samt rødlistearter (Kålås mfl. 2010). Arealene inne på flyplassen består av grasrik ruderatmark, til dels med innslag av lyng. Typiske arter er rødkløver, føyblom, engkvein, småengkall, geitrams, trådsiv, skogsiv, åkersnelle, groblad, nyseryllik og krypsoleie. Lyngrike partier har innslag av røsslyng, kreking, skogstjerne og skogsnelle. For øvrig er det partier med åpen grus og sparsom vegetasjon bestående av ulike ugrasarter. Det biologisk sett mest interessante området i nærområdet til lufthavna finnes sørøst for terminalbygget på østsiden av flyplassen. Lokaliteten er vurdert som lokalt viktig (C) da den omfatter en relativt intakt bekkedal med fuktig blandingsskog med innslag av enkelte fuktighetskrevende lav.

Rossvollholmen i Vefsna rett øst for lufthavnen er registrert i naturbase som stor elveør og gitt verdi som viktig. Lokaliteten består av ei større elveør i Vefsna like nord for Aufles, med tilhørende grus- og steinstrender og gruntvannsmiljøer. Det er trolig noe potensiale for elvebredds-insekter (som ripare billearter) ute på de åpne grusørene og på blottlagt sand og grus på øya. Dette er en av de største flommarkspartiene i elva, og et av få av betydning i nedre del av vassdraget.

Brannøving

Avinor ønsker at de deler av dagens tillatelse som omfatter brannøvelser og brannøvingsfelt ikke videreføres siden det ikke lenger er et aktivt brannøvingsfelt på lufthavnen. Avinor søker om å få regulert påkrevet månedlig testing av skumkanoner og årlig tømning og rengjøring av pulverapparater i tillatelsen, siden dette kan medføre utslipp. Bestemmelser for sivil luftfart krever bl.a. at brannbil må prøvekjøre skumpumpesystem og slanger minst én gang pr. måned. I tillegg skal pulveraggregatet montert på utrykningskjøretøyet utløses en gang pr. år, tømmes helt og rengjøres. Ved Mosjøen lufthavn utføres denne testingen på snødeponiet sør for flyoppstillingsområdet.

Pulver inneholder ikke miljøskadelige stoffer. Avinor benytter brannskum av typen Moussol på sine utrykningskjøretøyer. Moussol inneholder bl.a. monoetylglykol, og miljøbelastningen er hovedsakelig i form av organisk belastning (KOF). Ved test av skumkanoner er det en meget begrenset mengde skum som slippes ut, ca. 20-30 liter. Dette er en løsning med kun 3 % konsentrat, og inneholder 14 g KOF pr. liter løsning.

Søknaden er kunngjort i henhold til forurensningsforskriften kap 36 *om behandling av tillatelser etter forurensningsloven, del III Forhåndsvarsling*. Vefsn kommune er tilskrevet i brev av 07. desember 2016 med anmodning om uttalelse. Fylkesmannen har ikke mottatt høringsuttalelser til søknaden.

Fylkesmannens vurdering og begrunnelse

Mosjøen lufthavn, Kjærstad i Vefsn kommune har tillatelse til utslipp etter forurensningsloven til utslipp fra brannøvingsfelt og av avisingskjemikalier for fly og rullebane i vedtak datert 14. september 2005, og søker om visse endringer i denne tillatelsen. Forurensningsloven § 11 gir anledning til å gi tillatelse til virksomhet som kan medføre forurensning, og Fylkesmannen har funnet grunn til å gi Avinor AS tillatelse til omsøkte endringer i rammer for forbruk av avisingskjemikalier fra fly og rullebane på visse vilkår. Tillatelsen kan endres med hjemmel i forurensningsloven § 18.

Bruk av avisingskjemikalier er nødvendige av sikkerhetsmessige årsaker. Avinor har behov for økte rammer i tillatelsen når det gjelder forbruk av glykolbasert flyavisingsvæske. Rammen når det gjelder forbruk av formiatbasert baneavisingskjemikalier søkes redusert.

Både glykol og baneavisingskjemikalier basert på formiat er lett nedbrytbare ved tilstrekkelig tilgang på oksygen. Vedlagte beregninger basert på modelleringer av forbruk og avrenningsveier for avisingskjemikaliene viser at det kan være en overbelastning av nedbrytingskapasiteten i området for snødeponi sør for terminalbygningen.

Glykolbasert flyavisingsvæske er tilsatt en type etoksilat, men i så små mengder at produktet ikke er merkepliktig. Stoffet er giftig for vannlevende organismer, men er lett biologisk nedbrytbart. Det er i markedet ikke tilgjengelig avisingsvæske uten slike tilsetningsstoffer, men det mest giftige tilsetningsstoffet er nå fjernet og mengden er redusert i de senere år. Vi viser i denne forbindelse til den generelle substitusjonsplikten i produktkontrollloven og til vilkårene i tillatelsen.

Avrenningen fra snødponiet drenerer til bekk som renner gjennom en naturtypelokalitet som er som lokalt viktig (C) da den omfatter en relativt intakt bekkedal med fuktig blandingsskog med innslag av enkelte fuktighetskrevende lav. I perioder med snøsmelting er det målt forhøyede nivåer på avisingskjemikalier i bekken. Det er ikke målt nivåer over deteksjonsgrensen 01. juni. Det er ikke rapportert om løklukt som er vanlig ved anaerob nedbrytning av glykol. Bekken utgjør i denne perioden deler av rensesystemene for avisingskjemikaliene. Bekken er ikke registrert i Vann-nett og har trolig ikke vannføring i perioder. Det er ikke derfor knyttet spesielle naturverdier til bekken utover naturtypelokaliteten bekkedal. Vi kan ikke se at sesongmessige avrenning av avisingskjemikalier i bekkeløpet vil medføre nevneverdige konsekvenser for naturtypelokaliteten.

Vi er enig i vurderingen av at Vefsn ikke vil bli påvirket av avrenningen av avisingskjemikalier via mindre bekkesystemer øst for flyplassen i sesongen og snøsmeltingsperioden. Bekkene som mottar det meste av avrenningen øst for flyplassen renner gjennom Trøttengdalen og Leirdalen. Disse bekkene er ikke registrert i Vann-nett, og er sannsynligvis ikke vannførende gjennom hele året.

Overvåkingen fra slutten av avisingssesongen 2015/2016 for prøven tatt 01.04.2016 viser svært lavt nivå av glykol (5 mg/l) i prøvepunkt S4 i bekk nær utløpet i Vefsna. I prøve tatt 01.06.2016 er det ikke påvist glykol.

Det skal gjennomføres overvåking med prøvetaking i utslippspunkter og resipienter i samsvar med miljøovervåkningsprogram oversendt med søknad. Overvåkingen omfatter tre prøvepunkter i resipient og to utslippspunkter, samt utslipp fra oljeutskiller. Fylkesmannen har i forståelse med Miljødirektoratet som er myndighet for forurensninger med PFOS/PEFAS, inkludert målinger av disse stoffene i punkt S6. Vi ber også om at vannmengdene estimeres. Resultatene vurderes også fortløpende slik at eventuell påvirkning i resipientene blir fanget opp og mulige strakstiltak blir vurdert. Resultatene fra overvåkingen skal sammenstilles og rapporteres og også omfatte vurdering av påvirkning i resipient, vurdering av behov for tiltak samt vurdering av behov for endringer i overvåkningsprogrammet.

Fylkesmannen ser at Avinor har behov for økt ramme for forbruk av glykol for flyavising, og finner å kunne gi tillatelse økt ramme for forbruk av flyavisingsvæske med en økning fra 6000 l til 10 000 l 100 % glykol. Vi har også vektlagt at rammen for bruk av baneavising kjemikalier søkes redusert.

Testing av skumkanoner og tømning av pulveraggregat.

Testing av skumkanoner på snødeponiet sør for flyoppstillingsområdet ca. 1 gang/mnd. med om lag 30 l 3 % løsning av Moussol per test medfører utslipp av organisk stoff som krever ca. 0.5 kg KOF for å brytes ned. Fylkesmannen anser dette isolert sett å være av mindre miljømessig betydning, men vil likevel ta dette med i tillatelsen slik som omsøkt.

Tømning og testing av pulveraggregat på utrykningskjøretøy må gjennomføres en gang per år. Pulveret inneholder ingen miljøskadelige stoffer og tømningen skjer på snødeponiet. Testingen i seg selv anser vi å være av mindre miljømessig betydning da sløkkepulveret ikke inneholder miljøskadelige stoffer. Vi vil imidlertid gjøre oppmerksom på at kasserte brannslukningsprodukter er å anse som næringsavfall, og skal leveres til godkjent avfallsmottak dersom det ikke gjenvinnes på annen måte (jf forurensningsloven § 32). Fylkesmannen har ikke anledning til å tillate annen håndtering.

Vurderinger etter naturmangfoldloven

Fylkesmannen har vurdert utslippene fra anlegget i forhold til Lov om forvaltning av naturens mangfold av 19. juni 2009 (naturmangfoldloven). Vurderingene er basert på rapport fra Asplan Viak datert 31.07.2013 med kartlegging av biologisk mangfold på flyplassområdet. Det biologisk sett mest interessante området i nærområdet til lufthavna finnes sørøst for terminalbygget på østsiden av flyplassen. Lokaliteten er vurdert som lokalt viktig (C) da den omfatter en relativt intakt bekkedal med fuktig blandingsskog med innslag av enkelte fuktighetskrevede lav. Målinger av innhold av formiat og glykol gjennom sesongen viser lave nivåer i bekken som renner gjennom bekkedalen. Kjemikaliene forekommer i så lave konsentrasjoner at de ikke kan antas å gi noen effekt på dyre planteliv.

Fylkesmannen kan ikke se at omsøkte endring i rammer vil medføre skade på naturmangfoldet i strid med §§ 4 og 5 i naturmangfoldloven.

Vurderinger etter vannforskriften

Miljøtilstanden i alle vannforekomster skal i følge «Forskrift om rammer for vannforvaltning (vannforskriften) beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomsten skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand, jf. § 4. Dette innebærer også at miljøtilstanden i sedimenteringsområdet for utslippet fra anlegget på sikt ikke skal være dårligere enn "god".

Nærmeste vannforekomst registrert i Vann-nett som kan mottar avrenning fra flyplassområdet er Vefsna mellom Mosjøen og Laksforsen med ID nr. 151-36-R. Vannforekomsten er i vann-nett vurdert å være i risiko for ikke å nå miljømålet innen 2021 og er gitt antatt dårlig økologisk tilstand og god kjemisk tilstand med bakgrunn i tilstand for anadrom fisk. Svært begrenset tilførsel av avisingkjemikalier i form av glykol og formiat i avisingssesongen og snøsmelteperioden vil ikke ha betydning for økologisk eller kjemisk tilstand til vassdraget.

De komponenter som anses å ha de største miljømessige konsekvenser for utslipp til vann er regulert i tillatelsen. Det er viktig å være oppmerksom på at virksomhetens forurensninger isolert sett er uønsket, og at virksomheten plikter å holde utslippene på et slikt nivå at unødvendig forurensning unngås, jf. forurensningsloven § 7.

Det er imidlertid også virksomhetens ansvar å sørge for at utslipp av komponenter det ikke er satt spesifikke grenser for i denne tillatelse, blir holdt på et nivå som ikke fører til skade eller ulempe for omgivelsene.

Ved vurdering av hva som regnes som unødvendig, skal det legges vekt på om skader eller ulemper i naturen som følge av forurensningen kan reduseres med tilgjengelig teknologi innenfor rimelige kostnader for virksomheten.

Risikoklasse

Forbruk av avisingkjemikalier utgjør en belastning på om lag 20 tonn KOF per år. Dette er et lite utslipp, men omkringliggende resipienter er sårbare og virksomheten plasseres derfor i risikoklasse 3.

Gebyr

Det vises til forskrift om begrensnings av forurensning kap. 39 om gebyrer til statskassen for arbeid med tillatelser og kontroll etter forurensningsloven, samt vårt brev av 12. oktober 2015 med orientering om bl.a. innkreving av saksbehandlingsgebyr. Forskriften er siden endret. Bedriften er plassert under gebyrsats 6 for endring av tillatelser, jf § 39-4 for aksbehandlingen. Sats 6 utgjør etter gjeldende satser kr 26 200,-. Faktura for innbetaling av gebyret vil bli ettersendt av Miljødirektoratet og forfaller til betaling innen 30 dager etter fakturadato. Gebyret forfaller til betaling selv om gebyrvedtaket påklages

Saksopplysninger

Endringer i denne tillatelsen skal gjøres skriftlig. Dersom bedriften i særlige tilfeller har fått muntlig tillatelse til midlertidig å overtrent fastsatte vilkår, skal denne være skriftlig bekreftet av Fylkesmannen så snart som mulig. Det er imidlertid bedriftens ansvar å dokumentere hjemmel for å overtrent tillatelsens vilkår.

Dersom bedriften overdras til ny eier, skal melding sendes Fylkesmannen senest en måned etter at eierskiftet har funnet sted. Det gjøres oppmerksom på at eierskifte kan utløse endringer i tillatelsen i samsvar med forurensningsloven § 18.

Kommunen kan sette vilkår for påslipp til kommunalt nett, som vil gjelde ved siden av de vilkårene Fylkesmannen setter i denne tillatelse. Kommunens vilkår skal sikre at avløpsvann fra virksomheten ikke medfører skade eller driftsforstyrrelser på kommunalt avløpssystem eller unødige miljøulemper i resipienten.

Fylkesmannen gjør oppmerksom på at selv om visse forurensingsskader i enkelte tilfeller må påregnes som følge av de utslipp tillatelsen gir høve til, er ikke bedriften dermed fritatt for plikt til å betale erstatning/vederlag etter granneloven, jf forurensningsloven § 56. I medhold av forurensningsloven §§ 16 og 18 kan Fylkesmannen oppheve eller endre vilkårene som er gitt i forbindelse med tillatelsen eller gi nye vilkår.

Fylkesmannen kan også om nødvendig kalle tillatelsen tilbake dersom forutsetningene gitt i forurensningsloven § 18 tilsier det.

For å sikre at tiltakene gjennomføres i samsvar med utslippstillatelsen, kan Fylkesmannen i medhold av forurensningsloven § 73 fastsette forurensningsgebyr til staten.

Tillatelse til utslipp fritar ikke for erstatningsansvar etter alminnelige erstatningsregler, jf forurensningsloven § 10 2. ledd.

Tillatelse til utslipp fritar ikke fra plikt til å innhente nødvendige tillatelser etter andre lover, eller plikt til å overholde bestemmelser og påbud som gis med hjemmel i slike lover.

Klageadgang

Avgjørelsen kan påklages til Miljødirektoratet i henhold til forvaltningsloven kap VI av sakens parter eller andre med rettslig klageinteresse **innen 3 uker** fra det tidspunkt underretning om avgjørelsen er kommet fram til vedkommende part. Eventuell klage skal angi det vedtak som det klages over, og den eller de endringer som ønskes. Klagen bør begrunnes, og andre opplysninger av betydning for saken bør nevnes. Klagen skal sendes til Fylkesmannen i Nordland, 8002 BODØ.

Eventuell klage fører ikke til at iverksettelsen av vedtaket utsettes. Fylkesmannen Miljødirektoratet kan etter anmodning eller av eget tiltak beslutte at vedtaket ikke skal iverksettes før klagefristen er ute eller klagen er avgjort, jf forvaltningsloven § 42.

Avgjørelsen av spørsmålet om iverksettelse kan ikke påklages.

Partene har rett til å se sakens dokumenter i henhold til forvaltningsloven §§ 18 og 19. Fylkesmannen vil på forespørsel kunne gi nærmere opplysninger om behandlingen av saken.

Med hilsen

Oddlaug Ellen Knutsen (e.f.)
seksjonsleder

Sten D. Bruaas
senioringeniør

Dette brevet er godkjent elektronisk og har derfor ikke underskrift.

Vedlegg: Tillatelsens vilkår

Kopi: Vefsn kommune, postmottak@vefsn.kommune.no