

Grunnvannsressursen på Gardermoen. Brukerinteresser og konflikter

Av Margrethe Snekkerbakken

Margrethe Snekkerbakken er direktør
i miljøoppfølging, OSL

Innlegg på seminar 8. juni 2000

Den største utfordringen med å drive Oslo Lufthavn har så langt vært å finne den optimale balansen mellom de motstridende kravene til sikkerhet, miljø og punktlighet. Å finne denne balansen krever prøving, feiling og tilpasning. Vi har prøvd, vi har brutt vilkårene, vi har varslet og rettet beredskapssituasjoner. Vi har blitt inspisert, revidert, evaluert, etterforsket og bøtelagt. Vi har hele tiden jobbet med forbedringer- men vi innser at vi ikke klarer å innfri alle krav og vilkår - og trenger en ny vurdering av utslippvilkårene.

Stortingsvedtaket om bygging av ny hovedflyplass satte som forutsetning at grunnvannsressursen ikke skulle forurennes og at de verneverdige naturområdene skulle bevares. Dette ble videre lagt inn i Rikspolitiske retningslinjene for Gardermoen og som premiss for planlegging, prosjektering, bygging og drift av flyplassen.

Det lå store utfordringer i dialogen mellom SFT og OSL i forbindelse med søknaden om utslippstillatelse i henhold til Forurensingsloven. SFT skulle definere vilkår i utslippstillatelsen som sikret at grunnvannsressursen ikke skulle forurennes - men OSL trengte å bruke kjemikalier og skulle finne frem til best mulige løsninger for å møte vilkårene og definere hvilke utslipp vi måtte ha for å drive flyplassen.

Utfordringene OSL sto overfor kan oppsummeres slik:

For å sikre naturmiljøet og grunnvannskvaliteten måtte OSL løse oppgaven med både å opprettholde grunnvannsbalansen og grunnvannskvaliteten. I brev til OSL definerte SFT at grunnen nord for grunnvannskillet ikke skulle forurennes.

Kravet til vannbalanse skulle vise seg å bli en viktig premiss for valg av tekniske løsninger. Vannballansemodellen og infiltrasjonstester avslørte at vi måtte velge å infiltrere mest mulig vann direkte for å nå dette kravet. For å sikre grunnen og grunn-

vannet forsøkte OSL derfor å begrense arealene for bruk av kjemikalier mest mulig. For de områder det var påkrevd å bruke kjemikalier, ble det mest konsentrerte vannet samlet og ført vekk, det lett forurensede vannet skulle infiltreres på marken og kjemikaliene skulle brytes ned på vei ned gjennom jordlagene.

Våre erfaringer er at det flere ganger har skjedd utslipp via tekniske anlegge til grunn og grunnvannet, og at det har vært store isingsproblemer på de områdene hvor det ikke har vært lagt opp til bruk av kjemikalier.

Nyere forvaltningsbeslutninger, blant annet vern av naturområder og at grunnvannet ikke ønskes brukt som drikkevann, og våre driftserfaringer tilsier nå at det må jobbes videre for å definere optimale rammevilkår som sikrer at Oslo Lufthavn kan drives med hundre prosent trafikkikkerhet, høy punktlighet samtidig som grunnvannsressursen og andre miljøinteresser sikres. For å få til dette mener OSL at: - det bør jobbes fram en nøktern og riktig statusbeskrivelse av grunnvannets verdi.

- det bør jobbes med å definere tålegrenser og akseptnivå som gir rom for flyplassaktiviteten, men at grunnvannskvaliteten ikke forringes. Innen rammen av de miljøpremisser som er gitt for driften av flyplassen.

Hva vet vi om grunnvannet på Gardermoen i dag?

Allmennhetens og politikere som tar kontakt har ofte et feilaktig bilde av

hva grunnvannsressursen er. Vi har stadig eksempler på at innringere tror at grunnvannet er en underjordisk sjø som kan sikre hele Østlandet med drikkevann ved for eksempel en atomkatastrofe. Andre har forstått informasjonen dit hen at ressursen har en unik naturlig drikkevannskvalitet og at den kan gi vann til opp mot en million mennesker - eller 1/5 av hele Norges befolkning. Vi har også fått oppringning av fortvilte avislesere som tror at grunnvannet på Gardermoen på en eller annen måte er knyttet til vannforsyningskildene i Oslo. De er bekymret for at OSL's utslipp av glykol på Gardermoen gir fare for innsig av miljøgifter til blant annet Maridalsvannet.

Vi vet at grunnvannet ikke har noen spesielt god råvannskvalitet, men kan rensen. Vi vet at ressursen har en kapasiteten til å forsyne opp mot 100 000 personer. Vi vet også at det har foregått mange aktiviteter i området, og selv om OSL har ryddet opp og rensert store deler av grunnvannet, kan vi ikke med sikkerhet vite hva grusen skjuler. Vi vet også at den sikkerheten umettet sone representerer ved et atomnedfall ikke har vært argument nok for at ressursen har blitt valgt til beredskapskilde.

I løpet av de siste to årene har det blitt tatt flere viktige beslutninger som berører den helhetlige forvaltningen av grunnvannet og naturmiljøet på Gardermoen.

- Flere store og viktige naturområder i grunnvannsressursens nedslagsfelt er vernet. Dette sikrer naturmiljøet men legger store begrensinger på utnyttelse av grunnvannet som drikkevann.

- Det er besluttet lokalt, regionalt og nasjonalt at grunnvannet ikke ønskes brukt som drikkevann i et 50 års-perspektiv, verken som hovedvann eller reservevann, heller ikke som beredskapsvann for Oslo.

Det er viktig at menigmann og politikerne får en nøktern og riktig informasjon om ressursens reelle pluss- og minus-sider, usikkerhet og risiko. Politikerne har besluttet at grunnvannet ikke skal forurennes med tanke på at det skal være mulig å bruke det som drikkevann i fremtiden. Alle bør respektere denne beslutningen, men informasjon rundt ressursen må være riktig.

Tålegrenser og akseptnivåer

Vår erfaring fra opprydningsarbeidet og egen forurensning på Gardermoen viser at oljeforurensinger som har ligget i massene og grunnvannet i over 50 år ikke har forringet grunnvannskvaliteten i selve grunnvannsressursen, men spørsmålet vil selvfølgelig være om vi har funnet alt? Er det akseptabelt å satse på grunnvannet som drikkevann med denne risikoen? Vi har funnet forurensninger fra tidligere aktiviteter som nonylfenoler, PCB, tungmetaller og PAH innen reguleringsgrensa. Hva vet om dette utenfor våre arealer?

Vi har erfaring med at glykolen og formiaten brytes ned i umettet sone og i grunnvannet, mens enkelte av tilsetningsstoffene ikke brytes ned i særlig grad. Glykolen og formiaten forbruger oksygen, og det kan forårsake bl.a enda høyere jerninnhold - hvor går

grensen for hva som kan aksepteres av dette?

I våre avisningsprodukter er det tilsetningsstoffer som vi ikke foreløpig har fått byttet ut på grunn av internasjonale sertifiseringskrav. Det betyr at vi får disse tilsetningsstoffene ut i naturen inntil videre. Det jobbes nå for å definere talegrensene for disse.

Vi erfarer som tidligere sagt at det skjer en snikforurensing overalt ved at produktoppskriftene kan hemmeligholdes. Kan vi akseptere at vi ikke vet alt?

Vi vet også at grusen og den langsomme hastigheten på grunnvannet på Gardermoen gir oss tid til å rydde opp. Spørsmålet er om det er uakseptabelt å ha uhell hvis man rydder opp.

For å drive miljøtilpassede bedrifter på Gardermoen, som alle andre steder, må det defineres hvilke talegrenser og akseptnivåer de skal jobbe innenfor. De må vite hva som er forurensning - hva som er tillatt og hva som ikke er tillatt.

Selv om Oslo Lufthavn AS har satt det som forutsetning at grunnvannsressursen ikke skal forurennes, og SFT har gitt oss strenge krav, er det naturlig å spørre etter logikken ved at det ikke er noen restriksjoner på bruk av veisalt på veiene eller gjødsling i jordbruket i samme nedslagsfeltet.

Dette er bare noen spørsmål som vi mener må tas opp i diskusjonene om hva kan grunnen tåle og hva kan aksepteres.

Optimal drift ved Oslo Lufthavn

OSL har følgende klare forutsetninger for vårt arbeid:

- Alle passasjerer skal være trygg på at lufthavnen setter sikkerhet foran alt - også miljø.
- At grunnvannet ikke skal forurennes er den viktigste miljøutfordringer for OSL.
- Å gi best mulig service til sine passasjerer med best mulig punktlighet og regularitet.
- Det er en forutsetning for å opprettholde dagens flytransporttilbud i Norge, at Oslo Lufthavn skal drives med økonomisk overskudd som skal overføres til andre lufthavner.

I det videre arbeidet må vi ta med oss følgende erfaringer:

- Med bedre teknologi og en mer bevisst holdning har OSL allerede redusert bruken av flyavisingsvæske på en svært tilfredsstillende måte.
- Isingen av banene på Gardermoen er verre enn antatt, og mekaniske hjelpemidler er ikke effektive nok for å oppnå god nok friksjon og god nok sikkerhet på taksebaner og flyoppstillingsplass - de områder som var planlagt kjemikaliefrie. OSL må bygge om slik at det er mulig å bruke kjemikalier på hele manøvreringsområdet.
- Jordrenseprinsippet fungerer, men kravet om ikke å kunne bruke umettet sone nord for vannskillet vanskelig lar seg forene med kravet til opprettholdelse av vannbalansen.
- Det er milevis med ledninger, hundrevis av kummer, ventiler og pumper - selv med teknisk overvåking skjer det feil fra tid til annen som forårsaker utslipp. Den hydro-

geologiske kompetansen og dagens oppryddingsteknologi gjør det mulig å rette slike utslipp.

- Produktkontroll-lovgivningens rett til hemligholdelse av kjemikalienes innhold har skapt store vanskeligheter for OSL å drive aktiv miljøpolitikk for å få frem mer miljøvennlige kjemikalier. Internasjonale sertifiseringskrav til deicingvæskene har hindret leverandørene å skifte ut de mest miljøfientlige tilsetningsstoffene i løpet av 2000/2001. Etter 5 års intens innsats fra OSL og Luftfartsverket har vi sammen med SAS og Braathens god tro på at sertifiseringskravene nå er i ferd med å kunne endres og mer miljøvennlige deicingprodukter kan tas i bruk.
- På grunn av strenge sikkerhetskrav og sertifiseringskrav er det svært vanskelig å få frem mer miljøvennlige deicingteknologi.
- Det har vært stor mediafokus og sterke reaksjoner på de brudd på vilkår som OSL har hatt. Evalueringer har vist at vi IKKE har brutt Stortingets miljøpremisser.

Tilpasning til optimal drift

OSL har utredet muligheten av å bruke oppvarming av banene istedenfor kjemikaliebruk. Løsningen er ikke realistisk på grunn av et enormt effektbehov over svært få timer i året. Hvis alle baner skulle ha en slik løsning vil investeringene beløpe seg på opp mot fire milliarder kroner.

OSL vil tilsammen i 1999 og 2000 ha bygget om lufthavnen for ca. 0,5

milliarder kroner for ytterligere å sikre grunnvannet. Videre går OSL på nytt igjennom alle tekniske anlegg samt prosedyrer for å nå de målene som står over.

OSL vil videre jobbe for å få mindre bruk av flyavsiningskjemikalier, og for å presse frem mer miljøvennlige avsiningskjemikalier og avsiningsløsninger.

OSL ser allikevel at vi utfra alle driftskrav ikke klarer å unngå brudd på vilkårene slik disse samlet sett er definert for sikring av vannbalanse, grunnen og grunnvannet i dagens tilatelse. OSL kommer derfor innen nær

fremtid til å søke om å få bruke umettet sone nord for grunnvannsskillet som rensedium. Videre vil OSL søke om at vilkårene blir formulert slik at uhell som umiddelbart renses opp, og ikke skaper forringelse av grunnvannskvaliteten, ikke blir definert som brudd på utslippstiliatelsen. Vi mener dette er faglig forsvarlig, både på grunn av muligheten vi har for å rense opp i utslipp og fordi vi innser at det med den størrelsen og mengden av infrastruktur som finnes på Gardermoen er det uunngåelig at det vil skje uhell.