

Fylkesmannen i Trøndelag
Pb 2600
7734 Steinkjer

v/ Elise Hermo Rusti

Vår ref.

Deres ref.

2018/1681

Vår dato:
21.02.2018

Deres dato:

08.02.2018

Vår saksbehandler:
Marthe-Lise Søvik

Oversendelse av fullstendig søknad for Rørvik lufthavn

Rørvik lufthavn viser til søknad om endring av tillatelse oversendt Fylkesmannen i Nord-Trøndelag 30.5.2017 og brev fra Fylkesmannen i Trøndelag datert 8.2.2018 der det etterspørres utfyllende dokumentasjon. Avinor har i ettertid oppdaget at selve søknadsdokumentet med vurderinger rundt det omsøkte ikke ble oversendt sammen med resten av dokumentene. Dette er beklagelig, da dette dokumentet svarer ut mange av punktene som etterspørres i brevet fra Fylkesmannen. Søknadsdokumentet er derfor inkludert i oversendelsen nå.

Informasjonen Fylkesmannen etterspør er svart ut nedenfor (det henvises til søknadsteksten der dette er relevant), og dette brevet må derfor behandles som en del av søknaden.

Punkt 2

Lufthavnens virksomhet finner sted på gnr/bnr 12/21 og 2/44. I tillegg er kartutsnitt over lufthavnen vist flere steder i selve søknaden.

Punkt 3

Rørvik lufthavn omfattes av *Kommuneplan Vikna* med ikrafttredelsesdato 16.12.2010 (planID Vikna Komplan), og reguleringsplan *Rørvik lufthavn – baneutvidelse til 1199* (planID 201106) med ikrafttredelsesdato 25.6.2015.

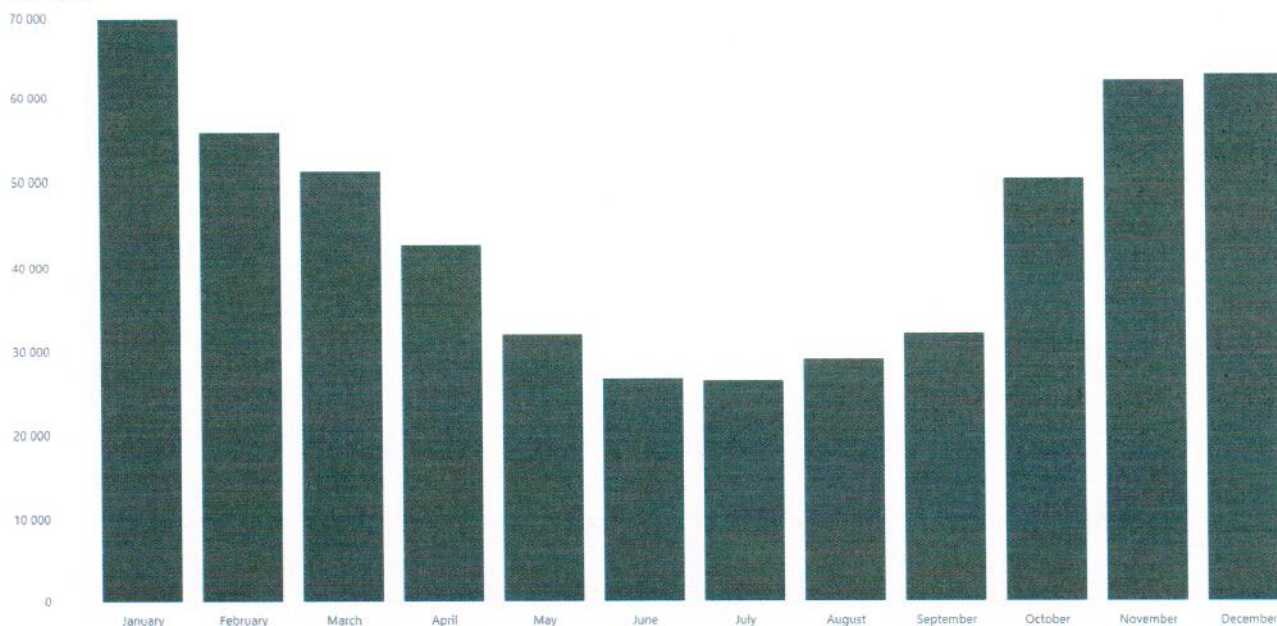
Punkt 6

Rørvik lufthavn benytter kun elektrisitet som energikilde. Forbruket av elektrisk energi var i 2016 på 540086 kWh og i 2017 på 544281 kWh, se månedlig forbruk gjengitt i Figur 1 og Figur 2.

Det genereres ikke energi av virksomheten.

Volume (kWh) av Month og Year

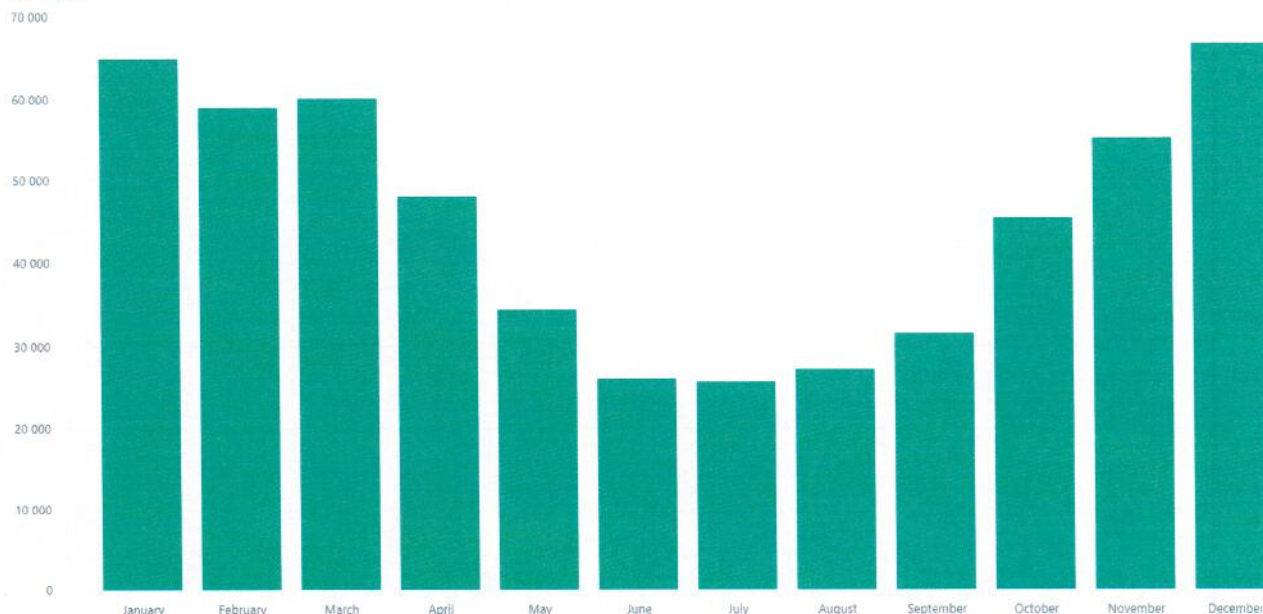
Year ● 2016



Figur 1. Månedlig forbruk av elektrisk energi ved Rørvik lufthavn i 2016.

Volume (kWh) av Month og Year

Year ● 2017



Figur 2. Månedlig forbruk av elektrisk energi ved Rørvik lufthavn i 2017.

Punkt 7 og punkt 8

Det vises til selve søknadsteksten som nå er vedlagt hvor disse emnene er omtalt. Viser imidlertid også til brev datert 14.12.2017 hvor det er informert om endring i opprinnelig søknad.

Grensen for når den teoretiske tålegrensen for organisk belastning overskrides for «øya» ved oppstilling er ved et forbruk på 1485 liter 100 % glykol. Dette er lavere enn dagens tillatelse. Beregningene som er gjort er kun teoretiske og det er hittil ikke observert problemer med lukt eller andre synlige konsekvenser av en eventuell overbelastning av dette området. Den reelle tålegrensen for grunnen kan være, og er sannsynligvis, høyere enn det som er benyttet som grense i beregningene. Videre er ofte grunnen frossen vinterstid, og noe (mye?) av det som er

antatt å infiltrere her vil trolig heller renne videre mot kanal/sjø. Dette vil avhenge av vinterforholdene/temperaturene og vil variere fra år til år.

Når det gjelder punkt 8 og beskrivelse av alle utslipp til luft, vann og grunn som virksomheten kan forårsake, vises det til miljørisikoanalysen som var lagt ved som vedlegg 10 til søknaden. Denne beskriver utslipp ved uønskede hendelser, som kommer i tillegg til de omsøkte forbruk/utslipp ved ordinær drift.

Det gjøres oppmerksom på at det for KOF-belastning for bruk av slukkemidler er blitt oppgitt at hver øvelse gir en KOF-belastning på 280-450 kg. Dette er oppgitt feil fra vår side og skal selvfølgelig være 280-450 gram KOF (forbruk av 20-30 liter med en konsentrasjon på 14 gram KOF/liter løsning). Det er til nå ikke utført loggføring av denne testingen da det ikke har vært regulert i noen utslippstillatelse. Dersom Fylkesmannen i Trøndelag ser behov for dette selv med et utslipp på kun 280-450 gram KOF per øvelse, skal Rørvik lufthavn etablere rutiner for dette.

Punkt 9

Miljøtilstand i sjøen utenfor lufthavnen er omtalt i søknadens kap. 8. Oksygenforholdene og vannutskiftningen er god. Som beskrevet i kap. 6 er det fra og med avisingssesongen 2017-2018 etablert miljøovervåkningsprogram med vannprøvepunkt der avrenning fra snødeponi og oppstillingsplass renner ut i kanal som utveksler vann med sjøen (se punkt P1 i Figur 3). Det er her det vil være størst avrenning av flyavisingskjemikalier. I tillegg prøvetas utslipp fra oljeutskiller to ganger årlig.

Det er tidligere tatt prøver av grunnen på de nedlagte brannøvingsfeltene, se plassering og forurensningsgrad (iht. TA2553/2009) i Figur 3.



Figur 3. Oversikt over plassering av prøvepunkt P1 i miljøovervåkingsprogrammet for lufthavnen (fra og med avisingsssesongen 2017-2018), oljeutskiller (OU-DB) samt forurensningsgrad av jordprøver tatt ved de nedlagte brannøvningsfeltene (firkanter). Blå = tilstandsklasse 1, grønn = tilstandsklasse 2, gul = tilstandsklasse 3, hvit = ikke analysert.

Punkt 10

Ut fra hvem som kan bli berørt av virksomheten anses Vikna kommune som relevant høringspartner.

De nærmeste grunneierne, Inneberg-familien (fem deleiere) og Kirsti Dekkerhus, ligger imidlertid «oppstrøms» lufthavnen og vil ikke berøres nevneverdig av lufthavnens aktiviteter. Støykart som foreligger for lufthavnen tilsier at ingen naboer bor innenfor røde eller gule soner.

Listen er ikke nødvendigvis uttømmende.

Punkt 11

Avinor inngår rammeavtale for avfallshåndtering for alle lufthavner. Ny rammeavtale vil inngås i løpet av høsten 2018. Avinor har stort fokus på sortering og minimering av avfall. Avfallsplan for Rørvik lufthavn var vedlagt søknaden (vedlegg 9).

Punkt 12

Avinor og handlingsoperatørene som utfører flyavising har stor fokus på å minimere forbruket av flyavisingkjemikalier. Vi er i tett dialog med aktørene og er kjent med at aktørene selv etterstreber

å redusere utslippene fra avising. Dette er en av grunnene til at vi i senere tid har gått over til «prop mix» som gjør det mulig å finjustere glykolkonsentrasjonen i avisingsvæsken. Utskifting og rett bruk av utstyr er også med på å redusere kjemikaliebruken.

Ved Rørvik lufthavn er det for øvrig gjennomført egne tiltak gjennom å dekke til propeller nattetid slik at disse trenger mindre avisingskjemikalier før flyving neste dag.

Flysikkerhet, trygge fly og landingsforhold og tilstrekkelig friksjon på rullebane er avgjørende for å holde lufthavnen åpen. Bruk av kjemikalier er derfor helt nødvendig for å tilfredsstille disse kravene vinterstid. Avinors overordnede miljømål er at vannkvaliteten i nærliggende resipienter ikke skal forringes. Gjennom prøvetaking iht. miljøovervåkningsprogrammet (kap. 6 i søknadsteksten) de kommende sesonger vil det synliggjøres om det økte utslippet har noen miljøkonsekvens for resipientene ved Rørvik lufthavn. Dersom uakseptabel påvirkning påvises, vil avbøtende tiltak vurderes gjennom et kost-nytte-perspektiv.

Punkt 13

Se beskrivelse i søknadsdokumentet om miljøovervåkning (kap. 6), samt dette brevets punkt 9.

Punkt 14

Saken har ikke vært forelagt andre enn Fylkesmannen i Trøndelag.

Punkt 15

Siden dette er søknad om endring fra eksisterende utslippstillatelse, anser vi at dette punktet går ut da det ikke er noen vesentlige endringer knyttet til driften av lufthavnen, ref. forurensningsforskriften §36-2, andre avsnitt.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Jan Rune Sæbø
Lufthavnsjef, Rørvik lufthavn

A blue ink signature of Jan Rune Sæbø is written over the AVINOR logo. The logo consists of the word "AVINOR" in a bold, blue, sans-serif font, with a stylized blue dot and line icon to its left.

Antall vedlegg: 1 (søknadsdokument)