



AVINOR AS AVD HARSTAD/NARVIK LUFTHAVN
Postboks 150
2061 GARDERMOEN

Saksbehandler, innvalgstelefon
Sten D. Bruaas, 75 53 15 53

Vedtak om endret tillatelse etter forurensningsloven til utslipp fra bruk av avisingskjemikalier for fly og rullebane, Harstad/Narvik lufthavn, Evenes

Avinor AS søker i brev av 4. februar 2021 Statsforvalteren i Nordland om revidert utslippstillatelse for fly- og baneavisingskjemikalier. Statsforvalteren har ferdigbehandlet søknaden og finner å kunne gi tillatelse på vedlagte vilkår.

Vedtak

I medhold av "Lov om vern mot forurensninger og om avfall" av 13. mars 1981, nr.6, §§ 11, 16 og 18 gir Statsforvalteren herved Avinor AS tillatelse til bruk av glykol til avising av fly og formiat til avising av rullebane på Harstad/Narvik lufthavn Evenes, samt tømning av glykolholdig snø i ved kai i Liavika, Ofotfjorden. Tillatelsen gjelder under de vilkår som er gitt som vedlegg til dette brev. Tillatelse datert 09. januar 2019 trekkes tilbake og erstattes av denne tillatelsen. I medhold av forskrift om begrenning av forurensning kap. 39 om gebyrer til statskassen for arbeid med tillatelser og kontroll etter forurensningsloven, §39-4, skal bedriften betale gebyrsats 3 for endringen av tillatelsen.

Tillatelsen gjelder fra dags dato og omfatter:

- Forbruk av baneavisingsmidler tilsvarende et oksygenforbruk på 65 000 kg KOF/sesong.
- Trinnvis opptrapping av forbruk av flyavisingskjemikalier i dagens tillatelse på 120 000 liter/sesong 100 % glykol til 180 000 liter i sesongen 2025/2026 på visse vilkår.
- Videreføring av tillatelse til bortkjøring av glykolholdig snø for tømning i sjø.
- Tillatelse til utslipp fra pålagt testing av skumkanoner (brannskum) og pulveraggregater.
- Gjenbruk av brukt strøsand som erstatning for andre tilkjørte masser.



Frister for tiltak

Tiltak	Vilkår	Frist
Ferdigstillelse av anlegg for bortledning av glykolholdig overflatevann fra flyavisingssområde og snødeponi.	3.1.2	Avisingssesongen 2024/2025
Plan for avbøtende tiltak med sikte på redusert belastning ved høyt forbruk av avisingskjemikalier og/eller det påvises dårlige oksygenforhold i resipientene.	3.1.3	01.04 .2022
Oversendelse av oppdatert miljøovervåkingsprogram.	11.1	01.05.2022
Iverksette intensivert overvåking av oksygenmetning i resipientene gjennom avisings sesongen.	11.1	01.04.2022
Vannovervåking i tråd med bestemmelsene i vannforskriften for tiltaksorientert overvåking inkludert ny fullstendig resipientundersøkelse.	11.2 og 12.3	31.12.2024
Utredning av avskjæring og bortledning av overvann med avisingskjemikalier som føres til Langvatnet og Kjerkvatnet.	12.1	01.05.2024
Rapportering i Altinn	10.5	01.03. årlig
Årsrapport forbruk av avisingskjemikalier per sesong	10.5	01.08. årlig

Bakgrunn for søknaden

For å ivareta krav til flysikkerheten er det nødvendig å benytte avisingskjemikalier for fly og bane. Gjeldende tillatelse setter grenser for maksimalt forbruk av avisingskjemikalier ved lufthavnen som ikke vil være tilstrekkelige for å opprettholde trygge fly- og landingsforhold etter Forsvarets reetablering på Evenes. F-35 flyene ankommer Evenes høsten 2021 og skal være operative fra 1. januar 2022. Flyene vil stå i egne sheltere og har ikke behov for flyavising. Avinors nåværende konsept/rutiner for vintervedlikehold av rullebane og takseveier vil ikke være tilstrekkelig og nytt driftskonsept må etableres.

Evenes skal også være base for nye maritime patruljefly (MPA) og det skal bygges egen hangar og oppstillingsplass for disse sørvest på lufthavnområdet. MPA-flyene ankommer Evenes tidlig i 2022 og skal være fullt operative 1. januar 2024. utfordringer med turbulens og påfølgende endringer av plassering og utforming av hangar har medført forsinkelser, slik at Forsvarsbygg vil etablere midlertidig plattform og hangar i nærheten av terminalområdet for de først ankomne MPA-flyene. Midlertidig hangar er planlagt å være operativ frem til 2024. MPA-flyene har behov for avising tilsvarende sivile fly. Avisingen vil skje på dagens avisingsplattform. Forsvarets reetablering på Evenes øker arealer med behov for vintervedlikehold fra om lag 270 daa til 540 daa.

Vi viser til oversiktskartet på neste side som viser plassering av resipienter som mottar avrenning av avisingskjemikalier, grensene for tilstøtende verneområder og sentrale funksjoner på lufthavnområdet.





Avinor søker om en økning av rammen for formiatbaserte baneavisingkjemikalier fra dagens tillatelse på 35 000 kg KOF til 65 000 KOF per sesong. KOF (kjemisk oksygenforbruk) er den mengde oksygen som kreves for å bryte ned formiat til vann og karbondioksid. Avinor søker også om en trinnavising opptrapping i ramme for bruk av flyavisingkjemikalier i dagens tillatelse på 120 000 liter/sesong 100 % glykol til 180 000 liter i sesongen 2025/2026.

Søknaden omfatter videreføring av tillatelse til bortkjøring av glykolholdig snø for tømning i sjø og tillatelse til utslipp fra pålagt testing av skumkanoner (brannskum) og pulveraggregater.

Avinor søker også om tillatelse til gjenbruk av brukt strøsand som erstatning for andre tilkjørte masser. Vi viser i denne forbindelse til brev fra Avinor datert 25.11.20021 med supplerende opplysninger til søknader om utslippstillatelser for driftsfase – Svolvær, Brønnøysund og Harstad/Narvik.

Redegjørelse for utvalgte hovedpunkter i søknaden

Usikkerhet

Avinor gjør rede for at det er flere usikkerheter knyttet til omsøkte rammer for både fly- og baneavisingkjemikalier. Omsøkte rammer er basert på hva som er forventet ut fra dagens kunnskapsgrunnlag. Endrede klimatiske forhold med mer ustabile vintre kan også medføre behov for økte rammer for fly- og baneavisingkjemikalier uten at dette er forsøkt kvantifisert. Det er likevel slik at bruk av baneavisingkjemikalier skal begrenses mulig og mekaniske metoder skal ha første prioritet. Avinor mener likevel det er riktig å søke om revidert tillatelse for å sikre at forholdet til forurensningsloven er ivaretatt når nye fly ankommer og nye driftsrutine er etablert. Med bakgrunn i usikkerheten legger Avinor opp til en noe intensivt miljøovervåking og andre undersøkelser i resipienten.

Baneavising

Bruk av fly- og baneavisingkjemikalier er nødvendig for å opprettholde en trygg flytrafikk. For å oppnå sikre avgangs- og landingsforhold må rullebaner være rengjorte og ha tilfredsstillende friksjon. For å oppnå dette under vinterdrift benytter Avinors lufthavner i dag formiatbaserte baneavisingkjemikalier i fast form (Aviform Solid, granulat) og flytende form (Aviform L50). Ved Harstad/Narvik lufthavn Evenes har det i hovedsak vært benyttet flytende Aviform som tillegg til mekaniske metoder som brøyting, børsting og sand. Formiat er et organisk salt av maursyre som ikke inneholder miljøfarlige tilsetningsstoffer. Formiat brytes raskt ned og krever betydelig mindre oksygen ved nedbryting enn urea som ble brukt tidligere. Snø, is og smeltevann med formiat drenerer til kantarealene langs banesystemene og infiltreres i jordsmonnet, mens resten følger overvannssystemene med utslipp til omkringliggende resipienter.

Forsvarets reetablering på Evenes medfører at arealer med behov for vintervedlikehold fordobles sammenlignet med dagens situasjon. Nye arealer omfatter trafikkavviklingsplattformer (TAP), takseveier til sheltere for F-35, og midlertidige og permanente plattformer for MPA.

Forsvaret har krav om at rullebane og de viktigste taksebanene skal være operative på 15 minutters varsel med bakgrunn i QRA-oppdraget («Quick Eraction Alert») til F-35 flyene og at lufthavnen skal være åpen 24 timer i døgnet alle årets dager. Forsvaret ønsker at bruk av både sand og kjemikalier skal være så lavt som mulig for å redusere skader og vedlikeholdskostnader på de militære flyene. På Forsvarets flystasjoner benyttes i hovedsak urea til baneavising som er betydelig mindre korrosivt



enn formiat. Bruk av urea medfører imidlertid utslipp av nitrogengjødsel til resipientene og krever betydelig mer oksygen ved nedbryting enn formiat. Det er forutsatt i Forsvarets utredninger at det skal benyttes formiatholdige baneavisingkjemikalier på Evenes.

Avinor og Luftforsvaret ønsker å benytte et nytt driftskonsept for vintervedlikehold hvor mekaniske metoder benyttes så langt som praktisk mulig til å oppnå krav til friksjon på banesystemene. Bruk av sand kan benyttes unntaksvis etter avtale med pilot. Bare hvis krav til friksjon ikke oppnås, kan det benyttes baneavisingkjemikalier. Avinor har i denne forbindelse anskaffet ny kjemikalievogn og økt bemanningen. Siden høsten 2019 har Avinor og Forsvaret arbeidet med å utvikle et tilfredsstillende driftskonsept og skal gjennom vinteren 2021 gjennomføre en konseptutviklingsfase. Beregninger som er gjort i denne forbindelse viser et spenn i forbruk av baneavisingkjemikalier knyttet til flyoperative flater mellom om lag 36 000 kg KOF og 90 000 kg KOF. Avinors forventninger ligger på omsøkt ramme på 65 000 kg KOF. Søknaden redegjør i detalj for forventet kjemikalieforbruk basert på arealer, prioritert vintervedlikehold og redusert/bortfall av fastsand, samt en følsomhetsbetraktning når det gjelder effekt av fremtidig driftskonsept for vintervedlikehold. Forventet fordeling av baneavisingkjemikalier er om lag 73 % på rullebane, 9 % på taksebaner og 16 % på taksebaner knyttet til sheltere.

Det skal likevel ikke benyttes baneavisingkjemikalier på permanent MPA, hvor det ikke er etablert oppsamlingssystem med utslipp til resipient. På midlertidig MPA skal det ikke under noen omstendighet benyttes kjemikalier fordi overvann føres ut i Langvatn. Trafikkavviklingsplattformen i sør (TAP-sør) driftes separat fra taksebane Y og bruk av baneavisingkjemikalier her kan minimeres.

Faktisk forbruk av baneavisingkjemikalier på lufthavnen har de senere sesonger variert fra 6 600 kg i 2010/2011 til 36 600 kg i 2020/2021.

Flyavising

Av sikkerhetsmessige grunner må snø og is fjernes fra flyene før de tar av. Ved behov avises derfor flyene med en glykolbasert væske etter pilotens anvisning og på oppdrag fra flyselskapene. Preventiv avising gjennomføres når flyet står på oppstillingsplass, men utføres i svært begrenset grad ved lufthavnen. Ved vanlig avising renner mesteparten av kjemikaliene av flyene der de står, mens ved preventiv avising benyttes kjemikalier med høy viskositet som blir hengende på flykroppen da de skal hindre at snø og is dannes og fryser fast på flykroppen. Ved Harstad/Narvik lufthavn Evenes utføres vanlig avising av fly på avisingplattform med kontrollert påslipp til kommunalt avløpsnett via buffertank på 20 m³. Det antas at om lag 75 % av avisingsvæsken renner av flyene på avisingplattformen, 15 % renner av flyet under taksing og takeoff, mens resterende mengde spres diffust over større områder.

Avinor søker om en trinnvis opptrapping av rammen for flyavisingkjemikalier fra tillatelse datert 19.01.2019 på inntil 120 000 liter 100 % glykol til:

- 125 600 liter 100% glykol pr. sesong for sesong 2021/2022 (212 264 kg KOF)
- 144 000 liter 100% glykol pr. sesong for sesong 2022/2023 (243 360 kg KOF)
- 156 000 liter 100% glykol pr. sesong for sesong 2023/2024 og 2024/2025 (263 640 kg KOF)
- 168 000 liter 100% glykol pr. sesong for sesong 2025/2026 (283 920 kg KOF)
- 180 000 liter 100% glykol fra sesong 2026/2027 (304 200 kg KOF)

1 liter 100 % monopropylenglykol medfører et kjemisk oksygenforbruk (KOF) på 1,68 kg ved nedbryting til karbondioksid og vann. Produktene som benyttes inneholder tilsetningsstoffer som kan være giftige for akvatiske organismer. Konsentrasjonen er imidlertid så lav at de ikke er



merkepliktig, og er også lett biologisk nedbrytbare. Det finnes ikke flyavisingsvæsker uten helse- og miljøfarlige stoffer. Mengden og antall tilsetningsstoffer er redusert de siste årene, og de mest giftige stoffene er fjernet fra avisingskjemikaliene. Miljøovervåkingen viser at tilsetningsstoffer påvises svært sjelden.

Rammene er basert på en forventet økning i sivil flytrafikk fram til 2025, innfasing av MPA-flyene, samt 2 større transportfly for eksport av laks (fiskecharter) per uke i avisings sesongen.

Forbruket av flyavisingskjemikalier har de senere sesonger variert mellom 69 000 liter 100% glykol i 2012/2013 og 105 000 liter 100% glykol i 2013/2014. Forbruket av flyavisingskjemikalier avhenger av nedbørs- og temperaturforhold og kan derfor variere betydelig fra sesong til sesong.

Avinors eksisterende område for avising av fly er i utgangspunktet ikke godt egnet til både sivil og militær aktivitet, bl.a. av militære sikkerhetshensyn og krav knyttet til de militære flyene. Det er på denne bakgrunn gjennomført et forprosjekt som beskriver tekniske løsninger for etablering av ny plattform, inkludert bortledning av glykolholdig vann og etablering av tilfredsstillende snødeponi. Avinor har i denne sammenheng fremmet forslag til løsning for etablering og drift av en slik plattform, men Forsvarsdepartementet har så langt uttrykt at Forsvaret ikke nå kan forplikte seg til realisering av en felles avisingsplattform.

Avinor har i gjeldende tillatelse pålegg om å lage en plan for bortledning av glykolholdig overvann fra Langvatn. Bakgrunn for pålegget er at kapasiteten på kommunale avløpsnett ikke er tilstrekkelig i intensive nedbørs- og snøsmeltingsperioder. Glykolholdig overvann fra flyavisingsplattform vil da kunne gå i overløp til kulvert med utløp i Langvatn. Plan for håndtering av glykolholdig overvann er oversendt Statsforvalteren i brev datert 22.12.2020. Planen legger opp til at valg av løsning skal avklares i løpet av 2021, prosjekteres i 2022 og etableres i 2023-2024.

Avrenning

Overflateavrenning fra lufthavnen skjer i hovedsak mot Langvatnet i øst, Lavangsvatn i vest og mot Kjervatnet i sør.

Langs rullebane og taksebane er det etablert overvannssystem som samler opp noe av formiat og glykol fra smeltevann fra snø som brøytes av banene og ikke infiltreres i grunnen. Gjennom lufthavnens østlige område går det en kulvert fra Forsvarets område i sør mot nord med utløp i Langvatn, innenfor naturreservatet. Også den såkalte C5-plattformen på Forsvarets eiendom har i dag avrenning til Langvatn, da det kommunale nettet ikke har kapasitet til å håndtere dette vannet. Det pågår per i dag ingen avisingsaktivitet i dette området.

I forbindelse med Forsvarets virksomhet på Evenes etableres det en trafikkavviklingsplattform i sør med areal ca. 16 daa med kontrollert oppsamling og avrenning til bekk som drenerer mot Kjerkvatnet. Avløpet kan kobles til en eventuell fremtidig utslippsledning mot Ofotfjorden. Det etableres også en trafikkavviklingsplattform i nord med areal ca. 13 daa. Denne får nytt overvannssystem med avrenning via eksisterende overvannsnett direkte til Langvatn.

Ny MPA-plattform som etableres i sørvest dekker et areal på om lag 104 daa. Forsvaret har prosjektert et overvannssystem med oppsamling som i første omgang drenes ut i myrområder til infiltrasjon. På MPA-området skal det også etableres et vaskeanlegg som skal benyttes i sommerhalvåret for spyling av MPA-flyene. Det skal benyttes rent vann som samles opp og føres til buffertank hvor det renses i partikkel- og membranfilter og gjenbrukes.



I påvente av at ny MPA-plattform kan tas i bruk skal det etableres midlertidig hangar og plattform. Området dekker et areal på om lag 8,5 daa og ligger øst for Forsvarets C-5 plattform. Området har avrenning via sluk til Langvatn. Det er forutsatt at det ikke skal benyttes avisingskjemikalier på dette området.

Overvannet fra snødeponi og avisingsplattform føres i dag normalt inn på det kommunale avløps-systemet med utslipp i Ofotfjorden. Imidlertid føres eventuelle overløp ved avisingsplattformen inn på kulverten mot Langvatn, det samme vil være tilfelle dersom snødeponiet blir fullt og snø lagres på områder uten oppsamling. Det kommunale avløpsanlegget har begrenset hydraulisk kapasitet og i perioder med mye nedbør og snøsmelting er det tidvis overløp fra pumpestasjoner mv. til Langvatn og Kjerkvatnet. Det er også registrert overløp til Svanevatn. Kommunen har registrert 185 timer med overløp i 2019 men bare 16 timer i 2020.

Naturverdier

Evenes lufthavn er plassert innenfor et større, viktig våtmarkssystem knyttet til Kvitforsvassdraget og nærliggende gruntvannsområder i sjø. Området ligger innenfor et belte av kalkspatmarmor som gir opphav til en svært verdifull natur i området med både kalksjøer, kalkskoger og rikmyrer. En lang rekke rødlistede arter er registrert på disse lokalitetene. I en nasjonal målestokk skiller området seg ut med kalksjøer med forekomster av en lang rekke rødlistearter av kransalger og vannplanter som tjernaksarter. Nordre deler av Langvatnet og Lavangsvatnet er i kraft av å være kalksjøer, omfattet av forskrift om utvalgte naturtyper.

Sørenden av Langvatnet, Svanvatnet, Nautåvatn, Kjerkvatnet og sørenden av Lavangsvatnet, er vernet som naturreservat gjennom verneplan for våtmarker. Fire av naturreservatene er norske Ramsar-områder, og underlagt Ramsar-konvensjonen. Dette gjelder Nautå naturreservat, Tennvatnet naturreservat, Myrvatnet naturreservat og Kjerkvatnet naturreservat.

Det er gjennomført flere kartlegginger av biologisk mangfold i området. Disse omfatter naturtypekartlegginger etter DN-13 Håndbok i 2004, 2007, 2009 og for Avinor 2010. Disse kartleggingene ble revidert av Asplan Viak i 2017 i forbindelse med konsekvensutredningen til statlig plan for Evenes Flystasjon. NIVA undersøkte også i 2011 vannvegetasjonen i 10 kalkrike innsjøer i Tårstadvassdraget.

NIVA gjennomførte i 2018 undersøkelser av kransalger i Langvatn, Lavangsvatn og Kjerkvatn. Rapporten konkluderte med at vannvegetasjonen i alle tre innsjøene hadde god økologisk tilstand mht. eutrofiering. Både artsantall og økologisk tilstand hadde vært forholdsvis stabil over lang tid i alle tre innsjøene. Det er likevel slik at spesielt Kjerkvatnet er sårbart for forurensningstilførsler pga. begrenset størrelse og nedbørsfelt. Økologisk tilstand for vannvegetasjonen ble klassifisert som god både i Langvatnet, Lavangsvatnet og Kjerkvatnet. Undersøkelser av kransalger inngår også i ny resipientundersøkelse som gjennomføres av COWI i 2020 og 2021. Delrapporten som omhandler vannplanter generelt og kransalger spesielt ble gjennomført i september 2020. Denne konkluderer med at økologisk tilstand i Kjerkvatnet og Lavangsvatnet er redusert fra god til moderat, men ligger akkurat på grensen til «god» økologisk tilstand.

Belastning på resipientene

De miljømessige problemstillingene ved fly- og baneavisings-kjemikalier er knyttet til den organiske belastningen disse kjemikaliene utgjør ved forbruk av oksygen når de brytes ned i resipientene. Avinor har utviklet et excel-basert beregningsverktøy for å kunne gjøre en teoretisk vurdering av den organiske belastningen kjemikaliene utgjør i de ulike områdene. Her sammenlignes områdenes antatte kapasitet til å bryte ned stoffene med mengden kjemikalier som tilføres gjennom avrenning



til de enkelte områdene og et antatt brøyte- og avrenningsmønster langs rulle- og taksebaner, samt ved avisingsplattformene. Dersom den antatte nedbrytingskapasiteten overskrides, kan dette føre til opphopning av kjemikalier og nedbrytningsprodukter av disse i grunnen og en mulig spredning til grunnvann og nærliggende resipienter. For å sikre en konservativ beregning er det lagt inn maksimalt forbruk av omsøkt mengde av både fly- og baneavising for den enkelte sesong. De nyeste beregningene er basert på oppdatert informasjon om overvannsnett og nøyaktigere modellering av arealer og topografi (helning på terreng). Antatt tålegrense er også justert i enkelte områder basert på observasjoner og ny oppdeling av delområder.

Beregningene baserer seg videre på en antatt tålegrense (nedbrytingskapasitet) i de ulike delområdene, hvor nedbrytingskapasitet er hentet fra beregninger utført ved flere undersøkelser ved Oslo lufthavn og forsøkt tilpasset forholdene på Evenes lufthavn. Det er ikke gjort egne feltforsøk på Evenes. Denne tilnærmingen er brukt i de fleste av Avinors utslippssøknader. Avinor vurderer at det generelt er gode drenerende masser ved lufthavnen med relativt god evne til å bryte ned avisingskjemikaliene. Det er imidlertid en liten umettet sone ved østsiden av taksebanen i nord som er vurdert å ha lavere nedbrytingskapasitet.

Beregninger for kantarealer

Avinor har også gjort enkelte justeringer når det gjelder fordeling av brøytesnø sammenlignet med beregningen som lå til grunn ved forrige søknad om tillatelse. Det ble den gang antatt at all snø med avisingskjemikalier fordelte seg jevnt i et 40 m bredt belte ut fra rullebanekant. I de nye beregningene som er basert på oppdatert informasjon om driftssystemene på lufthavnen, antar Avinor at 50 % av kjemikaliene havner i et 10 m bredt belte ut fra rullebanekant.

Avinor har gjort beregninger som viser forventet belastning på kantarealene for omsøkt forbruk i sesongen 2021/2022. Beregningene er basert på at 10 % av glykol fra avisingsplattformen kan gå i overløp og med henholdsvis 50 % og 20 % oppsamling i overvannsnett. De nye beregningsforutsetningene medfører bl.a. at de nærmeste 10 m av sidearealene til taksebanen langs Langvatnet og nordlige deler av vestsiden av rullebanen er noe overbelastet. Det er også andre områder som har større belastning sammenlignet med antatt tålegrense på 0,6 kg KOF/m². Belastningene på områdene med for høy belastning varierer fra 0,88 kg KOF/m² i områder 0-10 m langs av vestsiden av rullebane fra midten av og nordover, og marginale overskridelser på 0,01 kg KOF/m² bl.a. i området 0-10 m i arealene vest for rullebanen lengst sør.

Det er også gjort tilsvarende beregninger som viser forventet belastning på kantarealene basert på omsøkt forbruk av kjemikalier for sesongen 2026/2027 med henholdsvis 20 % og 50 % oppsamling i overvannsnett. I dette tilfellet er belastningen fra snødeponiet tatt ut fordi løsning for bortledning av glykolholdig vann er etablert. Beregningen viser at det er to nye områder på begge sider av nordre del av rullebanen, hvor antatt nedbrytingskapasitet blir overskredet.

Beregninger for overvannsnett

Avinor har også beregnet tilførselen av avisingskjemikalier til de omkringliggende vannresipientene ved henholdsvis 20 % og 50 % oppsamling til overvannsnett.

Ved 20 % oppsamling vil tilførsel av kjemikalier via overvannsnett til lokale resipienter øke fra 14905 kg KOF i 2020/2021 til 22715 kg KOF i 2023/2024. Etter at bortledning av alt glykolholdig overvann fra flyavisingsplattform er etablert, vil belastningen reduseres til 7885 kg KOF i 2024/2025 for å øke til 8222 kg KOF i 2026/2027.



Ved 50 % oppsamling vil tilførsel av kjemikalier via overvannsnett til lokale resipienter øke fra 20151 kg KOF i 2021/2022 til 32 546 kg KOF i 2023/2024. Etter at bortledning av alt glykolholdig overvann fra flyavisingsplattform er etablert, vil belastningen reduseres til 17716 kg KOF i 2024/2025 for så å øke til 18559 kg KOF i 2026/2027.

Beregningene viser at utslippene til Langvatn totalt blir lavere enn i dag fra og med 2024/2025 på grunn av ny løsning for bortledning av glykolholdig vann, forutsatt at 10 % av glykolen i dag faktisk går i overløp. Til Kjerkvatnet og til terreng på vestsiden av rullebanen vil imidlertid utslippene øke betydelig.

Miljøovervåkning

Avinor gjennomfører miljøovervåkning ved Harstad/Narvik lufthavn Evenes etter gjeldende miljøovervåkingsprogram som sist ble revidert i 2018. Dette er oppdatert med utvidet prøvetaking i 2021 i forbindelse med vilkår i midlertidig endring i tillatelse etter forurensningsloven til utslipp av avisingskjemikalier for fly og rullebane, Harstad/Narvik lufthavn Evenes datert 12.02.2021.

Forsvarsbygg og Avinor samarbeider om resipientundersøkelser i ferskvannsresipientene rundt lufthavnen som gjennomføres inneværende år. Disse undersøkelsene inkluderer også vannforskriftens krav til overvåking, samt oksygenmålinger og undersøkelser av vannvegetasjonen (kranslager). Hensikten med undersøkelsene er å dokumentere situasjonen i resipientene før Forsvarets etablering, samt å få noe bedre kunnskap om den reelle tålegrensen i resipientene med tanke på tilførsel av organisk stoff fra avisingskjemikalier. Resultater fra undersøkelsene vil bidra til utarbeidelse av revidert miljøovervåkings-program for lufthavnen.

For perioden 2021-2025 planlegger Avinor oppfølging av miljøovervåkingsprogrammet med økt prøvetakingsfrekvens i målepunkter med tilførsel av kjemikalieholdig overvann til resipientene. Det skal gjennomføres oksygenmålinger i Langvatnet, Kjerkvatnet og Lavangsvatnet 2-4 g/år, undersøkelse av vannvegetasjon (kransalger) hvert 3. år og ny fullstendig resipientundersøkelse i 2024.

Resultater fra miljøovervåkingen ved lufthavnen for avisingsssesongen 2020/2021 ble oversendt i brev fra Avinor 01.07.2021. Her fremkommer bl.a. at COWI i mai og juni gjennomførte målinger av oksygenmetning, pH, temperatur og ledningsevne i Langvatnet, Lavangsvatnet og Kjerkvatnet. Målingene i Langvatnet indikerte svært god tilstand ned mot 8 – 9 m. Dette er i samsvar med tidligere målinger. COWI har imidlertid utført målinger i deler av vannet mellom 9 og 12 m dyp som indikerer svært dårlig tilstand for oksygeninnhold. Målingene i Kjerkvatnet og Lavangsvatnet indikerer svært god tilstand gjennom hele vannsøylen

Videreføring av midlertidig tillatelse til tømning av glykolholdig snø i sjø

Inntil permanent løsning for bortledning av glykolholdig smeltevann fra flyavisingsplattformen er etablert, ønsker Avinor fortsatt tillatelse til tømning av glykolholdig snø i Ofotfjorden over kai. Avinor opplyser at dypvannskaia i Rørvika sør for lufthavna ikke er konstruert for å bære tunge kjøretøy og ønsker derfor å benytte kaia i Liavika som ligger om lag 800 m nordøst for Rørvika langs Fylkesvei 7552. Avinor anfører at området her er noe grunnere, men det er likevel god vannutskifting med bakgrunn i stor forskjell på flo og fjære.



Utslipp fra pålagte tester av skumpumpesystem og tømning av pulveraggregater

Alle lufthavner i Norge er pålagt å ha brannøvelser. Det er ikke brannøvingsfelt ved Evenes lufthavn, slik at mannskapene øver ved Norges Brannskole. Bestemmelser for sivil luftfart krever imidlertid kontinuerlig kontroll og vedlikehold av utrykningskjøretøyene. Dette innebærer bl.a. at brannbilene må prøvekjøre skumpumpesystem og slanger minst én gang pr. kvartal. I tillegg skal pulveraggregatet montert på utrykningskjøretøyet utløses hvert annet år, tømmes helt og rengjøres. Avinor Evenes har tre brannbiler og søker om kvartalsvis testing av skumpumpesystem (skumkanoner) og tømning av pulveraggregat annet hvert år på snødeponiet hvor det er oppsamling og påslipp til kommunalt nett.

Avinor benytter brannskum av typen Moussol på sine utrykningskjøretøyer. Moussol inneholder ikke PFAS-forbindelse og er betydelig mer miljøvennlig enn produkter som ble benyttet tidligere. Moussol inneholder bl.a. monoetylenglykol, 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. Til sammen utgjør dette 280 – 420 g KOF per test og bil.

Gjenbruk av strøsand

Selv om Avinor vil begrense bruken av strøsand sammenlignet med tidligere år, vil det fortsatt benyttes strøsand ved lufthavnen. Det meste av strøsanden vil brøytes ut til sidearealene og bli liggende der. Noe av strøsanden vil likevel bli samlet opp og mellomlagret på lufthavnen. Analyser fra andre lufthavner viser at strøsanden er lite forurenset (tilstandsklasse 1 og 2). Det benyttes brøyteskjær av plast som slites ned over tid. Plastpartikler fra slike plastskjær og merkemaling på banesystemene gjør at det også påvises mikroplast i oppsamlet strøsand. Avinor har i brev datert 25.11.2021 oversendt supplerende opplysninger med analyseresultater fra tre prøvetakingsrunder av strøsand på syv lufthavner av varierende størrelse. I tillegg er det ved en åttende lufthavn tatt ytterligere én prøve av strøsand. Denne prøven er i tillegg til normpakke også analysert for PFAS-forbindelser. Det er i utgangspunktet ikke mistanke om forurensning av PFAS i strøsanden, noe analyseresultatene fra den ene prøven underbygger. Analyseresultatene viser at de eneste prøvene fra brukt strøsand som oversteg normverdi, jf. forurensningsforskriften kap 2 vedlegg 1, var tatt ved Røros lufthavn hvor det ble målt 8,2 og 9.5 mg/kg arsen som har normverdi 8 mg/kg. Nivået her skyldes trolig høye bakgrunnsnivåer som følge av den tidligere gruvevirksomheten i området.

Avinor ønsker å benytte oppsamlet strøsand til planeringsbehov som regelmessig oppstår inne på lufthavnområdet. Oppsamlet strøsand vil erstatte masser som ellers ville blitt tilkjørt.

Reguleringsplan

Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtok 17. november 2020 Statlig reguleringsplan for Evenes flystasjon, Harstad/Narvik lufthavn. Planens formål er å sikre Forsvarets interesser knyttet til etablering av en funksjonell og operativ flystasjon på Evenes, samtidig som den også ivaretar hensynet til andre miljø og samfunnsinteresser. Statsforvalteren legger til grunn at endret tillatelse er i samsvar med endelige planer etter plan- og bygningsloven, jf. forurensningsloven § 11, 4. ledd.

Saksbehandlingen

Søknaden er kunngjort i henhold til forurensningsforskriften kap. 36 *om behandling av tillatelser etter forurensningsloven, del III Forhåndsvarsling*. Evenes kommune er tilskrevet i brev av 16.03.2021 med anmodning om uttalelse.



Vi har mottatt høringsuttalelse fra Per Kjartan Nordheim datert 25.03.2021 og fra Stephen Nilsen datert 23.04.2021. Avinor ble i brev av 31.05.2021 anmodet om eventuelle kommentarer til uttalelsene og har kommentert disse i brev av 08.07.2021.

Vi har ikke mottatt andre uttalelser til søknaden.

Nordheim stiller flere spørsmål knyttet til Avinors prognoser for kjemikaliebruk og viser bla. til at forventet kjemikalieforbruk ved årlige flyøvelser ikke er gjort rede for i prognosene. Nordheim stiller også spørsmål til forventet kjemikaliebruk på bakkeområdene for MPA-flyene.

Nilsen ber Statsforvalteren avslå Avinors søknad om økte rammer for avisingskjemikalier. I uttalelsen trekkes frem en rekke problemstillinger knyttet til støy og lysforurensning, konsekvenser for omkringliggende verneområder og våtmarkssystemer, forurensninger fra bruk og ukontrollert spredning av avisingskjemikalier og annen avrenning fra aktiviteter på lufthavnen, samt tidligere bruk av PFOS-holdige kjemikalier.

Uttalelsene er forelagt Avinor for kommentarer, som i brev av 08.07.2021 kommenterer uttalelse til Nordheim når det gjelder kjemikaliebruk på årlige øvelser og samtrening med at:
«Avinor har hatt dialog med forsvarssektoren under utarbeidelse av søknad. Ved årlige flyøvelser deltar i hovedsak kampfly. Det er normalt ikke behov for avising av disse flyene, da de står parkert i hangar. Øvrig avising under øvelser er vurdert dekket i den omsøkte rammen til flyavisingskjemikalier. For øvrig er det meste av øvingsaktivitet med F-35 tenkt tillagt Ørland.»

Når det gjelder baneavising av bakkeområder til P-8/MPA kommenterer Avinor:
*«Områder som skal avises med baneavisingskjemikalier har økt fra dagens områder til også å inkludere takseveier til shelterne for å opprettholde tilstrekkelig friksjon her. Dette er bakgrunnen for den omsøkte mengden, som er betydelig høyere enn dagens tillatelse.
For MPA-området stilles det ikke krav til kjemikalier, men krav til friksjon. Avinor vil tilstrebe dette gjennom mekanisk fjerning, men har også sagt i søknaden at Avinor har meddelt Forsvarsbygg at tilstrekkelig friksjon ikke kan garanteres for taksing av luftfartøy til eller fra oppstilling på MPA-oppstillingsplass/-hangar, dersom det ikke under noen omstendighet skal anvendes baneavisingskjemikalier på oppstillingsplass og tilhørende taksebaner.
Ang. antall fly som skal avises er dette en antakelse basert på dialog med forsvarssektoren.
Enkelte av MPA-flyene vil også garasjeres i hangar, noe som reduserer behovet for flyavising.»*

Til Nilsen sin uttalelse om støy og lysforurensning kommenterer Avinor at støy er regulert gjennom bestemmelsene i reguleringsplanen. Avinor skriver videre:
*«Avinor har en eksisterende konsesjon for Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. Her er det krav om at ved fysiske eller juridiske endringer skal Luftfartstilsynet varsles. Dette har Avinor gjort, noe som utløste spørsmål om ytterligere dokumentasjon. I brev til Luftfartstilsynet datert 18.12.2020 har Avinor i punkt 5 lagt frem en omfattende beskrivelse av hvilke endringer i støyforholdene utbyggingen antas å medføre for omgivelsene, herunder etter at nye kampfly settes i drift.
Videre er det utarbeidet og publisert en oppdatert rapport som beskriver de støymessige konsekvensene av utbyggingen. SINTEF rapport ALM-95-00-R-RAP-001, datert 18.02.2019 inkluderer flystøysonekart for perioden 2016 – 2030. Flystøysonekartene er utarbeidet i henhold til kravene i T-1442 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging».»*

«Konsekvensutredning i forbindelse med forsvarsets re-etablering på Evenes ble utført av Forsvarsbygg. Konsekvenser for fugl er ikke en del av Avinors søknad. Iht. informasjon fra Forsvarsbygg har de imidlertid



valgt å overvåke forekomsten av fugler i områdene rundt lufthavnen for å kunne si noe om en eventuell påvirkning i området over tid.»

Når det gjelder Nilsens uttalelse vedrørende bane- og flyavisingskjemikalier, samt drift generelt kommenterer Avinor: «*Deponering av glykolholdig snø i sjø er et avbøtende tiltak, da sjøresipienten (Ofotfjorden) er ansett som mer robust enn ferskvannsresipientene rundt lufthavnen på grunn av store vannmasser og utskifting av vann gjennom tidevannsstrømmene. Deponering i sjø gjøres når snømengdene er store og går ut over arealene til oppsamlingsarealet til eksisterende snødeponi, slik at minst mulig glykol føres til Langvatn.*

Beregning av organisk belastning er en teoretisk øvelse som utføres i alle tilsvarende søknadsprosesser i Avinor, men tilpasses etter lokale forhold. Svarene er veiledende og følges opp med miljøovervåkning. Eksempelvis gjennomføres prøvetaking og oksygenmålinger i ferskvannsresipientene på Evenes, slik at konsekvens av f.eks. direkte avrenning på frossen mark (og ikke infiltrasjon, slik det er påpekt i uttalelsen) vil fanges opp. Resipientundersøkelsen det refereres til, er tenkt brukt som et referansenivå før forsvaret har etablert seg.

Det er for øvrig tatt høyde for ulike flytyper i anslaget om omsøkt mengde flyavisingskjemikalier. Noe avdrift av kjemikalier ved påføring under vind må påregnes. Avinor er kjent med problematikken og avdrift kan være en diffus kilde til noe av den påviste glykolen i kulvert til Langvatn. Det anses derimot ikke som sannsynlig at avdriften er så høy som i uttalelsen, dette støttes også av prøvetakinger i kulverten, der det kun påvises små mengder glykol.

Tilsetningsstoffer i flyavisingskjemikalier har vært analysert i utslippspunktet til Langvatn, som en del av miljøovervåkningsprogrammet frem til 2019. Dette har ikke blitt påvist, og det ble derfor tatt ut av overvåkningsprogrammet.

Det forekommer ikke avrenning fra lufthavnens område til Svanvatn. Uttalelsen om Svanvatnet anser Avinor derfor som ikke relevant.

Miljødirektoratet er Avinors myndighet i saker knyttet til PFAS-forurensing og PFAS-problematikken er derfor ikke en del av søknaden. Det kan imidlertid nevnes at Avinor i 2021 har gjennomført tiltak og fjernet en stor PFAS-forurensing knyttet til et nedlagt brannøvingsfelt på Evenes. Oppryddingen kostet i størrelsesorden 70 millioner NOK.»

Rettslig utgangspunkt

Forurensningsloven

Når Statsforvalteren vurderer om tillatelse til forurensende virksomhet skal gis, og eventuelt på hvilke vilkår, skal vi legge vekt på de forurensningsmessige ulempene ved tiltaket sammenholdt med fordeler og ulemper tiltaket for øvrig vil medføre, jf. forurensningsloven § 11 siste ledd. I vurderingen vil vi særlig ta i betraktning i hvilken grad den omsøkte virksomheten er akseptabel sett i lys av forurensningslovens formål og retningslinjer i §§ 1 og 2.

Statsforvalteren er i brev av 22. desember 2000 fra Miljøverndepartementet bla. delegert myndighet til å konsesjonsbehandle flyplassers bruk av avisingskjemikalier mv. Miljødirektoratet (Klima- og forurensningsdirektoratet) har i brev av 7. november 2011 trukket tilbake Statsforvalterens delegering av forurensningsmyndighet for PFOS-forurenset grunn ved brannøvingsfelt på Avinors flyplasser. Vi viser også til brev av 7. november 2011 med delegering av myndighet etter forurensningsloven til å fatte vedtak knyttet til forurensning og avfallsproblemer ved dumping av snø i sjø og vassdrag og deponering på land.



Krav til innendørs støy fra flyplassen er regulert gjennom forurensningsforskriften kap. 5 om støy. Statlig reguleringsplan for Evenes flystasjon og lufthavn vedtatt av Kommunal og moderniseringsdepartementet 17. nov. 2020 har bestemmelser med betydelig strengere grenseverdier for støy enn forurensningsforskriften kapittel 5.

Grenseverdier for luftforurensning fra lufthavnen er regulert i forurensningsforskriften kap. 7 om lokal luftkvalitet.

Naturmangfoldloven

Naturmangfoldlovens forvaltningsmål i §§ 4 og 5 ligger til grunn for Statsforvalterens myndighetsutøvelse. Videre skal prinsippene i §§ 8 til 12 om blant annet kunnskapsgrunnlag, føre-var-tilnærming og samlet belastning legges til grunn som retningslinjer når Statsforvalteren treffer beslutninger som berører naturmangfold.

Vannforskriften

Vannforskriften inneholder forpliktende miljømål om at myndighetene skal sørge for at alle vannforekomster skal oppnå god kjemisk og økologisk tilstand innen 2021 med mindre det er gitt unntak med hjemmel i forskriften § 9 eller § 10.

Statsforvalterens vurdering og begrunnelse for utvalgte vilkår

Bruk av avisingskjemikalier er nødvendige av sikkerhetsmessige årsaker. Statsforvalteren ser at Avinor har behov for økte rammer i tillatelsen når det gjelder forbruk av formiatbasert baneavisingsvæske med bakgrunn i Forsvarets reetablering på Evenes. Avinor har også behov for økt ramme for flyavisingsvæske basert på forventet økning i sivil lufttrafikk og stasjoneringen av de maritime patruljeflyene (MPA).

Med bakgrunn i de viktige naturverdiene som blir berørt fremstår etter Statsforvalterens vurdering økte utslipp av avisingskjemikalier til omkringliggende resipienter som problematisk. Det er likevel viktige nasjonale samfunns- og sikkerhetsmessige interesser som er avhengig av at det benyttes avisingskjemikalier for fly- og banesystemer for å ivareta flysikkerheten.

Bruk av avisingskjemikalier for fly- og banesystemer reguleres i tillatelser for de fleste lufthavnene i Norge med rammer for maksimal mengde gjennom avisings sesongen omregnet til KOF (kjemisk oksygenforbruk). Statsforvalteren har vurdert om det i denne saken kan være aktuelt å fastsette grenseverdier med akseptkriterier i resipientene for glykol og formiat. Målingene som så langt er gjennomført viser at det bare svært sjelden påvises avisingskjemikalier i vannsøylen i resipientene.

Avinor redegjør detaljert i søknaden for antatt fordeling av forbruk av baneavisingskjemikalier på de ulike arealer med behov for vintervedlikehold. Oppsummert forventes 73 % benyttet på rullebane, 16 % på taksebaner til sheltere og 9 % på øvrige taksebaner. Avinor forutsetter bla. at Trafikkavviklingsplattform i sør (TAP-S) legges til rette for at kun strøsand benyttes (unntaksvis kan det benyttes kjemikalier) og TAP-N driftes tilsvarende taksebane Y som ligger mellom Langvatnet og rullebanen. Det skal heller ikke benyttes urea ved lufthavnen.

Høringsuttalelsene

Per Kjartan Norheim stiller flere spørsmål knyttet til Avinors prognoser for kjemikaliebruk og viser bl.a. til at forventet kjemikalieforbruk ved årlige flyøvelser ikke er gjort rede for prognosene, samt behov for bruk av kjemikalier knyttet til arealer for MPA-flyene. Vi viser til Avinors kommentarer til



uttalelsen. Statsforvalteren må basere sine vurderinger på de opplysninger og de forutsetninger som fremkommer i Avinors søknad når det gjelder rammer for bruk av avisingskjemikalier. Statsforvalteren ser det som lite hensiktsmessig å ta inn vilkår som regulerer bruk av avisingskjemikalier detaljert for de ulike arealene med behov for vintervedlikehold. Vi vil likevel ta inn i vilkårene slik som opplyst i søknaden at skal det ikke benyttes baneavisingskjemikalier på områder for MPA, både midlertidige og permanente, samt Forsvarets C5-plattform som har avrenning til Langvatnet. Bruk av avisingskjemikalier på taksebane Y må også begrenses mest mulig.

Når det gjelder *Stephen Nilsen* sin uttalelse knyttet til støy, lys- og luftforurensning viser vi til forurensningsloven § 5 hvor det fremkommer at forurensninger fra lufthavner gjelder så langt forurensningsmyndigheten (Klima- og miljødepartementet) bestemmer. Statsforvalteren er i brev av 22. desember 2000 fra Miljøverndepartementet bl.a. delegert myndighet til å konsesjonsbehandle flyplassers bruk av avisingskjemikalier mv. Støy fra flyplassen er for øvrig regulert gjennom forurensningsforskriften kap. 5 om støy og luftforurensning i kap. 7 om lokal luftkvalitet. Statlig reguleringsplan for Evenes flystasjon og lufthavn vedtatt av Kommunal og moderniseringsdepartementet 17. nov. 2020 setter krav i reguleringsbestemmelsene som ivaretar støy i samsvar med T-1442/2016 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.

Nilsen stiller også spørsmål til Avinors beskrivelse av konsekvenser for omkringliggende verneområder og våtmarkssystemer, forurensninger fra bruk og ukontrollert spredning av avisingskjemikalier og annen avrenning fra aktiviteter på lufthavnen. Vi viser i denne forbindelse til våre vurderinger etter naturmangfoldloven og vannforskriften. Miljødirektoratet er forurensningsmyndighet for utslipp/håndtering av PFOS/PFAS, og vil ikke være en del av denne tillatelsen.

Vurdering av konsekvenser av utslippene for resipientene

Søknaden fra Avinor beskriver naturverdiene i områdene og resipientene som omgir lufthavnen og peker på at området ligger innenfor et belte av kalkspatmarmor som gir opphav til en svært verdifull natur i området med både kalksjøer, kalkskoger og rikmyrer. En lang rekke rødlistede arter er registrert på disse lokalitetene. I en nasjonal målestokk skiller området seg ut med kalksjøer med forekomster av en lang rekke rødlistearter av kransalger og vannplanter som tjernaksarter. Nordre deler av Langvatnet og Lavangsvatnet er i kraft av å være kalksjøer, omfattet av forskrift om utvalgte naturtyper. Sørenden av Langvatnet, Svanevatnet, Nautåvatn, Kjerkvatnet, samt sørenden av Lavangsvatnet er vernet som naturreservat gjennom verneplan for våtmarker og er underlagt Ramsar-konvensjonen.

Etter vår vurdering er det tilførselen av avisingskjemikalier til Langvatnet og Kjerkvatnet som fremstår mest problematisk. Langvatnet, Kjerkvatnet og Lavangsvatnet er særlig sårbare, bla. med bakgrunn i forekomsten av rødlistede kransalger.

Det er betydelig usikkerhet når det gjelder faktisk organisk belastning på resipientene og vi merker oss at Avinor benytter to ulike scenarier hvor henholdsvis 50 % og 20 % av avisingskjemikalier følger overvannssystemene med direkte utslipp til resipient. Det vil være størst belastning på resipientene ved 50 % oppsamling. Dersom oppsamlingen i overvannssystemet reduseres til 20 % slik at 80 % av tilført mengde infiltreres og brytes ned i omkringliggende arealer, vil dette medføre redusert belastning på resipientene. Statsforvalteren må legge til grunn at 50 % oppsamling er et reelt scenario når det gjelder belastningene på resipientene.

Når det gjelder belastning til Langvatnet ved 50 % oppsamling, viser Avinors beregninger at tilførsel fra arealer i sør (overløp, apron og snødeponi) vil øke fra 11 940 kg KOF i 2021 til 14 800 kg KOF i



2023. Disse utslippene vil elimineres når ny løsning for bortledning er etablert i 2024. Dersom belastningen sammenlignes med utslipp fra kommunale avløpsanlegg regnet som pe (personequivivalent) og tilførselen fordeles over avisingssesongen, vil belastningen øke fra om lag 530 pe i 2021 til 690 pe i 2023. Tilførselen til Langvatnet i øst vil tilsvarende øke fra om lag 3335 kg KOF (150 pe) i 2021 til 5860 kg KOF (270 pe) i 2026.

Tilsvarende viser beregningene at tilførselen til Kjerkvatnet vil øke fra om lag 2090 kg KOF (100 pe) i 2021 til 7570 kg KOF (350 pe) i 2026.

Både formiat som brukes til baneavising og glykol som brukes til flyavising er lett nedbrytbare til vann og karbondioksid ved tilstrekkelig tilgang til oksygen. Det er derfor av særlig viktighet at tilførselen av avisingskjemikalier til resipientene ikke overskrider tålegrensen slik at det oppstår oksygensvikt i vannmassene. Glykol inneholder også svært små mengder tilsetningsstoffer som kan være giftig for akvatiske organismer. Ved begrenset tilgang til oksygen, anaerob nedbryting av glykol og tilgang til sulfat i jordsmonnet, kan det dannes forbindelser (bla. merkaptaner og hydrogensulfid som kan medføre luktulempere («løklukt»). Det er i noen tilfeller observert «» i kulverten som fører overvann fra området ved snødeponiet og videre til sørenden av Langvatnet.

Resipientenes tåleevne for mottak og nedbryting av avisingskjemikalier avhenger av samlet tilførsel av både bane- og flyavisingskjemikalier. Det er også slik at nedbrytingen skjer saktere i kalde perioder med lav vannføring og ved islagt vann. Forholdet mellom kjemisk oksygenforbruk (KOF) og biologisk oksygenforbruk (BOF₅) tilsier også at glykol brytes saktere ned enn formiat.

Vurdering av resultater fra tidligere overvåkinger

Avinor gjennomfører miljøovervåking som bla. omfatter målinger i definerte punkter med utslipp av overvann til de omkringliggende resipientene. Prøvene analyseres rutinemessig for innhold av formiat, glykol og kjemisk oksygenforbruk (KOF). Det gjennomføres også målinger av oksygenmetning i vannsøylen i Langvatnet, Lavangsvatnet og Kjerkvatnet etter avisingssesongen, samt overvåking av kransalger i kalkasjøer ved lufthavnen..

Vi merker oss at det tidligere er målt høye konsentrasjoner av fosfor i bunnsedimentene i Langvatn. De høye konsentrasjonene skyldes trolig spredte avløp og avrenning fra landbruk. Oksygenfrie forhold i bunnsedimentene kan forårsake utlekking av næringssalter som fosfor fra sedimentene. Høye konsentrasjoner av fosfor fører til eutrofiering og økt planteplanktonbiomasse, som igjen gir dårlige lys- og bunnforhold for vannplanter. Dette kan føre til reduserte forekomster og eventuelt bortfall av kransalger. NIVA skriver bla. i sin rapport datert 20.12.2018 fra overvåking av kransalger: «Etter at isen har lagt seg på høsten fører temperaturforholdene til at gjennomstrømming av oksygenrikt elvevann bare forgår i overflatelagene, mens vannmassene i dypet får liten tilførsel av oksygen. Nedbryting av organisk materiale i vannet og sedimentene medfører forbruk av oksygen. Dersom oksygenet i bunnlagene brukes helt opp vil man kunne få utløsning av næringsstoffer fra sedimentene.»

På denne bakgrunn blir overvåkingen av oksygennivåene i Langvatnet, Kjerkvatnet og Lavangsvatnet av særlig viktighet. Resultatene fra tidligere overvåking i mars-april 1994-2010 viser at oksygenmetningen avtar til dels kraftig ned mot bunnen, særlig i Kjerkvatnet, men også i Langvatnet var oksygenmetningen mindre enn 20 % i flere år. Oksygenmetningen varierer likevel mye fra år til år. Niva-rapporten fra 2018 viste gode oksygenforhold i Langvatnet 30. juli 2018 helt ned til 15,5 m dybde. Det fremkommer av rapport fra miljøovervåkingen for avisingssesongen 2019/2020 at alle planlagte prøver i resipientene ikke ble gjennomført pga. ressursmangel på lufthavnen. Med bakgrunn i høyt forbruk av avisingskjemikalier ble det gjennomført økt prøvetaking i enkeltpunkter.



Lufthavnen gjennomførte også egne oksygenmålinger i Langvatnet 17.09.2019 og 19.02.2020 som viste høy oksygenmetning. Vi ser at Avinor vurderer det slik at resultater fra målingene tyder på en lav samlet belastning fra avisingskjemikalier på Langvatnet og Lavangsvatnet. Det er svært sjelden det kan påvises avisingskjemikalier over deteksjonsgrensene i vannsøylen i resipientene

Resultater fra miljøovervåkingen for avisings sesongen 2020/2021 viser svært god tilstand for oksygenmetning i Langvatnet ned mot 7-9 m dybde for målingene i mai og juni. Mellom 9-13 m dybde synker oksygennivåene fra svært god til svært dårlig.

I Nivas rapport fra overvåking av kransalger datert 20.12.2018 fremkommer i beskrivelsen av oksygenforhold at overvåkingen i perioden 1994-2010 også viste en oksygenmetning på mindre enn 20 %.

Det har tidligere vært benyttet urea til avising ved lufthavnen, noe som kan ha bidratt til forhøyede nivåer av nitrogen i sedimentene. Niva skriver at selv om det har vært perioder med forhøyede nitrogenkonsentrasjon i bunnvannet, er det ikke påvist forhøyede nivåer av nitrogen i øvre vannmasser i områdene hvor kransalgene vokser.

Statsforvalteren ser på denne bakgrunn at oksygenforholdene i de dypeste områdene i Langvatnet i perioder varierer mye over år. Lav oksygenmetning kan som nevnt frigjøre fosfor og nitrogen. Dybdeprofil av Langvatnet viser området på 15 m dybde utgjør mellom 5-10 daa og området mellom 10 og 15 m utgjør om lag 50 -70 daa av et samlet areal for Langvatnet på om lag 900 daa. Erfaringene så langt viser at resipientene ikke ser ut til å ha vært utsatt for tilførsel av avisingskjemikalier som har medført varige nevneverdig miljømessige konsekvenser.

Vurdering av videre overvåking

Med bakgrunn i at det nå søkes om økte rammer blir det av særlig viktighet at overvåkingen fanger opp eventuelle dårlige oksygenforhold i resipientene så tidlig som mulig i avisings sesongen.

Statsforvalteren setter i denne forbindelse krav om at Avinor utarbeider oppdatert Miljøovervåkingsplan innen 01. mai 2022, jf. vilkår 11.1 Overvåking av resipienter.

Avinor har i samarbeid med Forsvarsbygg engasjert COWI til å gjennomføre resipientundersøkelse som er utført i 2002/2021. Denne er utført i samsvar med gjeldende veileder for vannovervåking iht. kravene i Vannforskriften og omfatter også en kartlegging av kransalger. Endelig rapport er ennå ikke klar. Statsforvalteren tar dette til etterretning og legger til grunn at overvåkingen er gjennomført i tråd med bestemmelsene i vannforskriften for tiltaksorientert overvåking. Neste overvåking etter vannforskriften og ny fullstendig resipientundersøkelse skal gjennomføres innen utgangen av 2024, jf. vilkår 11.2 Overvåking etter vannforskriften.

Statsforvalteren har begrenset kunnskap om og i hvilken grad eventuell frigjøring av oppmagasinerte næringssalter i bunnsedimentene i avisings sesongen medfører risiko for at sårbare kransalger vil kunne påvirkes negativt.

Det blir etter vår vurdering viktig at det gjennom avisings sesongen utføres regelmessige målinger av oksygenmetning i vannsøylen i Langvatnet og Kjerkvatnet. Målingene må gjennomføres hyppigere enn 2- 4 ganger i sesongen, slik som Avinor legger opp ved revisjon av miljøovervåkingsprogrammet. Oksygenmålinger må derfor gjennomføres flere ganger i sesongen når kjemikaliebruken er størst og hvor oksygenmetning i vannsøylen ofte er lav. Prøvetakingen må også gjennomføres i mars/april og 1-2 ganger i løpet av sommeren etter at vannmassene er termisk sjiktet. Målinger om sommeren vil



gi informasjon om oksygenforholdene i vekstsesongen. Påvises det dårlige oksygenforhold bør dette følges opp med målinger av tot-P og PO₄. Det er etter det vi forstår tidvis usikre isforhold bla. på Langvatnet, slik at det er problematisk å gjennomføre prøvetaking. Vi legger likevel til grunn at prøvetakingen kan gjennomføres når det er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Avbøtende tiltak

Avinor omtaler i søknaden aktuelle ytterligere avbøtende tiltak. Slike tiltak kan være endret brøytemønster i perioder med høyt kjemikalieforbruk. Dersom miljøovervåkingen eller andre undersøkelser indikerer negativ påvirkning på resipientene vil ytterligere avbøtende tiltak vurderes. Slike tiltak kan være utskifting av masser i områder med dårlig nedbrytingskapasitet, etablering av tette flater i områder med for høy infiltrasjon og styring av avrenning til mindre sårbare områder.

Oppfølging av forbruk og avrenning i avisingsesongen

Med bakgrunn i betydelig usikkerhet knyttet til avrenning og fordeling av faktisk tilførsel til resipientene, er det av særlig viktighet at det utarbeides plan for tiltak som kan gjennomføres på kort sikt i perioder med høyt kjemikalieforbruk og/eller det påvises dårlige oksygenforhold i resipientene. Når det gjelder forventet økning i forbruk av glykol til flyavising frem til 2025/2026, utgjør MPA-fly 16 000 kg KOF og transportfly for laks 32 000 kg KOF utover rammen på 120 000 kg KOF i dagens tillatelse.

Transportfly for laks utgjør dermed en betydelig andel av forventet økning i forbruk av glykol til flyavising. Dersom samlet forbruk av bane- og flyavisingskjemikalier gjennom sesongen medfører risiko for overskridelse av tillatte rammer, vurderer Statsforvalteren at det er aktuelt å nedprioritere transportfly for laks til fordel for MPA-fly og annen sivil trafikk i perioden frem til 2024/2025 hvor ny løsning for bortledning av glykolholdig overvann fra flyavisingen. Tiltaket må også vurderes tatt inn i planen for ytterligere avbøtende tiltak.

Utredning av avskjæring og bortledning av overvann med avisingskjemikalier som føres til Langvatnet og Kjerkvatnet.

Avrenningen av overvann med baneavisingskjemikalier til Kjerkvatnet og Langvatnet vil øke merkbart basert på Avinors beregninger. Det er også økt risiko for at grunnvann fra områder med ufullstendig eller manglende nedbryting av avisingskjemikalier føres ut i Langvatnet. Dette gjelder særlig områdene øst for rullebanen og langs taksebanen i nord. Samlet tilførsel av avisingskjemikalier til Langvatnet vil reduseres fra sesongen 2024/2025 etter at ny løsning for bortledning av glykolholdig overflatevann for flyavisingsområde og snødeponi er tatt i bruk. Det er likevel stor usikkerhet knyttet til fremtidig bruk av baneavisingskjemikalier etter Forsvarets retablering på Evenes. Det er også usikkerhet knyttet til hvor stor andel som samles opp i overvannsnett. Endrede behov og forutsetninger kan medføre behov for oppgradering overvannsnett, særlig på denne delen av lufthavnen. Kjerkvatnet får også en merkbart økning i tilførsel av avisingskjemikalier. Avinor skriver i sin søknad at avrenning fra TAP-S inntil videre skjer til bekk som drenerer videre til Kjerkvatnet. Det vil være mulig å koble avløpet mot en eventuell fremtidig utslippsledning mot Ofotfjorden.

Statsforvalteren vurderer på denne bakgrunn det som nødvendig at Avinor utreder avskjæring og bortledning av overvann med avisingskjemikalier som føres til Langvatnet og Kjerkvatnet. I sin tilbakemelding til utkast til endret tillatelse har Avinor bedt om at fristen for slik utredning sees i sammenheng med neste overvåking etter vannforskriften og oppfølgende resipientundersøkelse og at fristen settes til 1.10.2025. Intensivert overvåking av bl.a. oksygenmetning kan de kommende avisingsesongene avdekke behov for tiltak for å redusere belastningen på Langvatnet og



Kjerkvatnet. Det er etter Statsforvalterens vurdering viktig at avskjæring utredes tidligere enn fristen som Avinor foreslår i sin tilbakemelding. Vi har derfor satt fristen for å utarbeide plan for bortledning av overvann med avisingskjemikalier som føres til Langvatnet og Kjerkvatnet til 01.05.2024, jf. vilkår 12.1 Utredning av avskjæring og bortledning av overvann med avisingskjemikalier som føres til Langvatnet og Kjerkvatnet.

Videreføring av tillatelse til tømning av glykolholdig snø ved kai

Inntil permanent løsning for bortledning av glykolholdig smeltevann fra flyavisingsplattformen er etablert, ønsker Avinor fortsatt tillatelse til tømning av glykolholdig snø i Ofotfjorden over kai. Avinor opplyser at dypvannskaia i Rørvika sør for lufthavna ikke er konstruert for å bære tunge kjøretøy og ønsker derfor å benytte kaia i Liavika som ligger om lag 800 m nordøst for Rørvika langs Fylkesvei 7552. Avinor anfører at området her er noe grunnere, men det er likevel god vannutskifting med bakgrunn i stor forskjell på flo og fjære. Statsforvalteren er enig i Avinors vurdering og legger til grunn at omsøkte dumping ikke vil medføre forurensningsmessige ulemper av nevneverdig betydning i resipienten. Det vil i utgangspunktet ikke være behov for tømning av glykolholdig snø i sjø etter at ny løsning for bortledning av glykolholdig overvann er etablert.

Snø i seg selv faller ikke inn under avfallsdefinisjonen i forurensningsloven (§ 27), men når snø forflyttes kan den falle inn under forurensningsdefinisjonen (§ 6, pkt 1) i forurensningsloven. Tømning i sjø og vassdrag eller deponering på land av slik snø kan utgjøre et lokalt forurensningsproblem ved dumpe- eller avrenningsstedet dersom snøen inneholder miljøgifter eller andre forurensninger. Regelmessig disponering av snø på denne måten kan være i strid med forurensningslovens forurensningsforbud (§ 7) og/eller forsøplingsforbud (§ 28), og det blir et spørsmål om snøen medfører en fare for forurensning av ytre miljø, som i så fall ikke kan finne sted uten en tillatelse etter forurensningsloven kapittel 3. Dette er særlig aktuelt når snøen er sterkt forurenset, det skal dumpes store mengder eller det er spesielt følsomme resipienter.

Glykol i snø/vann er løst i vann og vil fortynnes og spres i vannmassene ved tømmestedet, bla. gjennom tidevannsutskiftingen. Det er grunn til å anta at oksygenforholdene i vannsøylen er svært gode slik at glykolen vil omsettes raskt uten å påvirke vannkvaliteten nevneverdig.

Gjenbruk av strøsand

Avinor søker om tillatelse til gjenbruk av oppsamlet strøsand til planeringsformål. Analyseresultater fra andre lufthavner viser generelt lave nivåer av miljøgifter i strøanden. Det er påvist mikroplast i strøanden som stammer fra slitasje fra brøyteskjær av plast og plastholdig merkemaling. Brukt strøsand er å anse som næringsavfall. Det framkommer av forurensningsloven § 32 at «den som produserer næringsavfall, skal sørge for at avfallet blir brakt til lovlig avfallsanlegg eller gjennomgår gjenvinning, slik at det enten opphører å være avfall eller på annen måte kommer til nytte ved å erstatte materialer som ellers ville blitt brukt.» Avinor opplyser i sin søknad at gjenvunnet strøsand vil benyttes til planeringsformål inne på lufthavnområdet, og vil erstatte masser som ellers ville blitt tilkjørt.

Statsforvalteren finner på denne bakgrunn å kunne gi Avinor tillatelse til gjenbruk av strøsand slik som omsøkt. Vi har satt vilkår om at massene etter oppsamling må analyseres for innhold av forurensninger, jf. vedlegg 1 til forurensningsforskriften kapittel 2. Massene kan bare gjenbrukes dersom de tilfredsstillere grenseverdiene for mest følsomme arealbruk.

Testing av skumpumper og tømning av pulveraggregater

Avinors søknad om tillatelse til testing av skumpumpesystem og slanger på tre brannbiler ved Evenes lufthavn om lag hver tredje mnd. slik som krevd i bestemmelsene for sivil luftfart, utgjør en



svært begrenset organisk belastning på om lag 5 kg per år. Vi anser testing å være av mindre miljømessig betydning.

Tømming og testing av pulveraggregat på utrykningskjøretøy må gjennomføres hvert andre år. Pulveret inneholder ingen miljøskadelige stoffer og tømmingen skjer på snødeponiet. Testingen i seg selv anser vi å være av mindre miljømessig betydning da sløkkepulveret ikke inneholder miljøskadelige stoffer. Statsforvalteren har satt krav om at pulveraggregater fortrinnsvis bør tømmes i en kontainer eller lignende slik at pulveret enkelt kan samles opp.

Avinors instruks 8.4.1 Ytre Miljø- vann og grunn- bruk og utslipp av slukkemidler har føringer for gjennomføringen av funksjonstestingene. For å sikre at denne følges har vi tatt inn tilsvarende i krav tillatelsens vilkår pkt. 3.1.4

Vi vil imidlertid gjøre oppmerksom på at kasserte brannslukkingsprodukter er å anse som næringsavfall, og skal leveres til godkjent avfallsmottak dersom det ikke gjenvinnes på annen måte (jf. forurensningsloven § 32). Statsforvalteren har ikke anledning til å tillate annen håndtering.

Rapportering til forurensningsmyndigheten

Med bakgrunn i at den forurensningsmessige belastningen ved bruk av avisingskjemikalier følger vintersesongen er rammene regulert per sesong. Lufthavnen har på denne bakgrunn rapportert forbruk mv. per avisingsseksong med frist 01.08.

Vanlig rapportering av miljødata og eventuelle avvik mv. i Altinn med frist 1. mars gjelder data for foregående kalenderår. Statsforvalteren ser det likevel som hensiktsmessig at rammene for lufthavnens tillatte bruk av avisingskjemikalier reguleres per sesong og ikke kalenderår. Avinor må rapportere inn vanlige data (avfall, energibruk mv. siste kalenderår) samt forbruk av avisingskjemikalier siste sesong i Altinn ved normal frist 1. mars. Statsforvalteren viderefører også krav om årlig rapportering av forbruk av avisingskjemikalier, overvåkingsdata mv. til Statsforvalteren med frist 01.08.

Vurderinger etter naturmangfoldloven

Naturmangfoldlovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.

Statsforvalteren har vurdert utslippene av avisingskjemikalier fra lufthavnen i forhold til Lov om forvaltning av naturens mangfold av 19. juni 2009 (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12. Vurderingene er basert på rapport om Biologisk mangfold ved Evenes lufthavn datert 1. april 2011 og revisjonen av denne i 2017 som ble gjennomført av Asplan Viak i forbindelse med konsekvensutredningen til statlig plan. Vi har også lagt til grunn Rapport datert 20.12.2018 fra Niva-Overvåking av kransalger i kalksjøer ved Harstad/Narvik lufthavn, Evenes.

Tap og konsekvenser for naturverdiene som følge av økt aktivitet, etablering av teknisk infrastruktur og tilhørende arealbeslag er beskrevet og vurdert i reguleringsplanprosessen for statlig plan for Evenes flystasjon, Harstad/Narvik lufthavn. Kommunal- og moderniseringsdepartementet nevner i sitt planvedtak at økt aktivitet på flystasjonen vil kunne medføre økt bruk av avisingskjemikalier for fly og rullebane og at avbøtende tiltak vil avklares og beskrives i søknaden om utslippstillatelse. Det vil også bli endringer i hvordan resipientene vil motta overvann fra anlegget og at avbøtende tiltak vil



beskrives i miljøoppfølgingsplanen for dette delprosjektet. Departementet sier videre at samlet belastning på rikmyrene ved Langvatn sør og Nautå naturreservat (Langvatn sin sørende) og Langvatn sin sørvest-side er vurdert som store på grunn av videre utbygging av lufthavnen i henhold til gjeldende reguleringsplan fra 1992. Dette omfatter pågående utfylling av rikmyr ved Lavangsvatn sør. Dette vil samlet sett medføre press på naturverdiene i disse områdene. Det er ikke vurdert at forvaltningsmål for rikmyr eller kalksjøer er truet regionalt eller nasjonalt, men en rikmyr med A-verdi nedbygges i betydelig grad. Det vil også innebære at det blir økt forurensningsrisiko for lokaliteter med naturtypen kalksjø. Regulering av en hensynssone naturmiljø mellom utbyggingsområdet og omliggende viktige naturområder, vil redusere belastningen på naturverdiene i området. På samme måte vil avbøtende tiltak knyttet til forurensning, samt behandling av utslippssøknader etter forurensningsloven, være viktige tiltak for å begrense forurensningsrisikoen.

Økt tilførsel av avisingksjemiakalier til vassdragene øker risiko for at det oppstår perioder med «dårlige» oksygenforhold i vannmassene. Slike perioder vil være av begrenset varighet og oksygenforholdene vil normaliseres etter avisingssesongen og snøsmeltingen. Overvåkingen så langt tyder på at vannforekomstene som mottar avisingsvæsker i begrenset grad er direkte påvirket av tilførselen. Tilførselen er sesongbetont, og vassdragene har så langt ikke ført til endring av miljøtilstanden. Økning av rammen til utslipp av formiatbaserte avisingksjemiakaler er betydelig, men vil ha begrenset betydning for samlet belastning sammenlignet med nedbygging av arealene knyttet til etableringen av MPA. Belastningen på Langvatnet vil reduseres merkbart etter at ny løsning for bortledning av glykolholdig smeltevann er etablert før sesongen 2024/2025. Samlet belastning på ferskvannsresipientene vil også kunne reduseres ved at det er gitt tillatelse til tømning av glykolholdig snø ved kai i Liavika. Statsforvalteren kan ikke se ut fra foreliggende kunnskapsgrunnlag at omsøkte endring i rammer for bruk av avisingksjemiakalier vil medføre varig skade på naturmangfoldet i strid med §§ 4 og 5 i naturmangfoldloven.

Vurderinger etter vannforskriften

Miljøtilstanden i alle vannforekomster skal ifølge «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. Statsforvalteren har satt vilkår om at Avinor innen 2023 må gjennomføre vannovervåking tråd med bestemmelsene i vannforskriften for tiltaksorientert overvåking.

Det foreligger en rekke undersøkelser av vannforekomstene som mottar avrenning av avisingksjemiakalier fra lufthavnen. Rapport datert 20.12.2018 fra NIVA Overvåking av kranalger i kalksjøer ved Harstad/Narvik lufthavn oppsummerer tilgjengelige overvåkingsdata tilbake fra 1973. NIVA redegjør for at undersøkelsene i 2018 er gjennomført i samsvar med metodikk for kartlegging av vannplanter i basis- og tilstandsovervåkingen i henhold til Vannforskriften (Direktoratsgruppa Vanndirektivet 2018). Basert på trofi-indeksen Tlc kan økologisk tilstand i Langvatnet, Kjerkvatnet og Lavangsvatnet karakteriseres som god. Normalisert økologisk kvalitetskvotient (EQR) ligger mellom 0,76 og 0,72, hvor grensen for god tilstand er 0,60 i henhold til overvåkingsveilederen. Det er ikke utviklet egen indeks for kranalgevegetasjon. Basert på trofiindeks Tlc har alle tre innsjøene god økologisk tilstand. Dårlig kjemisk tilstand skyldes tidligere tilførsel av PFOS/PFAS fra brønnøving ved lufthavnen. Statsforvalteren vurderer det som lite sannsynlig at tilførsel av avisingksjemiakalier på de fastsatte vilkår, vil påvirke relevante kvalitetselementer og støtteparametere slik at det vil vanskeliggjøre oppnåelsen av miljømålet.



Kjerkvatnet med ID 175-48663-L i Vann-nett kategorisert som liten, moderat kalkrik, klar innsjø og oppgitt å ha moderat økologisk tilstand med bakgrunn i avrenning av næringsalter fra landbruk. Kjemisk tilstand er satt til dårlig med bakgrunn i tilførsel av PFOS fra tidligere brannøving ved lufthavnen. Tilførsel av avisingskjemikalier gjennom overvannsnett til Kjerkvatnet vil øke fra om lag ca. 50 pe til 175 pe på årsbasis. Dette er en merkbar økning, men vil likevel ikke vanskeliggjøre oppnåelsen av miljømålet.

Lavangsvatnet med ID 175-1193-L i Vann-nett er kategorisert som middels kalkrik, klar innsjø og oppgitt å ha svært god økologisk tilstand. Vatnet er vurdert å være i risiko for ikke å nå miljømålene og oppgitt å ha dårlig kjemisk tilstand med bakgrunn i påvirkning av avrenning av PFOS fra tidligere brannøvingsfelt. Miljødirektoratet har som forurensningsmyndighet når det gjelder PFOS/PFAS, gitt pålegg til Avinor om tiltak for å redusere avrenningen. Avinor har i denne forbindelse fjernet betydelige volum med myrmasser med høyt innhold av PFOS/PFAS. Lavangsvatn mottar ikke direkte avrenning gjennom overvannssystemet av avisingskjemikalier fra lufthavnen. Økt ramme for bruk av avisingskjemikalier vil ikke vanskeliggjøre oppnåelsen av miljømålet.

Langvatnet med ID 175-48514-L er i Vann-nett kategorisert som middels kalkrik, klar innsjø og oppgitt å ha god økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand med bakgrunn i utslipp fra tidligere bruk av brannskum med PFAS. Vatnet mottar diffus avrenning fra spredt avløp, landbruk og avisingskjemikalier fra lufthavnen. Redusert oksygeninnhold i bunnvannet, spesielt ved isdekket vann kan medføre økt utlekking av fosfor fra bunnsedimentene. Omsøkte rammer for bruk av baneavisingskjemikalier medfører at belastningen på Langvatnet ved 50 % oppsamling vil øke med om lag 50 pe fra 2020 til 2024. Organisk belastning fra årsbasis fra utslipp av flyavisingsvæske vil øke med om lag 80 pe i samme periode. Belastningen fra avrenningen av glykolholdig smeltevann fra overløp og snødeponiområdet via kulvert til Langvatnet er beregnet å øke fra 260 pe til 340 pe på årsbasis fra 2020 til 2024. Etter at ny løsning for bortledning av glykolholdig smeltevann er etablert før sesongen 2024/2025 vil denne tilførselen som utgjør 14830 kg KOF elimineres. Undersøkelsene som er gjennomført så langt tyder ikke på oksygenvikt i Langvatnet som har påvirket de særlig sårbare kransalgene. Vår vurdering så langt er at omsøkte bruk av formiatbaserte avisingskjemikalier ikke vil redusere muligheten til å oppnå miljømål for denne vannforekomsten. Vi har i denne forbindelse vektlagt at bortledning av smeltevann fra flyavisingsområde og snødeponi vil redusere belastningen i betydelig grad fra avisings sesongen 2024/2025.

Ofofjorden med ID 0364030100-2-C er i Vann-nett klassifisert som kystvann og oppgitt å ha god kjemisk og økologisk tilstand og er ikke i risiko når det gjelder oppnåelse av miljømålene. Vannforekomsten dekker et areal på 313 km². Tilførsel av avisingskjemikalier til fjorden vil ikke være merkbar. Både formiat og glykol er løst i vannmassene og vil spres og brytes lett ned til vann og karbondioksid.

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. forurensingsloven § 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 forurensingen kan reduseres med tilgjengelig teknologi innenfor rimelige kostnader for virksomheten.

Gebyr

Det vises til forskrift om begrensning av forurensning kap. 39 om gebyrer til statskassen for arbeid med tillatelser og kontroll etter forurensningsloven, samt vårt brev av 16.03.2021 med orientering om bl.a. innkreving av saksbehandlingsgebyr. Saken er plassert under gebyrsats 3 for endring av tillatelser, jf § 39-5 for saksbehandlingen. Sats 3 utgjør etter gjeldende satser kr 169 100,-. 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 overtre fastsatte vilkår, skal denne være skriftlig bekreftet av Statsforvalteren så snart som mulig. Det er imidlertid bedriftens ansvar å dokumentere hjemmel for å overtre tillatelsens vilkår.

Dersom bedriften overdras til ny eier, skal melding sendes Statsforvalteren 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 Statsforvalteren 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.

Statsforvalteren 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 graneloven, jf. forurensningsloven § 56. I medhold av forurensningsloven §§ 16 og 18 kan Statsforvalteren oppheve eller endre vilkårene som er gitt i forbindelse med tillatelsen eller gi nye vilkår.

Statsforvalteren 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 Statsforvalteren 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 Statsforvalteren i Nordland, 8002 BODØ.



Eventuell klage fører ikke til at iverksettelsen av vedtaket utsettes. Statsforvalteren 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. Statsforvalteren vil på forespørsel kunne gi nærmere opplysninger om behandlingen av saken.

Med hilsen

Tilde Nygård (e.f.)
fungerende seksjonsleder

Sten D. Bruaas
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

1 Vilkår til endret tillatelse etter forurensningsloven til Harstad/Narvik lufthavn, Evenes

Kopi til:

Evenes kommune	Postboks 43	8539	Bogen i Ofoten
FORSVARSBYGG	Postboks 405 Sentrum	0103	OSLO
Stephen Nilsen	Pundsvik-Fv819 80	8543	KJELDEBOTN
Per Kjartan Nordheim	Helmer Hansens Vei 4	8480	Andenes