



OLÍUVERZLUN
ÍSLANDS HF

Alþingi
Erindi nr. P 127/1651
komudagur 5.4.2002

Reykjavík, 4. apríl 2002

Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Efni: Tillögur til þingsályktunar um verndun vatnsbóla á Suðurnesjum
mál 235 og 232

Meðfylgjandi er umsögn Gests Guðjónssonar, umhverfisverkfræðings
Olíudrefingar ehf., sem hann hefur tekið saman að okkar beiðni.

Virðingarfyllst,
Olíuverzlun Íslands hf.

Einar Benediktsson,
forstjóri



Reykjavík, 27. mars 2002

Óliuverzlun Íslands hf
Hr Einar Benediktsson, forstjóri
Sundagörðum 2
104 Reykjavík

Varðar: Þingsályktunartillögu um verndun vatnsbóla á Suðurnesjum

Vísað er til símbréfs yðar til Ólíudreifingar, þar sem félagið er beðið um umsögn um þingsályktunartillögu um verndun vatnsbóla á Suðurnesjum, sem Óliuverzlun Íslands hf hefur verið beðin um að veita umhverfisnefnd Alþingis umsögn sína um.

Í því sambandi er rétt að minna á að fyrir Alþingi liggja nú tvær þingsályktunartillögur er varða flutninga á olíu um Suðurnes.

Annars vegar er um að ræða áðurnefnda þingsályktunartillögu um vatnsból sveitarfélaganna á Suðurnesjum, 235. mál og hins vegar þingsályktunartillögu um flutning jarðefnaeldsneytis eftir Reykjanesbraut og Grindavíkurveg, 232. mál.

Þar sem þessar tvær tillögur fjalla um sama málið, þ.e. hættur vegna olíuflutninga á Suðurnesjum er fjallað um þær báðar hér.

Á 125. lögjafarþingi, var lögð fram þingsályktunartillaga, þar sem lagt var til að Alþingi fæli umhverfisráðherra að láta kanna hættu sem fylgir flutningum olíu og bensíns um Reykjanesbraut, einkum með hliðsjón af slysaþættu á brautinni vegna álags á slitlag en ekki síður með tilliti til mengunarþættu, svo sem á vatnsbólum sveitarfélaga á Suðurnesjum, hættu á gróðurskemmdum og útblásturs flutninga-bifreiða. Þeirri tillögu var vísað til umhverfisnefndar og veitti Ólíudreifing ehf. umsögn sína með bréfi dags. 14. apríl 2000 og greinargerð, dbnr 125 1595.

Helstu niðurstöður voru þær að allir þungaflutningar hafi í för með sér áhættu á að vatnsbólin að Lágum mengist vegna óhappa á 2 km kafla á veginum og að vatnsbólin í Vogum mengist vegna óhappa á 1 km kafla. Líkurnar á að eldsneytisflutningabílar lendi í óhappi eru afar litlar miðað við aðra flutninga. Aðrar flutningsleiðir með eldsneyti eru lengri og auka þar með heildarslysaþættu og útblástur gróðurhúsaloft-tegunda. Í stað þess að banna umferð eldsneytisflutninga ætti frekar að gera ráðstafanir sem minnka verulega hættuna á að óhöpp valdi mengun og myndu þær aðgerðir ná til allrar umferðar. Tillagan var ekki afgreidd.

Síðan þá hafa komið fram upplýsingar um að Vatnsleysustrandarhreppur áformi að flytja vatnstöku fyrir Voga suður fyrir Reykjanesbrautina, eins og lagt var til í umræddri greinargerð og mun þá öll hætta á mengun þeirra vatnsbóla af völdum umferðar um Reykjanesbraut vera úr sögunni og því algerlega ástæðulaust að banna flutning á olíu eftir Reykjanesbraut.

Hvað vatnsbólin að Lágum varðar hefur Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja talið ástæðu til að miðað skuli við 5 km kafla á Grindavíkurveginum í stað þeirra 2 km sem skilgreindir voru í greinargerðinni og má telja það réttmæta varúðarráðstöfun,

Ólíudreifing ehf

Pósthólf 4230 · 128 Reykjavík · Sími 550 9900 · Fax 550 9999

sérstaklega í ljósi þess að ekki liggja fyrir líkanaútreikningar eða prófanir á grunnvatnsstraumum með tilliti til dreifingar olíu efna í grunnvatni á svæðinu.

Hvað áhættu vegna flutninga á olíu eftir Grindavíkurveginum varðar, þá verður að hafa í huga að líkur á óhöppum þar sem fulllestaðir olíuflutningabílar kæmu við sögu eru afar litlar, þar sem endurkomutími skiptir þúsundum ára, og þá er óvíst að óhapp hafi í för með sér olíuleka sem ylli mengun á núverandi vatnstökusvæðum. Er þá ekki tekið tillit til áhættu sem önnur umferð um Grindavíkurveginn hefur, en flutningabílar eru með allt að 400 ltr af eldsneyti í geymum sínum sem geta mengað allt að 400.000.000 ltr af neysluvatni og ljóst að líkur á slíkum atvikum eru margfalt meiri í samræmi við hlutfall þeirrar umferðar, endurkomutími talinn í tugum ára. Eins eru flutt ýmis önnur vatnsspillandi efni eftir Grindavíkurveginum sem umrætt bann myndi ekki ná til.

Hinn valkosturinn við flutninga á olíu til Grindavíkur, sjóleiðin, hefur fyrir það fyrsta mikinn kostnað í för með sér í endurbyggingu birgðastöðva, verulega kostnaðarhækkun við sjálfa flutningana, allt í allt um 260%, og ekki síður er innsiglingin til Grindavíkur stórvarasöm, jafnvel eftir nýlegar framkvæmdir og má vísa til þó nokkurra atvika þar sem skip hafa strandað í innsiglingunni.

Alvarleiki málsins er sérstaklega mikill þar sem úti fyrir Grindavík eru mikilvægar hrygningarstöðvar okkar mikilvægustu nytjastofna, enda hefur verið unnið mikið starf á vegum hins opinbera til að meta þá áhættu sem siglingar á olíu um hafsvæðið hafa í för með sér, og skipaði Samgönguráðherra nefnd á grundvelli þingsályktunar sem samþykkt var á Alþingi 16. maí 1997. Forsendur nefndarinnar voru þær að:

“Við suður- og suðvesturströnd landsins eru mikilvægar hrygningarstöðvar margra nytjastofna, t.d. þorsks, ýsu, loðnu, ufsa og síldar. Olía vegna slyss við suðurströnd landsins getur borist inn í þetta vistkerfi og strandstraumur gæti á skömmum tíma dreift olíunni langa vegalengd. Olíumengunarslys við suðurströnd landsins hefði áhrif bæði á afrakstur hrygningar og á veiðanlegan hluta stofnanna.”

Og niðurstöður hennar að:

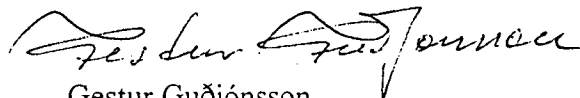
“Nefndin er sammála um nauðsyn þess að auka verndun umhverfisins og öryggis skipa með því að huga að takmörkun umferðar skipa innan svæðisins frá Dyrhólaey suður fyrir Vestmannaeyjar að Fuglaskerjum og þaðan að Garðskaga. Alþjóðasiglingastofnunin, IMO, hefur sett fram reglur um með hvaða hætti takmarka megum umferð skipa um hafsvæði, sem t.d. hafa sérstakt líffræðilegt gildi og þar sem olíumengun hefði mjög víðtækar afleiðingar. Lagt er til að hafsvæði þetta eða hlutar þess verði lýst sem sérstakt hættusvæði, þar sem sjófarendum beri að sýna sérstaka aðgæslu. Þetta þýðir að upplýsingar um svæðið er varða siglingahættu og varnir gegn mengun verða settar inn í sjókort hvar sem þau eru gerð í heiminum og krafa verði gerð um tilkynningarskyldu við siglingu yfir svæðið og aukna þekkingu skipstjórnarmanna.”

Af ofansögðu verður því að álykta eftirfarandi

- Eftir flutning vatnsbóla Voga suður fyrir Reykjanesbrautina er mengunarhætta af allri umferð um Reykjanesbrautina engin og algerlega óþarfi að banna flutninga á olíu eftir Reykjanesbrautinni
- Flutningur á olíu sjóleiðina til Grindavíkur hefur mikla áhættu í för með sér vegna aðstæðna í innsiglingunni og verðmætin sem í húfi eru skipta þjóðarbúið svo miklu máli að aukning þeirrar áhættu getur ekki verið ásættanleg fyrir utan aukinn kostnað við flutningana.
- Aðgerðir til að draga úr líkum á hvers konar mengunaróhöppum á áhættusvæði á Grindarvíkurvegi, þmt óhöppum við olíuflutninga gefa raunverulegra öryggi og má þar nefna merkingu vatnsverndarsvæða, lækkun hámarkshraða, þétting vegkanta, uppsetningu vegriða og gerð viðbragðsáætlana.

Er því ekki hægt að sjá ástæðu til annars en að ekki fella eigi þingsályktunartillögu um bann við flutningum með olíu eftir Reykjanesbraut og Grindarvíkurveg, en samþykkja beri þingsályktunartillögu um aðgerðir til að verja vatnsból sveitarfélaganna á Suðurnesjum, sem er sú þingsályktunartillaga sem hér um ræðir.

Virðingarfyllst,
f.h. Olíudreifingar ehf.



Gestur Guðjónsson
Umhverfisverkfræðingur, M.Sc.
Umhverfis- og öryggisfulltrúi