

Høringsuttalelse – Søknad om revidert utslippstillatelse for Tromsø lufthavn Langnes

Til: Statsforvalteren i Troms og Finnmark

Fra: Naturvernforbundet i Troms gjennom Anne-Lise Mortensen, og Naturvernforbundet i Tromsø og Omegn gjennom Marius Rølland

Dato: 2025-03-03

Angående: Høringsuttalelse til søknad om revidert utslippstillatelse for Tromsø lufthavn Langnes (Ref: 2019/2181)

Naturvernforbundet i Troms, og Naturvernforbundet i Tromsø og Omegn (heretter til sammen Naturvernforbundet) ønsker å uttrykke sterk bekymring angående Avinor AS sin søknad om en revidert utslippstillatelse for Tromsø lufthavn Langnes, datert 23.10.2024. Selv om vi anerkjenner behovet for sikker flyplassdrift og forstår utfordringene som økt flytrafikk og endrede klimaforhold medfører, mener vi at søknaden, slik den står, bør avslås.

Naturvernforbundets bekymringer:

- Begrunnelse for økt kjemikaliebruk:** Søknaden ber om en betydelig økning i tillatt bruk av både rullebane- og flyavisingskjemikalier.
 - Selv om dokumentet nevner økt flytrafikk og klimaendringer, mangler det en detaljert, databasert begrunnelse for *omfanget* av de foreslåtte økningene.
 - En grundigere analyse av historisk bruk, forventet trafikkvekst og klimamodeller er nødvendig for å dokumentere at de forespurte mengdene er realistiske.
- Manglende konkrete tiltak:** Søknaden nevner Avinors forpliktelse til å begrense kjemikaliebruken "så mye som mulig". Imidlertid mangler detaljer om konkrete tiltak som vil bli iverksatt for å minimere miljøpåvirkningen fra det økte utslippet. Dette inkluderer:
 - Optimalisering av avisingsprosedyrer:** Hvilke konkrete skritt vil bli tatt for å optimalisere avisingsprosedyrer for å redusere kjemikaliebruken (f.eks. forbedrede påføringsteknikker, mer presise værvarsler)?
 - Oppsamling og behandling av avrenning:** Søknaden omhandler den nye sentrale avisingsplattformen. Imidlertid må den gi mer detaljert informasjon om systemene for oppsamling og behandling av avrenning som vil være på plass for å forhindre eller minimere utslippet av glykoler og andre forurensende stoffer til det omkringliggende miljøet. Hvilken prosentandel av avrenningen vil bli samlet opp og behandlet? Hvilke behandlingsmetoder vil bli brukt, og hva er deres forventede effekt?

- **Alternative Avisingsmetoder:** Har Avinor grundig undersøkt og vurdert alternative avisingsmetoder som kan redusere eller eliminere behovet for kjemiske avisingsmidler (f.eks. mekanisk fjerning, infrarød avising)? Hvis ikke, bør det gis en begrunnelse for hvorfor disse metodene ikke er gjennomførbare for Tromsø lufthavn.
3. **Konsekvensvurdering for resipientene:** Selv om søknaden nevner resipientene (Rottbogen, Giæverbukta og Sandnessundet), mangler den en grundig vurdering av de potensielle økologiske virkningene av økt utslipp. Denne vurderingen bør inkludere:
- **Detaljerte data:** Oppdaterte data om vannkvalitet, sedimentkvalitet og biologiske mangfold i resipientene.
 - **Modellering av forurensningsspredning:** Modellering av hvordan det økte utslippet vil påvirke konsentrasjonen av glykoler og andre forurensende stoffer i vannsøylen og sedimentene.
 - **Vurdering av potensielle virkninger på akvatisk liv:** En vurdering av de potensielle virkningene på fisk, invertebrater og andre akvatiske organismer, inkludert potensielle effekter på habitater.
4. **Evalueringsprogrammet:** Søknaden refererer til et miljøovervåkningsprogram (Vedlegg 1). Vi ber om en evaluering av det eksisterende miljøovervåkningsprogrammet.
- Er det tilstrekkelig detaljert for å fange opp eventuelle negative effekter av utslippene?
 - Bør det utvides med flere parametere eller hyppigere prøvetaking dersom det gis tillatelse for økte utslipp?
5. **Kvantifisering av utslipp:** I søknaden oppgis mengder glykol og KOF (kjemisk oksygenforbruk).
- Det er viktig at beregningene av organisk belastning (kapittel 8) er transparente og basert på realistiske forutsetninger.
 - Vi ber om at regnearket som er vedlagt søknaden (Vedlegg 2) gjøres tilgjengelig i et format som tillater etterprøving av beregningene.
6. **Fjerning av månedlige mengdekrav for flyavisingskjemikalier:** Avinor ber om fjerning av månedlige mengdekrav for flyavisingskjemikalier. Vi mener det er bekmringsfullt.
- Uten månedlige grenser er det en risiko for at en stor andel av den årlige tillatelsen kan slippes ut i løpet av kort tid. Dette kan føre til lokale overskridelser av vannkvalitetsstandarder og skade sensitive akvatiske arter og sjøfugler.

- Søknaden gir ingen klar begrunnelse for hvorfor de månedlige grensene ikke lenger er nødvendige, eller hvordan risikoen for akutte virkninger vil bli redusert.
 - Vi mener at det bør vurderes en adaptiv forvaltningsplan som beskriver spesifikke tiltak som vil bli iverksatt hvis overvåkingen avslører negative virkninger.
 - Fjerning av månedlige grenser uten tilstrekkelige sikkerhetstiltak er meget uønsket, og Avinor bør forelegge bevis og tiltaksplaner for å rettferdiggjøre denne forurensingen.
7. **Håndtering av forurenset jord:** Søknaden ber om at Statsforvalteren stiller krav til håndtering av forurenset jord i tillatelsen. Det må stilles strenge krav til kartlegging, prøvetaking, og tiltak ved funn av forurenset grunn.
- Avinor må dokumentere at de har tilstrekkelig kompetanse til å håndtere dette, eller engasjere ekstern ekspertise.
 - Det må utarbeides en detaljert plan for håndtering og deponering av forurensede masser, i tråd med gjeldende regelverk.
8. **Brannøvingsfeltet:** Søknaden ber om et unntak fra kravene til bruk av kjemikalier på brannøvingsfeltet.
- Det bør oppgis mer detaljert informasjon om hvilke tiltak som vil bli iverksatt for å forhindre potensiell forurensning fra området i fremtiden.
9. **Vannforskriftens § 12:** Vi mener at vurderingen etter vannforskriftens § 12 (kapittel 9 i søknaden) er mangelfull. I direkte nærhet av flyplassens utslippspunkt er det kommunale kloakkutslippspunktet. Kommunen vil de nærmeste årene fortsatt være avhengig av dette utslippspunktet og det kan ikke risikeres dårligere miljøkvalitet.
- Vi etterlyser en vurdering av kumulative effekter fra andre forurensningskilder i området.
 - Sekundærrensing: Tromsø kommune skal gå over til sekundærrensing om noen få år. Vi mener at det er viktig at flyplassens utslipp underlegges samme regime.
10. **Snødeponering i sjø:** Dokumentet søker om fortsatt deponering av glykolholdig snø i sjøen med de samme kravene som tidligere. Dette er et kritisk punkt.
- Alternativer: Vi mener at Avinor bør utrede og implementere alternative metoder for håndtering av glykolholdig snø.
 - Overvåking: Dersom deponering i sjø likevel opprettholdes, bør det etableres et overvåkingsprogram for å dokumentere eventuelle negative effekter på det marine miljøet, inkludert bunndyr, fisk, algeoppblomstringer og miljøtilstand i strandsonen.

- Mengdebegrensning: Selv om deponering i sjø tillates, må det settes en absolutt øvre grense for mengden snø som kan deponeres, og denne grensen må begrunnes med hensyn til miljøeffekter.

11. Overskridelser

- Den nå gjeldende tillatelsen fra 2018, på 350.000 liter glykol per år (flyavising) ble overskredet allerede i 2019 med ca. 419.000 liter, og i 2023 var utslippene ca. 523.000 liter, hvilket er 49% over tillatt mengde.
- Flytrafikken har økt betraktelig i 2024 og forventes øke ytterligere i 2025.
- Det forefaller rimelig og nødvendig at utslippsmengden spores kontinuerlig samt at eventuell forventet overskridelse prøves i forveien gjennom dispensasjon eller lignende.

12. Tilleggsbetraktning rundt reduksjon av emisjoner fra luftfart: Vi anerkjenner at søknaden fokuserer på konsekvensene av avisingskjemikalier, men hovedgrunnen for økte utslipp er massiv økning i lufttransport.

- Vi mener at alle beslutninger knyttet til økt kjemikaliebruk også må sees i en bredere klimakontekst.
- Luftfartssektoren er en betydelig bidragsyter til klimagassutslipp og all økning i lufttransport som fører til økt kjemikaliebruk bør vurderes nøye opp mot det akutte behovet for reduksjon av klimagassutslipp og dermed trafikken.
- Naturvernforbundet ber Statsforvalteren om å vurdere de langsiktige miljøkonsekvensene av økt lufttransport og tilhørende kjemikaliebruk som en del av en strategisk miljøvurdering av Tromsø lufthavns framtidige utvikling.
- I tillegg bør det vurderes om det er i tråd med Norges nasjonale klimamål og klimaforpliktelser.

Vi mener at det er så mange uavklarte elementer i søknaden at utvidet utslippstillatelse bør ikke gis. Dersom Statsforvalteren avslår utvidet utslippstillatelse bør månedlig utslippsbegrensning ikke oppheves.

Med vennlig hilsen,

Naturvernforbundet i Troms gjennom Anne-Lise Mortensen, og Naturvernforbundet i Tromsø og Omegn gjennom Marius Rølland.