

Nytt medel oroar vid tunnelbygget

Hur farligt är 33 ton plasttätning och 350 ton fett med antimögemedel? Tunnelbygget i Hallandsåsen ställer fler krav än något annat liknande projekt.

21/06-2005 06:22

HALLANDSÅSEN. I miljödomstolen och miljööverdomstolen sades inget om andra tätningsmedel än cement vid bygget av järnvägstunnelarna genom Hallandsåsen.

Efter skandalen när 1 400 ton giftig Rhoca gil 1997 skulle det vara stopp. Den permanenta tätningen ska bestå av fabriks-tillverkade betongringar.

- Det är stor misstänksamhet. Kemiska tätningsmedel väcker olust i bygden, säger Banverkets informationschef Johan Persson.

Även om det stämmer att betongringarna tätar färdiga tunnlar krävs det stora mängder kemikalier under byggtiden. Här ingår begränsade mängder av polyuretantättningsmedel, hårdplaster. Med dem finns det problem både när det gäller arbetsmiljön och naturen.

Än så länge har försök gjorts med ett tvåkomponentsmedel som säljs under namnet Carbo Pur WFA. Totalt har 2 000 kilo sprutats in för att stoppa stora punktläckage på norra sidan. Varje gång har det tagits prover.

Utgående vatten har kontrollerats liksom grundvatten bakom tätningen. Alla analyser är inte klara, men än så länge finns inga tecken på att det kan leda till miljöskador.

- Vi jobbar med ett beräkningssätt där kemikalierna aldrig får leda till skadlig påverkan i naturen, säger Banverkets miljöchef Olu Kuroi.

I går lämnade Banverket in en ansökan om att få fortsätta att använda hårdplaster. Samtidigt presenterades en prognos över hur mycket som kan komma att behövas totalt.

Tillfartstunneln på norra sidan är speciell eftersom den bara ska vara öppen under byggtiden. Enligt en preliminär tidsplan ska tunneln proppas igen 2008.

Ju mer den tillfälliga tunneln läcker, desto mindre blir marginalen på miljödomen för tunnelborrmaskinen.

Målet är att den lilla tunneln inte ska få läcka mer än tio liter. I dag ligger siffran kring 15. För att få bättre resultat vill tunnelbyggarna ha klartecken för att använda ytterligare 18 000 kilo tätningsmedel baserade på polyuretan.

Även tunnelborrmaskinen kan kräva extraordinära åtgärder. Skanska-Vinci har listat fyra tillfällen där det kan behövas sprutas in annat än cement i berget.

Två punkter handlar om service på maskinen, byte av skärtrissor längst fram eller tätande stålborstar.

-Det är inga förstahandsval. I normalfallet görs arbetena i bättre berg, men vi vill ha möjligheten säger Francois Dudouit på Skanska Vinci.

Det kan också behövas små mängder snabbhårdande medel utanför betongringen om vattenflödena är kraftiga.

En fjärde variant kan uppkomma även sedan tunnelarna är färdigbyggda och någon tätning mellan betongringarna börjar läcka.

För de eventualiteterna vill Skanska-Vinci ha godkänt för 5 000 kilo.

Banverkets miljöavdelning håller också på att granska oljor och fetter. När det gäller det som stannar inne i röret handlar det bland annat om cirka 30 kubikmeter hydraulolja.

- Där kan vi inte göra exakta bedömningar kring giftighet eftersom recepten är hemligstämplade. Å andra sidan finns möjligheter att fånga allt vid läckage, säger Banverkets miljöchef.

550 ton fett som ska kletas ut på utsidan av de båda jättelika betongrören väcker mer oro. Fettet trycks ut i stålborstar som sitter på insidan av tunnelborrmaskinens sköld och ger en tillfällig tätning. Om grundvatten rör sig längs tunnelrören kan det ta fett med sig.

I normalfallet innehåller den här typen av fetter både antimögemedel och bakteriedödande ämnen.

- Det verkar som om det inte går att plocka bort kemikalierna som ska hindra mögel, konstaterar Olu Kuroi.

Även Båstads särskilde tunnelkontrollant Bo Wendt har reagerat.

- Det är mycket stora volymer. Jag vill veta att det inte kan bli någon kemisk påverkan av grundvattnet, säger Wendt.

Anders Davidsson
anders.davidsson@hd.se
Tel 0431-842 69