

# Lillomarkas Venner

Fylkesmannen i Oslo og Akershus  
[fmoapostmottak@fylkesmannen.no](mailto:fmoapostmottak@fylkesmannen.no)



Deres ref: 2017/12444-4 M-FO

Oslo 5.6.2017

## **Høringsuttalelse – søknad om bruk av returasfalt til terrengsikringsformål – Huken pukkverk – Oslo kommune**

Det vises til høringsbrev datert 4.5.2017 der Lillomarkas Venner inviteres til å komme med en høringsuttalelse i saken.

Som natur- og friluftsforsamlinger er Lillomarkas Venner naturlig nok ikke fornøyd med at store mengder returasfalt kan ende opp med å bli lagret i Lillomarka. Er det slik at alternativet med lagring av returasfalten "til terrengsikringsformål" er en lettvinnt måte å kvitte seg både med problemavfall og en problematisk sak?

### **Tidligere unnlaterer er årsaken til den aktuelle problemstillingen**

Vi ønsker å uttrykke misnøye med og skuffelse over at myndighetene har tillatt tilkjøring av så store mengder returasfalt og latt den hope seg opp i Huken. Dette er den direkte årsaken til at den aktuelle problemstillingen i det hele tatt er oppe til diskusjon.

Returasfaltdeponeringen startet allerede i 1983 etter pålegg fra Oslo kommune. Oslo veivesen og Oslo Vei AS har mottatt returasfalt uten spesiell tillatelse fra forurensningsmyndighetene helt fram til 2012. Først 14.9.2012 kom det et brev fra Klif (ref. 2010/541 402.1) om håndtering av returasfalten i Huken. Taket for asfaltdeponi er 30 000 tonn, men Klif ga allikevel en midlertidig tillatelse til mellomlagring av inntil 220 000 tonn returasfalt ut år 2014. Fylkesmannen ble bedt om å "fatte nødvendige pålegg for å sikre fremdrift i arbeidet med å fremskaffe grunnlag for endelig disponering av asfaltmassene."

Vi kan ikke se at dette er fulgt opp. I desember 2012 gikk Oslo Vei AS konkurs og boet overtok driften og har stått for denne fra 2013. Det var først i 2012/2013 at tilkjøringen av returasfalt ble stanset. I forliksavtalen mellom Oslo kommune og boet "... forplikter boet seg å redusere mengden returasfalt med minimum 135 000 tonn innen utgangen av 2018 ...".

Når man nå mener at det fortsatt ligger igjen 200 000 tonn, viser det at aktørene som kunne ha gjort noe med saken har sviktet. Dette har ført til dagens problemstilling. Vi tillater oss å mene at boets svikt mht. klausulen i forliksavtalen om å redusere mengden med 135 000 tonn er et avtalebrudd som bør kunne sanksjoneres med f.eks. en forkortelse av driftsperioden.

## Fordeler og ulemper, usikkerhet og risiko ved alternativene

Når det gjelder selve problemstillingen, å la returasfalten bli liggende eller ikke, som fyllmasse og terrengsikring, har vi på ingen måte faglig kompetanse til å uttale oss bombastisk. Vi har nedenfor forsøkt å sette opp noen fordeler og ulemper, usikkerheter og risiko for de to alternativene.

Bortkjøring av returasfalten:

Fordeler	Ulemper	Usikkerhet/risiko
<ul style="list-style-type: none"><li>• Unngår mulig forurensende avrenning til grunnvann og/eller vassdrag.</li><li>• Slipper oppsamlings- og kontrollbrønner i et område som er ment som rekreasjonsområde.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Enorm trafikkbelastning, støy og forurensning for beboerne langs lokalveiene (gjelder både returasfalt ut og ny fyllmasse inn).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Utkjøringen kan ta så lang tid at det går ut over tidsplanen for etterbruk</li><li>• Alternative lagringssteder vil bli belastet</li></ul>

La returasfalten bli liggende som fyllmasse/terrengsikring:

Fordeler	Ulemper	Usikkerhet/risiko
<ul style="list-style-type: none"><li>• Beboerne langs lokalveiene slipper lang tid med stor trafikkbelastning, støy og forurensning (returasfalt ut og fyllmasse inn)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mulig forurensende avrenning til grunnvann og/eller vassdrag.</li><li>• Oppsamlings- og kontrollbrønner i et område som er ment som rekreasjonsområde</li><li>• Fare for presedens i Marka</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tjæreasfalt, med konsekvenser.</li><li>• Hvor sikker er og hvor lang levetid har konstruksjonen med leireinnpakning og drenering av sigevann og grunnvann?</li><li>• Kvalitetssikring av gjennomføringen</li></ul>

Ettersom lagringen startet opp allerede i 1983, er det sannsynlig at det nederst i returasfaltheugen forekommer tjæreasfalt. I tillegg vil oppgravingen av den stivnede asfalten (gjelder begge alternativer) sannsynligvis føre til frigjøring av kjemiske komponenter som ikke vil være heldig for grunnvann og bekken (og dermed Alnavassdraget). Dette må innebære at gjennomføringen av dette arbeidet må gjøres med forsiktighet og på en kontrollert måte.

Det er lite heldig at det skal etableres oppsamlingsbrønn og kontrollbrønn i et område som er ment å være et rekreasjonsområde for lokalbefolkningen.

Det kommer fram av rapport at boet/Åsland i et område nord for fjellskjermen har sprengt seg for langt ned i forhold til det som står i forliksavtalen med Oslo kommune. Etter det vi

har forstått kan dette komplisere en fullgod løsning. Dersom dette medfører riktighet, bør det sanksjoneres med f.eks. en forkortelse av driftsperioden.

### **Avslutning**

Det sier seg selv at det er svært lite ønskelig at beboerne langs Bergensveien, Ammerudveien og Hukenveien skal bli belastet med tungtrafikk enda en lang periode p.g.a. utkjøring av returafalten fra Huku. Vi oppfordrer alle aktører til å gjøre en innsats for å bli kvitt mest mulig av returafalten i løpet av 2017. Det er f.eks. interesse for granulat i markedet.

Vi anser det som nødvendig at endelig konklusjon og vedtak må skape tillit til at valgt løsning på problemet er bærekraftig for natur og beboerne. Dersom det gjøres vedtak om at resterende returafalt skal bli liggende som fyllmasse/terrengsikring, bør det kunne garanteres at det på kort og lang sikt ikke vil ha noen innvirkning på naturen omkring i form av avsig til grunnvann og/eller vassdrag. Dessuten må det legges opp til en tillitsvekkende kvalitetssikring av gjennomføringsprosessen.

For Lillomarkas Venner

Vennlig hilsen

Frode O. Hansen (sign)  
Leder

Elin Langsholt (sign)  
Sekretær