



Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
1.1	Bakgrunn	3
1.2	Tillatelser og krav	3
1.3	Miljømål	4
1.4	Forankring, roller og ansvar	4
2	Miljøovervåkning	4
2.1	Generelt	4
2.2	Avrenningsforhold og resipienter	5
2.3	Driftsovervåkning	7
2.3.1	Avisingskjemikalier	7
2.3.2	Oljeutskillere	7
2.3.3	Tankanlegg	8
2.4	Overvåkning i utslippspunkter og resipienter	8
2.4.1	Prøvepunkter	8
2.4.2	Overvåkning av utslipp fra fly- og baneavising	9
2.4.3	Overvåking av utslipp fra oljeutskillere	10
2.4.4	Overvåking av utlekking fra forurenset grunn	10
2.4.5	Overvåking av miljøressurser og biologisk mangfold	11
2.5	Oppsummering driftsovervåkning og overvåkning i utslippspunkter og resipienter	12
3	Rapportering av resultater og revidering av program	13

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Gjeldende utslippstillatelse for Rørvik lufthavn Ryum ble gitt av Fylkesmannen i Trøndelag den 17. januar 2019. Den gir tillatelse til et forbruk av flyavisingskjemikalier tilsvarende 7000 liter 100 % glykol og baneavisingskjemikalier tilsvarende 7000 kg KOF per år.

Det ble i løpet av vintersesongen 2017-2018 en økning i forbruket av flyavisingskjemikalier da Widerøe endret sine ruter slik at disse nå opererer med overnattende fly flere ganger per uke. Dette førte til et økt behov for flyavising da Rørvik lufthavn ikke har en egen hangar for overnattende fly. Det ble derfor søkt om en relativt stor prosentvis økning av tillatt forbruk av flyavisingskjemikalier.

Avinor har utarbeidet et overordnet sårbarhetsklassifiseringssystem for sine lufthavner, der sårbarheten til de ulike resipientene er vurdert. Rørvik lufthavn er plassert i sårbarhetsklasse 2, dvs. at resipientene er klassifisert som "moderat sårbare", både overordnet og for vinterdrift (utslipp av avisingskjemikalier). Lufthavnen er vurdert å være noe sårbar da den har enkelte verdifulle naturtyper relativt nær rullebanen. Ellers er resipienten Viknafjorden/Folla, havområdet utenfor lufthavnen som mottar mesteparten av avisingskjemikalier som benyttes, ansett å være en god sjøresipient med god nedbrytingsevne for kjemikalier.

Miljøovervåkingen (MOV) er definert som en egen prosess i Avinors nye prosessorienterte styringssystem Smart. Miljøovervåkingen består av to hovedaktiviteter:

1. Driftsovervåking.
2. Utslipps- og resipientovervåking.

Både sentrale og lokale prosesser knyttet til miljøovervåkingen er beskrevet i styringssystemet slik at det ivaretas på best mulig måte.

Dette miljøovervåkningsprogrammet erstatter tidligere programmer.

1.2 Tillatelser og krav

Gjeldende utslippstillatelse ble gitt 17. januar 2019 av Fylkesmannen i Trøndelag. Det er gitt tillatelse til at glykolholdig overvann fra flyavising ledes til overvannskanal som går til Viknafjorden. Avrenning fra flyoppstillingsplass, snødeponi og bane tillates infiltrert i grunnen. Iht. utslippstillatelsens vilkår 3.1 har lufthavnen tillatelsen til å bruke flyavisingskjemikalier tilsvarende 7000 liter 100 % glykol og baneavisingskjemikalier tilsvarende 7000 kg KOF per år.

Det er satt krav til at oljeholdig avløpsvann skal renses tilfredsstillende slik at restkonsentrasjon av olje i avløpsvannet ikke overstiger 50 mg/liter.

MOV-programmet ble etablert i forbindelse med søknad om revidert utslippstillatelse før vintersesongen 2017-2018. Det ble da opprettet overvåking av utslipp til overvannskanalen fra snødeponi, avisingsområde, oppstillingsplass og nordvestlige deler av rullebane, punkt P1. Før vintersesongen 2019-2020 etableres det i tillegg tre nye overvåkningspunkter. Dette gjøres bl.a. for å oppfylle krav i utslippstillatelsen om overvåking også av diffuse utslipp.

MOV-programmet fra og med avisings sesongen 2019-2020 vil omfatte overvåking av avisingskjemikalier i utslippspunktet P1 ved overvannskanal og i P3 (sør-)øst for rullebanen hvor overvannssystemet har utslipp i sjø. Overvannskanalen skal videre overvåkes ytterligere i punkt P2 hvor utslippsvannet antas å være innblandet i kanalvannet. Det etableres i tillegg et overvåkingpunkt, P4, i bekken øst for lufthavnen for å dokumentere eventuell diffus utlekking av PFAS fra de to nedlagte brannøvingsfeltene.

For å kunne oppfylle utslippstillatelsens krav til utslippskontroll og rapportere utslippsmengde samt organisk belastning på resipienter, vil beregningsverktøy utarbeidet i forbindelse med søknad om revidert utslippstillatelse fra 2017 benyttes. Dokumentert forbruk av både fly- og baneavisingkjemikalier vil benyttes for å få beregne lufthavnens faktiske utslipp til sjø og grunn.

Krav om volumstrømsmåling på alle utslippsstrømmer ved lufthavnen er vurdert å være for omfattende og ressurskrevende og kan ikke forsvares i en kost/nyttesammenheng med tanke på lufthavnens lave forbruk av både fly- og baneavisingkjemikalier.

1.3 Miljømål

For perioden 2016-2020 har konsernledelsen i Avinor vedtatt følgende mål for vann og grunn:

Aktiviteter ved Avinors lufthavner skal ikke medføre ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø.

For Rørvik lufthavn lokalt betyr dette følgende:

- Overholdelse av driftsrutiner som sikrer at forbruk/utslipp holdes på et minimum, også i samarbeid med aktører som utfører flyavising.
- Utslipp fra lufthavnen skal ikke føre til merkbar skade eller ulempe av betydning på vann i overvannskanal.
- Dersom uakseptabel påvirkning påvises, skal hensiktsmessige tiltak vurderes.

1.4 Forankring, roller og ansvar

For å gjennomføre miljøovervåkningsprogrammet (MOV-programmet) på best mulig måte, er det viktig at den er forankret i lufthavnens egen organisasjon. Lufthavnsjefen er ansvarlig for overholdelse av vilkår i utslippstillatelsen. Miljøavdelingen sentralt i Avinor har egne rådgivere for Vann og grunn som er ansvarlige for miljøovervåking og utarbeider miljøovervåkningsprogrammet i henhold til interne og eksterne krav. Rådgiver eller fagsjef for Vann og grunn vil også følge opp lufthavnens personell og besørge riktig prøvetakingsmetodikk, slik at de selv kan stå for den praktiske gjennomføringen av miljøovervåkningsprogrammet.

Kontaktpersoner:

Lufthavnsjef Rørvik lufthavn Ryum:	Jan Rune Sæbø, tlf: 909 80 892 Jan.Rune.Saebo@avinor.no
Miljøkoordinator Rørvik lufthavn Ryum:	Arnt Erik Wahlen, tlf: 414 38 362 Arnt.Erik.Wahlen@avinor.no
Fagsjef Vann og grunn:	Ingvild Helland, tlf: 454 01 391 Ingvild.Helland@avinor.no

2 MILJØOVERVÅKNING

2.1 Generelt

Dette MOV-programmet er basert på Avinors prosesser for miljøovervåking, samt utslippstillatelsens vilkår.

Det er etablert tre prøvepunkter for overvåking av påvirkning fra avisingkjemikalier. Disse er lokalisert på hver side av lufthavnen ved utslippspunkter til sjø, samt i kanal som mottar avrenning fra snødeponi, nordre side av rullebane og oppstillingsplass.

Det ene punktet, P1, er ved utslippspunktet for overvannsrør/-ledning som leder overvann fra avisingsområde, oppstillingsplass, snødeponi, samt nordvestlige deler av rullebanen. Utslipet går til overvannskanalen som går parallelt med rullebanen og deretter ut i sjøen. Her er punkt P2 plassert for å dokumentere påvirkning på vannet i kanalen. Vannet her blir for øvrig sterkt påvirket av tidevannet/sjøen.

Punkt P3 er lokalisert i utslippspunktet til overvannsledning (sør-)øst for rullebanen. Denne ledningen fører med seg avrenning fra rullebanens østre side.

Det skal tas prøver for analyse av parametere relevante for avising to ganger i sesong når forbruket av avisingskemikalier er høyt eller avrenningen er av betydning, samt én gang etter sesong.

I bekken øst for lufthavnen skal det tas prøver i punktet P4 for analyse av PFAS-forbindelser to ganger per år, hver vår og høst. Dette punktet dokumenterer eventuell diffus utlekking fra nedlagte brannøvingsfelt. Punktet ligger i bekken rett før utløp til sjø.

I tillegg skal utslippsvann fra oljeutskiller prøvetas og analyseres to ganger årlig for å sikre overholdelse av krav i utslippstillatelsen.

Miljøovervåkningsprogrammet (MOV-programmet) revideres ved behov, for eksempel ved endringer i avrenningssituasjonen eller rammebetingelser, eller dersom resultatene fra tidligere sesonger skulle tilsi dette. Dette vurderes etter endt avisingsesong.

Prøvetaking utføres i henhold til Norsk standard, og prøvene analyseres ved akkreditert analyselaboratorium.

2.2 Avrenningsforhold og resipienter

Rørvik lufthavn Ryum er anlagt på fyllmasser trukket noe utover i sjøen mot sørvest. Utenom fyllmassene er det noe marine masser i sørøst, men ellers mye bart fjell. Avrenningsmønster på lufthavnen er vist i Figur 1 og Figur 2.

Langs den vestre nordsiden av rullebanen sør for terminalområdet er det etablert en overvannskanal for å lede avrenning mot sjø. Overvannskanalen er endelig mottaker av overvann fra terminalområdet, rullebanens vestre side, rullebanens snuplass i nord, samt elv/bekk fra nord som samles i overvannssystem nord for rullebanen.

På nordre baneende er det drens-system mot nord som leder vann inn på det samme overvannssystemet som, i tillegg til å motta vann fra rullebanen, leder elv i nord langs rullebanens vestre side og ut i overvannskanalen. Det skjer dermed en fortykning av det glykolholdige overvannet fra avisingsområdet før utslippet i kanalen.

Det er også etablert overvannssystem langs nesten hele østre side av rullebanen som mottar overvann fra rullebanens østre side.

Det vannet som ikke fanges opp av overvannssystemet vil infiltrere grunnen rundt rullebanen og drenerer hovedsakelig mot sjø. På vestsiden av rullebanen (sør for terminalområde) vil det drenerer mot overvannskanal og til sjø.

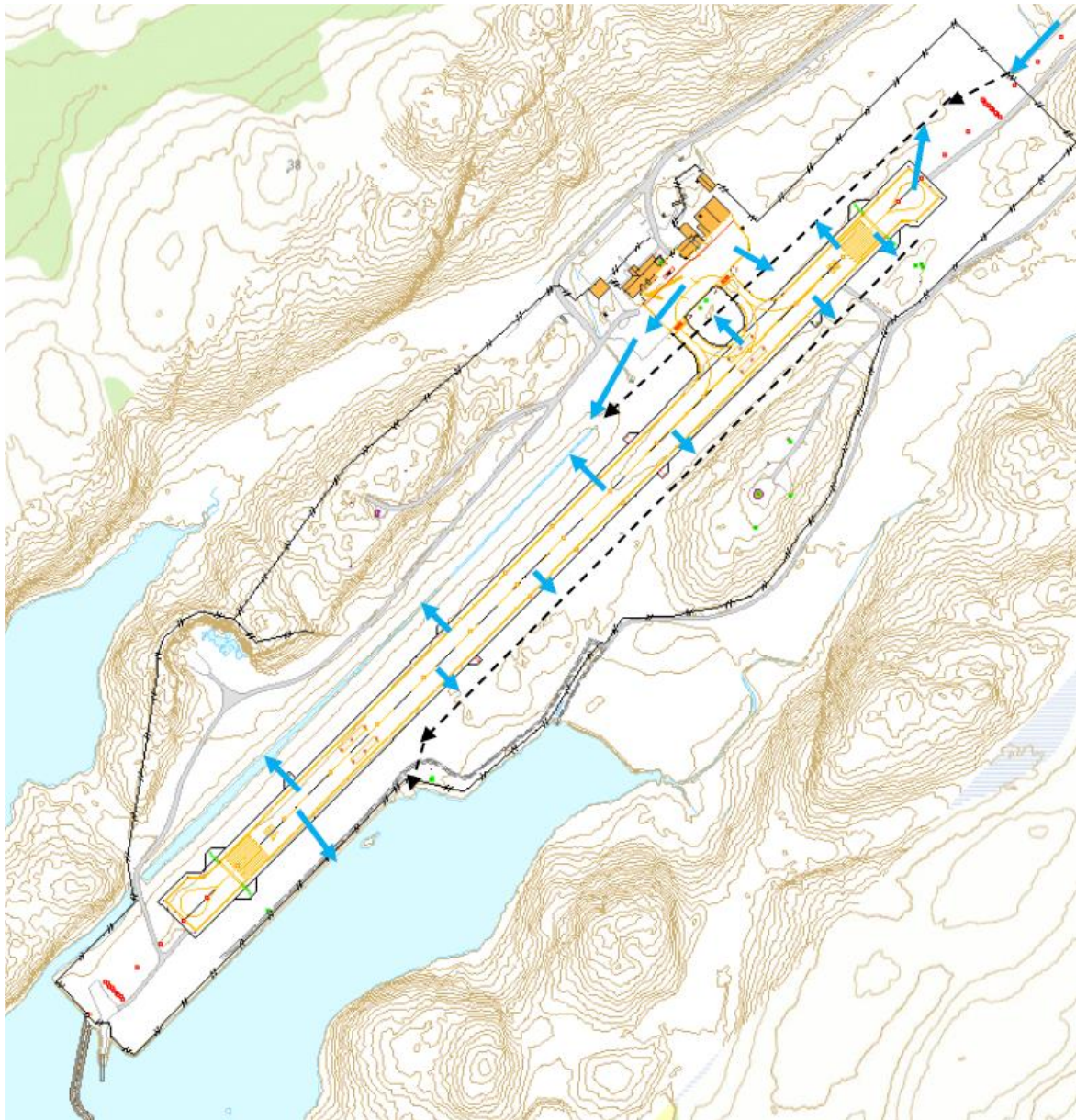
Snødeponiet ved lufthavnen ligger sørvest for oppstillingsplass. Smeltevann som renner av direkte vil følge naturlig dreneringsretning mot overvannskanalen. Deponiet ligger på grusmasser med god permeabilitet, og vann som infiltrerer grunnen følger naturlig strømningsretning mot overvannskanal og sjø.

Ved behov foreligger det også et alternativt snødeponi sør for apron. Dette har avrenning til overvannsledning (som også leder vann til sjø), men blir kun benyttet til mindre mengder snø.

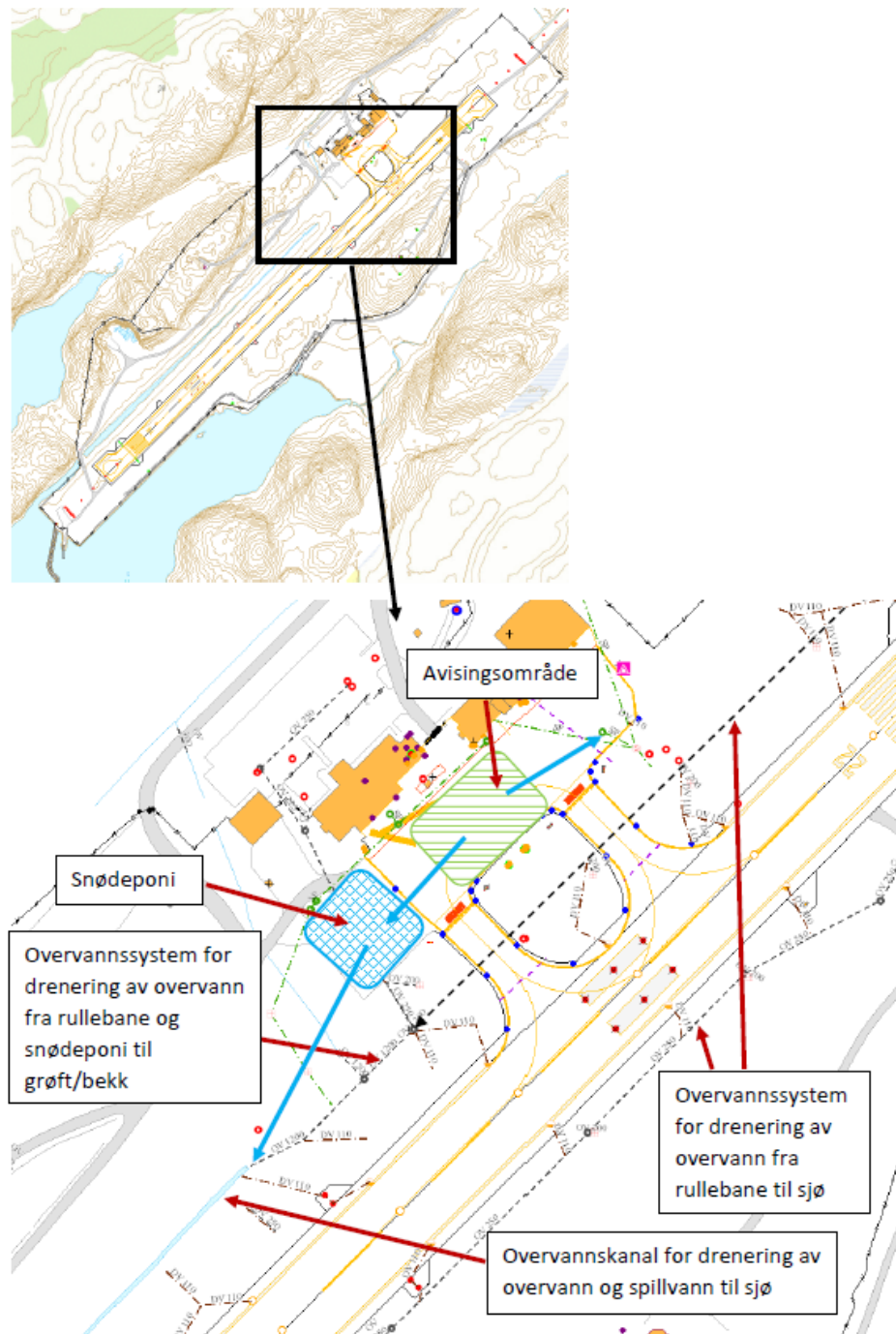
Avising av fly utføres på oppstillingsområdet utenfor terminalbygget. Deler av avrenningen vil gå til kum og videre i overvannsledning mot sør til overvannskanal og sjø. Den resterende avrenningen vil gå mot snødeponiet.

Det er kun mindre mengder avisingskjemikalier som renner mot «øy» mellom oppstillingsområdet og rulle-/taksebanene og infiltrere grunnen her. Drenering herfra går i kanal mot sør(vest) under taksebane og videre til overvannskanal og sjø.

Det er to nedlagte brannøvingsfelt på lufthavnens østside. Disse har trolig naturlig strømningsretning mot bekk som går parallelt med lufthavnens rullebane mot sjø i sør.



Figur 1 – Rørvik lufthavn. Blå piler indikerer avrenningsretninger, sorte stiplede linjer angir omtrentlig plassering av overvannsledninger langs rullebanens langsider.



Figur 2 – Plassering av snødeponi og avisingsområde ved Rørvik lufthavn samt avrenningsretninger (blå piler) og overvannssystem.

2.3 Driftsovervåking

2.3.1 Avisingskemikalier

Lufthavnen må dokumentere forbruk av ulike avisingskemikalier da dette skal være i henhold til utslippstillatelsen. Dokumentering av forbruk gjøres via Avinors egne rapporteringssystem.

2.3.2 Oljeutskillere

Miljøovervåkingen inkluderer drifts- og tilstandskontroll og overvåking av utslipp fra oljeutskillere som er tilknyttet driftsbygning ved lufthavnen. Denne skal være i henhold til prosedyrene i [Vann og avløp – Inspeksjon, kontroll og overvåking](#).

Oljeutskiller tilknyttet driftsbygning (OU-DB) har grenseverdi for oljeforbindelser i utslipp på 50 mg/l. Oljeutskilleren skal prøvetas to ganger i året, vår og høst. Prøvetaking skal følge instruks for [prøvetaking av oljeutskiller på driftsområder](#).

Registrering av aktivitet ved verksted/vaskehall som kan ha konsekvenser for utslippet fra oljeutskiller.

Prøvene analyseres for olje (sumfraksjon C₁₀-C₄₀, olje i vann). Dersom prøvetaking skulle vise at oljeutskillerens funksjon er for dårlig og konsentrasjonen av olje er for høy, vil den registrerte aktiviteten og bruk av kjemikalier i vaskehallen kartlegges og tiltak vurderes.

2.3.3 Tankanlegg

I gjeldende utslippstillatelse er det krav til at lufthavnen har oversikt over potensielle kilder til akutt forurensning av vann, grunn og luft. Lufthavnen skal videre ha oversikt over de miljøressurser som kan bli berørt av akutt forurensning og de helse- og miljømessige konsekvenser slik forurensning kan medføre.

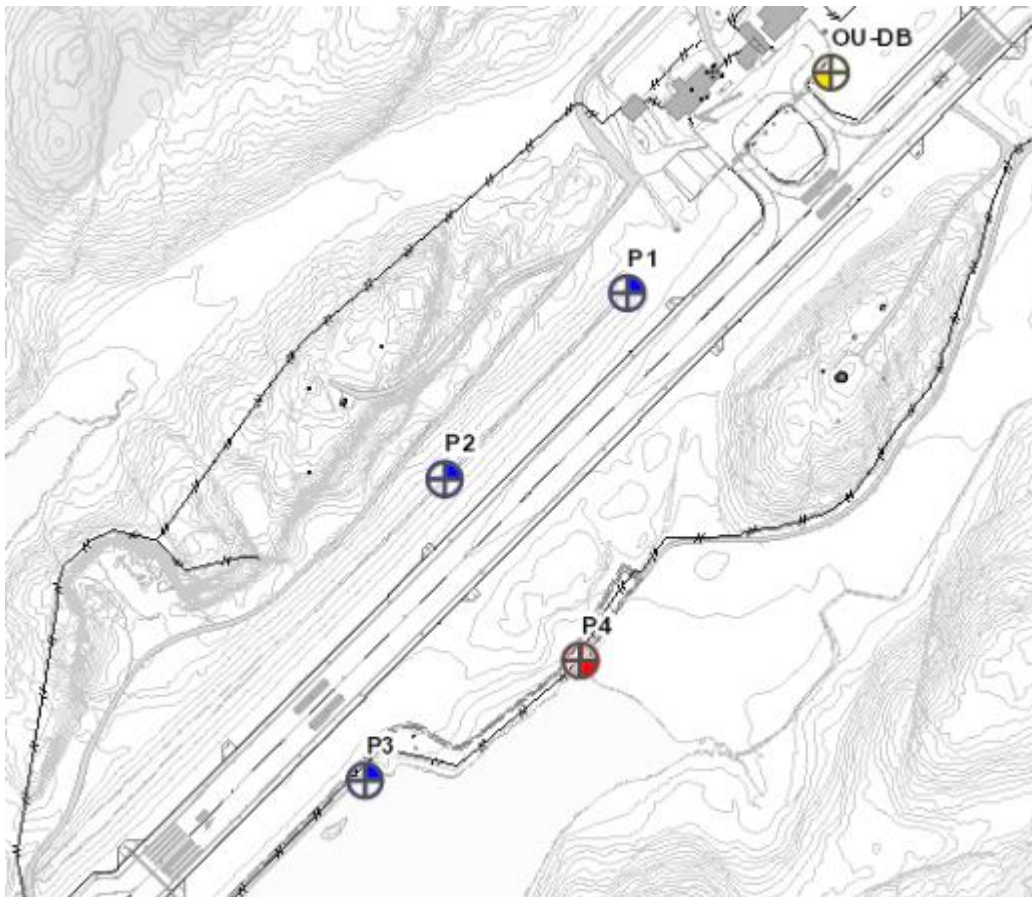
Avinor har egne prosesser for inspeksjon, kontroll og overvåkning av tankanlegg for å sikre at disse holder tilstrekkelig kvalitet for å minimere risiko for lekkasje/uhell. Videre gjennomføres det årlig miljørisikoanalyse ved lufthavnen. Denne analysen vurderer sannsynlighet og risiko for at uønskede hendelser kan finne sted.

Avinor har videre en overordnet krisehåndteringsplan for utslipp til ytre miljø, og Rørvik lufthavn har også en lokal krisehåndteringsplan. Denne inkluderer varslingsplan med varslingsliste og en plan for beskyttelse av det ytre miljø med beskrivelser av ansvarsforhold, definisjoner av forurensning og aksjonsnivå, bekjempelse, tiltak, kart, informasjonsberedskap og beredskapsmateriell. Tiltakskort for relevante hendelser/ håndtering av forskjellige utslipp er også en del av planen.

2.4 Overvåkning i utslippspunkter og resipienter

2.4.1 Prøvepunkter

MOV-programmet omfatter prøvetaking i utslippspunktene P1 og P3, i kanalen som mottar utslipp fra P1 og ev. avrenning fra nordre side av rullebanen (P2), i bekk som mottar avrenning fra nedlagte BØF før utløp i sjø (P4), samt i oljeutskiller tilknyttet driftsbygning (OU-DB). Punktene er vist i Figur 3.



Figur 3 – Prøvepunkter i MOV-programmet for Rørvik lufthavn.

Nærmere beskrivelse av prøvepunktene er gitt i Tabell 1.

Tabell 1 – Beskrivelse av prøvetakingspunkter ved Rørvik lufthavn.

Prøvepunkt	Beskrivelse
<i>Overvåkning av utslipp fra lufthavnområdet, fly- og baneavising:</i>	
P1	Utslippspunkt i overvannsledning som fører vann fra oppstillingsområde, snødeponi og rullebanens nordøstlige områder. Prøvetas to ganger i sesong ved høyt forbruk/ stor avrenning, samt én gang etter sesong.
P2	I overvannskanal som mottar utslipp fra P1. Prøvetas to ganger i sesong ved høyt forbruk/ stor avrenning, samt én gang etter sesong.
P3	Utslippspunkt i overvannsledning som fører overvann fra østsiden av rullebanen. Prøvetas to ganger i sesong ved høyt forbruk/ stor avrenning, samt én gang etter sesong.
<i>Overvåkning av utslipp fra oljeutskillere:</i>	
OU-DB	Oljeutskiller (OU) som er tilknyttet driftsbygning. Utslipp fra OU prøvetas to ganger per år.
<i>Overvåking av PFAS-utlekking til resipient:</i>	
P4	Prøvepunkt i bekk øst for lufthavnen som dokumenterer avrenning/utlekking av PFAS fra nedlagte brannøvingsfelt. Prøvetas to ganger per år, vår og høst.

2.4.2 Overvåkning av utslipp fra fly- og baneavising

Det skal gjennomføres prøvetaking av vann ved utløpet til overvannskanalen (P1). Det tas prøver under og etter sesong som analyseres for parametere knyttet til avisingskjemikalier. Kanalen vil i tillegg overvåkes visuelt for økt begroing, noe som kan tyde på overbelastning pga. avisingskjemikalier.

Det skal også tas prøver av vann ved utløp av overvannsledning som fører overvann fra østlig side av rullebane til sjø (P3). Det tas prøver under og etter sesong som analyseres for parametere knyttet til avisingskemikalier.

Prøvetaking utføres i henhold til Norsk Standard, og prøvene analyseres ved akkreditert analyselaboratorium.

2.4.3 Overvåking av utslipp fra oljeutskillere

Prøvetaking fra oljeutskillere inngår som en del av driftsovervåkingen i forbindelse med tilstandskontroll, se kap. 2.3.2.

2.4.4 Overvåking av utlekking fra forurenset grunn

I forbindelse med Miljøprosjektet i Avinor (2010-2015) ble det bl.a. gjennomført undersøkelser av grunnen på de nedlagte brannøvingsfeltene ved lufthavnen. I tillegg ble det tatt enkelte prøver ble tatt av vannresipienter og sedimenter, se punkter i Figur 4. Fokus under prosjektet var PFAS-forurensning. Det ble påvist moderat forurensning av PFAS i grunnen ved de nedlagte brannøvingsfeltene.



Figur 4 - Oversikt over prøvepunkter (firkanter) i tidligere undersøkelser ved lufthavnen. Farge på punktene har sammenheng med forurensningsgraden.

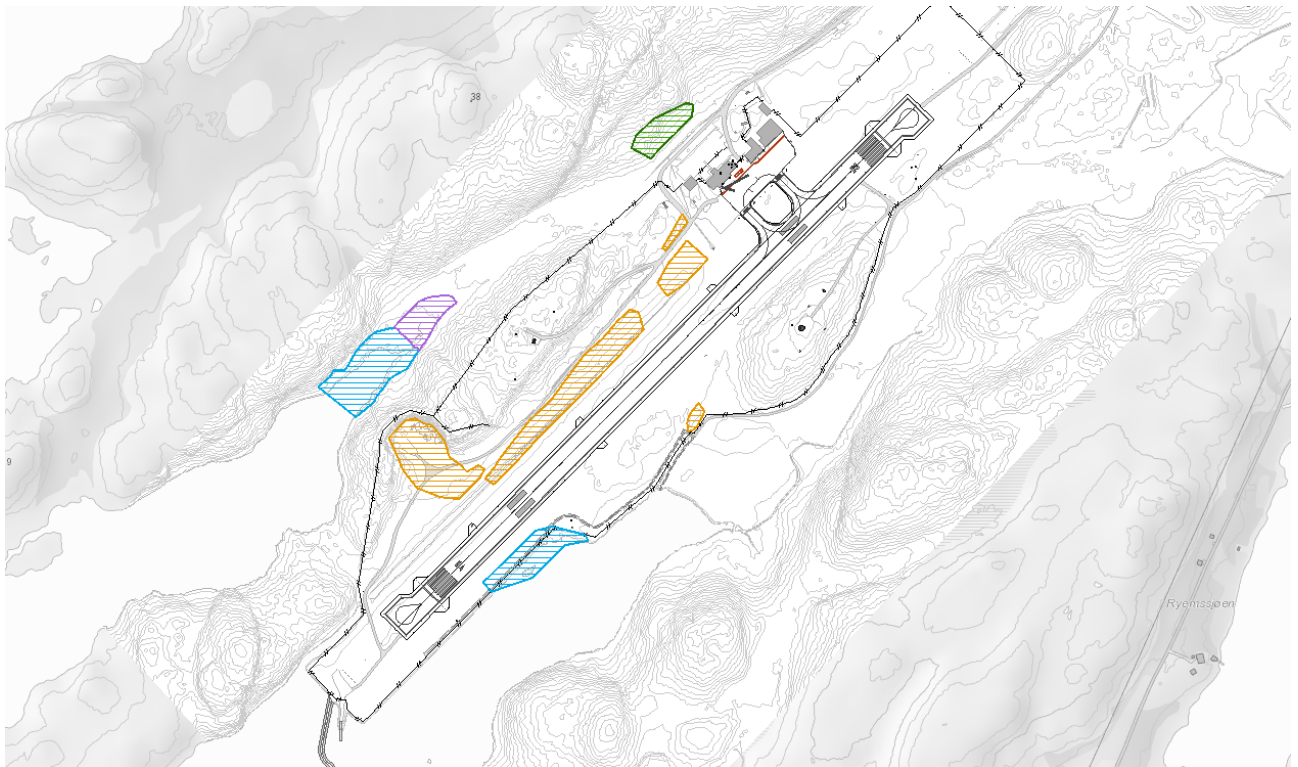
Lufthavnen skal iht. gjeldende utslippstillatelse kartlegge utslipp til vann, også diffuse utslipp. For å dokumentere potensiell utlekking av PFAS-forbindelser til bekk og sjø, er det opprettet et overvåkingpunkt (P4) i bekken før utløp til sjø.

2.4.5 Overvåking av miljøressurser og biologisk mangfold

Biologisk mangfold ved Rørvik lufthavn ble kartlagt i 2011 av Asplan Viak. På bakgrunn av feltundersøkelsen ble det utarbeidet en rapport.

Innenfor lufthavnens område er det registrert naturbeitemark og «erstatningsbiotop» (sand- og grustak) som er ansett å være svært viktige (A) og viktige naturtypelokaliteter (B), se Figur 5. Det er knyttet en del rødlistede sopp- og plantearter til naturbeitemarkene, bl.a. bakkesøte (NT), brun engvokssopp (VU), kalkvokssopp (VU), bitter vokssopp (NT), fiolett rødskivesopp (NT), lillagrå rødskivesopp (VU) og ravnerødskivesopp (NT). Flere andre kravfulle og mindre vanlige arter vokser også her, som taglstarr, bittersøte, en del arter beitemarksopp og den sjeldne, lite kjente rødskivesoppen *Entoloma lanicum*.

Det er videre registrert naturtypelokalitetene rikmyr, sand- og grusstrender samt gammel, fuktig løvskog. Områdene langs sjøen har funksjon for våtmarksfugler som storspove (NT) og sandlo.



Figur 5 - Områder ansett som særlig viktige for biologisk mangfold ved Rørvik lufthavn Ryum. Blå skravering angir sand- og grusstrender ansett som «lokalt viktig naturtype» (C), mens brun skravering angir naturbeitemark og «erstatningsbiotop» ansett som «svært viktig naturtype» (A) og «viktig naturtype» (B). Grønn skravering viser plassering av gammel, boreal lauvskog ansett som lokalt viktig (C). Lilla skravering viser plassering av rikmyr (B).

Etter at det ble gjennomført flere inngrep rundt lufthavnen i forbindelse med Avinors prosjekt «Sikkerhetsområder og lysanlegg» i 2012, ble tilstanden på de ulike naturtypene igjen befart i 2013. Notatet som ble utarbeidet inneholder forvaltningsråd for den viktige naturtypen naturbeitemark som ligger nærmest lufthavnen. Blant forvaltningsrådene er det presisert at arealene ikke må gjødsles for å unngå ødeleggelse og tap av biologisk mangfold.

Det er trolig naturbeitemark (brun skravering i Figur 5) som er mest utsatt for akutt forurensning ved lufthavnen. Mesteparten av disse områdene er imidlertid skilt fra rullebanen av overvannskanalen, og en akutt forurensning må finne sted nordvest for kanalen for at dette skal ha en påvirkning på naturtypen.

2.5 Oppsummering driftsovervåking og overvåking i utslippspunkter og resipienter

Tabell 2 gir en oversikt over punktene som inngår i driftsovervåkingen.

Tabell 2 – Beskrivelse av prøvepunkter/sjekkpunkter for driftsovervåking.

Prøvepunkt/sjekkpunkt	Beskrivelse	Antall prøver/kontroller per år	Kommentar
Kjemikalieforbruk	Registrere forbruk av fly- og baneavising-kjemikalier	Kontinuerlig	Kjemikaliebruk skal registreres iht. Avinors prosedyrer. Dette skal etter sesong rapporteres og sammenlignes med utslippstillatelsen.
Oljeutskillere	Tilstandskontroll og overvåking av utløp fra oljeutskillere ved driftsbygning	2	Tilstandskontroll og prøvetaking utføres iht. prosedyrene i Vann og avløp – Inspeksjon, kontroll og overvåking
Tankanlegg	Tilstandskontroll	Kontinuerlig	Inspeksjon av tappepunkter for eventuelle drypplekkasjer og søl på bakken

Tabell 3 gir en oversikt over prøvetakingspunkt, inkludert prøvetakingsfrekvens og analyseparametere.

Tabell 3 – Oversikt over prøvetyper, prøvetakingsfrekvens og analyseparametere for overvåking i utslippspunkter og resipienter.

Prøvepunkt	Prøvetype	Antall prøver per sesong	Prøvetakingsfrekvens	Parametere	Analysekoder til laboratorium	Mengde prøvemateriale
<i>Prøvetakingspunkt på lufthavnområdet (utslippspunkt):</i>						
P1	Vann	3	Tas to ganger i sesong i perioder med høyt forbruk/ avrenning av kjemikalier (f.eks. desember og februar), samt én gang etter sesong (f.eks. juni).	Standardpakke*	V2-oppluttet	2 l plastflaske
P2	Vann	3	Tas to ganger i sesong i perioder med høyt forbruk/ avrenning av kjemikalier (f.eks. desember og februar), samt én gang etter sesong (f.eks. juni).	Standardpakke*	V2-oppluttet	2 l plastflaske
P3	Vann	3	Tas to ganger i sesong i perioder med høyt forbruk/ avrenning av kjemikalier (f.eks. desember og februar), samt én gang etter sesong (f.eks. mai/juni).	Standardpakke*	V2-oppluttet	2 l plastflaske
OU-DB	Vann	2	Tas to ganger per år i utløpet. Vår og høst	Olje i vann C10-C40	MX110	1 l glassflaske, fylles kun 90 % full.
<i>Prøvetakingspunkt i resipient:</i>						
P4	Vann	2	Tas to ganger per år, vår og høst.	PFAS	PLWAE	2 stk. 0,5 l PFAS-flasker

* Standardpakke inkluderer pH, konduktivitet/ledningsevne (EC), suspendert stoff (SS), kjemisk oksygenforbruk (KOF), total organisk karbon (TOC), jern (Fe) og mangan (Mn) (begge oppluttet), sulfat (SO₄), propylenglykol og formiat.

3 RAPPORTERING AV RESULTATER OG REVIDERING AV PROGRAM

Resultater fra miljøovervåkingen ved Rørvik lufthavn skal rapporteres til Fylkesmannen i Trøndelag innen 1. mars hvert år. Rapportering vil følge prosedyre for miljøovervåking (7.4.1.1). Forbruk av avisingskemikalier skal inkluderes i rapporten. Beregningsverktøy for organisk belastning på lufthavnens resipienter som ble utarbeidet i forbindelse med søknad om revidert utslippstillatelse vil benyttes som dokumentasjon på faktiske utslipp.

Resultatene vurderes også fortløpende slik at eventuell påvirkning i resipientene blir fanget opp og mulige strakstiltak blir vurdert. Resultater fra prøve- og sjekkpunkter skal rapporteres og tolkes, i tillegg til at analyseresultatene skal vurderes mot punktene i utslippstillatelsen. I forbindelse med vurdering og rapportering fra miljøovervåkingen skal det vurderes om det er nødvendig med en revisjon av overvåkningsprogrammet eller om det er nødvendig med tiltak av noen art.

Dersom det gjøres tiltak på lufthavnen som kan påvirke drenerings- og forurensningssituasjonen, eller dersom det foreligger endringer i utslippstillatelsen, skal det også vurderes om overvåkningsprogrammet skal revideres.

Eventuelle forslag til endringer inkluderes i rapportering av resultatene etter endt sesong. Dersom endringer ikke foreslås, videreføres programmet til påfølgende sesong. Små endringer kan gjøres midlertidig for å verifisere enkeltresultater, uten at miljøovervåkningsprogrammet endres permanent.