

# Naturvernforbundets krav til beskyttelse av grunnvannet på Gardermoen

Av Helene Bank,

Helene Bank er geolog og nestleder i Norges Naturvernforbund

Innlegg på seminar 8.6.2000

Norges Naturvernforbund har jobbet i mer enn 10 år med spørsmålet om hovedflyplass for Oslo-området. Sentralt og gjennom våre fylkeslag og lokallag i regionen. Vi jobbet aktivt MOT Gardermoen flyplass, FOR de rikspolitiske retningslinjer for grunnvannet, MOT tungt nedbrytbare miljøgifter, FOR kollektive transportløsninger, og FOR beskyttelse av de verneverdige naturområdene (raviner og grythullsjøene).

Jeg har fem hovedpoeng jeg vil legge vekt på i denne korte innledningen, med fokus på grunnvannet.

## **Grunnvannet som ressurs**

Vi jobbet aktivt for å beskytte grunnvannet da plassering av flyplassen var endelig avgjort. Vi er meget fornøyd med de rikspolitiske retningslinjer som både krever at vannbalansen skal opprettholdes, og at grunnvannet ikke skal forringes av flyplassdriften. I tillegg er retningslinjene også tydelige på at de gjelder uansett hvilken

drikkevannskilde regionen måtte velge, og hvilken reservevannkilde en måtte velge for Oslo.

Hvem har rett til å avskrive vannet idag? Selv om en idag vurderer vannkvalitet og mengde for utilstrekkelig, fordi vi har andre valg, er det ingen som vet hva som vil skje i morgen. Vi må kontinuert rydde opp i de feil som er begått - og ikke begå nye feil som kan ødelegge grunnvannsmagasinet.

Grunnvannet er ikke en resipient, til det er nedbrytningskapasiteten for sein. Men jordlagene over har en nedbrytningskapasitet - de kan være "resipient". Umettet sone er den bufferen en har for å hindre at forurensning når grunnvannet. En må se på summen av belastninger i området. Naturens nedbrytningskapasitet er begrenset og må ikke overstiges.

## **Eliminer tungt nedbrytbare og toksiske kjemikalier**

Føre vår-prinsippet er det viktigste prinsipp som kan beskytte oss og naturen mot det vell av kjemikalier som sendes på markedet. Slik sett er

det oppmuntrende å få så klar melding fra forskere idag om at det er nødvendig å være føre vår når de ikke har nok kunnskap. Dette er også i sentrum for Naturvernforbundets kjemikaliearbeid. Men i en verden der effektivitet og økonomi styrer, må vi samtidig jobbe med å få til redusert bruk og å endre produktene til stadig mindre skadelige, med kretsløpsproduktet for øye.

Vi mener at det er direkte pinlig at SFT tolket produktkontrollen så strengt at de skadelige tilsetningsstoffene i flyavisning var hemmeligholdt under de viktigste planfasene for OSL. Viktig tid gikk tapt. Vi kunne hatt forsert produktutviklingen dersom myndighetene hadde holdt krav fra forurensingsloven høyere enn produsentenes rettigheter til å forurense i hemmelighet.

Vi mener også at det er pinlig at det settes i gang store forskningsprosjekt UTEN at en analyserer nedbrytning av hele produktet. Analyse av nedbrytning av tilsetningsstoffene kom først etter betydelig press. Jeg vil være så ubeskjeden å gi Naturvernforbundet en del av æren for at det nå er i gang. Men Ullensaker kommune hadde imidlertid en hel sentral rolle i å få trykk på saken. Gjennom å nekte å ta imot vann med avisningsvæske med hemmelig innhold til sitt renseanlegg - helt fram mot åpningen av flyplassen, bidro Ullensaker til at SFT løftet på sløret.

OSL er nå i forkant internasjonalt med å finne alternative avisningskjemikalier og endre internasjonale standarder slik at disse kan brukes. Dette er et viktig arbeid.

## **Positiv til jordrensing**

Norges Naturvernforbund har i prinsippet vært positiv til jordreanseanlegg og infiltrasjon. Men bare under forutsetning av at det bare er lett nedbrytbare, naturlige stoffer som tilføres. At det idag slippes tilsetningsstoffer som er tungt nedbrytbare og vannløselige rett ned i grunnvannet er helt uakseptabelt.

Derfor klaget vi på utslipstillatelsen til OSL, fordi vi mente at dette var uansvarlig. Som en mulig løsning krevde vi at OSL fra begynnelsen hadde mulighet for å samle opp vann langs alle rullebaner, slik at en kunne lede vannet bort til rensing dersom infiltrasjon og jordrensing ikke virket tilstrekkelig.

Den såkalte "leppe-løsning" der rullebanen ble utstyrt med en flapp som skal føre vannet lenger ut på jorden, mener vi ikke er verdig til å bli kalt "løsning" i det hele tatt - det er rent utslipp til bakken.

## **Sikkerhet, miljø og punktlighet: To konstante og en variabel**

Sikkerhetskrav og miljø i form av RPR for hovedflyplass på Gardermoen er to konstante enheter som ikke skal gå på bekostning av hverandre. Da er det bare punktligheten som er variabel.

Det kom i foredrag og diskusjon idag fram at en ikke har tilstrekkelig sikre friksjonsmålinger. Det ble sagt at nestenulykkene på Gardermoen skyldes netopp dette forhold. Da er det skremmende at første konklusjon fra Luftfartstilsynets direktør er at de må

støtte OSL i å få bruke mer kjemikalier. Slik jeg ser det har en statlig etat ikke noe mandat til å støtte en næringsaktør som OSL i å påvirke en annen statlig etat - en slik konklusjon er i beste fall uryddig. Også SFT har krav fra våre folkevalgte. Klarer en ikke teknisk å måle friksjonen må en legge inn større sikkerhetsmargin for landingsaktivitet.

Derfor vil jeg dele med dere en erfaring fra mange års arbeid med miljørettet produktutvikling: Teknologit utvikling skjer ikke ved å saldere miljø og naturgoder. Teknologit utvikling i markedet skjer når det er økonomisk lønnsomt. Når punktlighet, effektivitet og inntjening reduseres vil det skje en utvikling for å bedre friksjonsmålingene. I mellomtiden må OSL nøye seg med å være 3.best i verden på punktlighet. Det er kanskje et tilstrekkelig mål?

## **Ikke endre rikspolitiske retningslinjer**

Å ikke påvirke grunnvannet er Stortingets mål, og har vært OSLs mål helt siden de godtok utslippstillatelsen. OSL har jobbet hardt. Gjennom feil og bøter har hele toppledelsen blitt skolert i miljøledelse, nedbrytning, kjemikalier og grunnvanns-forhold. Nå legger de inn store ressurser for å overbevise oss og myndighetene om at målet er uoppnåelig.

OSL har nesten greid sitt opprinnelige mål. Det er i stor grad kontrollsvikt og anleggsfeil som har vært årets problem. Jeg vil slutte med en liten analog, som jeg stiler til miljømyndighetene.

Gode foreldre gir ikke barnet støttehjul på sykkelen rett før de klarer å sykle selv. De tørker tårer og investerer i plaster til barnet mestrer syklingen. RPR er ikke umulige krav.