



Reykjavík, 8. apríl 2002

Nefndasvið Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík.**Umsögn Skeljungs hf. um mál nr. 232.**

Skeljungur hf. hefur fengið til umsagnar frá allsherjarnefnd Alþingis, tillögu til þingsályktunar á þskj. 259 – 232. mál, um bann við flutningi jarðefnaeldsneytis eftir Reykjanesbraut og Grindavíkurvegi. Í greinargerð með tillögunni er bent á hversu vatnsból Suðurnesjamanna eru viðkvæm fyrir mengun á landi og umfang olíuflutninga um Reykjanesbraut. Fjallað er um slit á vegum í tengslum við þungaflutninga og að lokum er síðan bent á að miklum hafnarframkvæmdum í Grindavíkurhöfn sé að ljúka og að innsigling til Grindavíkur sé nú léttari og hættuminni en áður. Dregin er sú ályktun að það hljóti að vera skynsamlegt, með hliðsjón af hagsmunum og öryggi, að beina flutningum sjóleiðina. Að lokum er bent á að ef flutningsjöfnun vegna olíuflutninga er hindrun í þá veru, þá sé eðlilegt að breyta flutningsjöfnun þannig að hún miðist við sjóflutninga, en ekki hagstæðasta flutningsmáta eins og lög um flutningsjöfnun gera ráð fyrir.

Á 125. löggjafarþingi 1999-2000 var lögð fram tillaga til þingsályktunar á þskj. 570 – 320. mál um hættu af völdum bensín- og olíuflutninga um Reykjanesbraut. Tillagan fól í sér að umhverfisráðherra yrði falið að kanna hættu sem fylgir flutningum olíu og bensíns um Reykjanesbraut, einkum með hliðsjón af slyshættu, mengunarhættu vatnsbóla sveitarfélaga á Suðurnesjum, hættu á gróðurskemmdum og útblásturs flutningabifreiða. Skeljungur hf. gaf umsögn um það mál með bréfi dags. 10. apríl 2000 (sjá dbnr. 1528), en málið komst aldrei úr nefnd. Eins og fram kemur í þeirri umsögn, leggur Skeljungur hf. áherslu á að ávallt liggi fyrir sem nákvæmastar upplýsingar um áhrif umferðar um viðkvæm svæði. Í því ljósi er eðlilegt að hætta sem kann að fylgja eldsneytis- og vöruflutningum um Reykjanesbraut verði könnuð og áhætta sem af slíkum flutningi kann að fylgja verði metin. Slíkt mat hlýtur að teljast alger forsenda fyrir því að Alþingi taki afstöðu til takmarkana á vöruflutningum, að ekki sé talað um algert bann eins og þingsályktunartillagan sem nú er til umsagnar, gerir ráð fyrir.

Í þessu sambandi er einnig bent á að fyrir Alþingi liggur tillaga til þingsályktunar, þskj. 262 – 235. mál, um aðgerðir til að verja vatnsból á Suðurnesjum. Tillagan felur í sér að gripið verði til ráðstafana á 5 kílómetra vegakafli á Grindavíkurvegi til að verja vatnsból Suðurnesjamanna. Skeljungur hf. hefur í umsögnum á fyrri stigum lagt til aðgerðir sem huga mætti að, í þeim tilgangi að draga úr áhættu, en þær gætu ma. falist í kynningu og merkingu á áhættusvæðum sem að hluta til er komið til framkvæmda, hraða- og hugsanlega umferðartakmörkunum, að ýrtruðu kröfur verði gerðar til tækja og bílstjóra sem annast flutninga inn á svæðið og að gerð verði björgunarátætlun vegna

Skeljungur hf.

Shell einkaumboð



mengunaróhappa. Þá hefur verið bent á að síðari aðgerðir gætu orðið róttækari og kostnaðarmeiri, t.d. vegabætur. Skeljungur hf. styður því framkomna tillögu til þingsályktunar, á þingskjali 262 – 235. mál sem felur í sér aðgerðir sem draga úr líkum á óhöppum á vatnsbólsvæði að Lágum við Grindavíkurveg og telur þær til þess fallnar að auka öryggi á svæðinu, þannig að ekki þurfi að takmarka eldsneytisflutninga til Grindavíkur.

Verður nú vikið nánar að nokkrum atriðum sem fram koma í greinargerð með þingsályktunartillögunni sem hér er til umsagnar á þskj. 259 – 232. mál, sem lúta sérstaklega að flutningum um Reykjanesbraut.

Umfang eldsneytisflutninga um Reykjanesbraut.

Á grundvelli hagkvæmissjónarmiða fara allir eldsneytisflutningar til Suðurnesja um Reykjanesbraut, en eins og kunnugt er fer stór hluti olíuinnflutnings um Reykjavíkurhöfn og er dreift þaðan með landflutningum. Áætla má að umfang bensín-, gas- og svartolíuflutninga frá Reykjavík um Reykjanesbraut hafi verið um 39 þús. tonn á árinu 2001 og flutningskostnaður vegna þess numið um 22 milljónum króna skv. upplýsingum Flutningsjöfnunarsjóðs olíuvara. Erfitt er að sjá að þetta breytist hvað varðar þessa flutninga, þar sem strandflutningur frá Reykjavík til Grindavíkur og Reykjanesbæjar er mun dýrari kostur en landflutningur og beinn innflutningur ekki raunhæfur í þessum tegundum, vegna þess hvað magnið er lítið. Jafnframt má benda á að almennt hefur dregið úr strandflutningum á undanförunum misserum og landflutningar aukist að sama skapi. Þetta hefur gerst þar sem kostnaður við sjóflutninga er að aukast á sama tíma og kostnaður við landflutninga fer lækkandi.

Mögulega gildir annað fyrir flugeldsneyti. Áætla má að á árinu 2001 hafi heildarsala flugeldsneytis á Keflavíkurflugvelli numið 106 þús. tonnum sem samsvarar um 3300 ferðum flutningabíla til Keflavíkurflugvallar. Hér er um umtalsvert magn að ræða og annaðist Skeljungur hf. töluverðan hluta þessara viðskipta á árinu 2001 og helgast það af því að Skeljungur hf. hefur samning um eldsneytisviðskipti við Flugleiðir hf. auk annarra félaga. Nánar er vikið að þessum flutningum og mögulegum breytingum síðar.

Umferð um Reykjanesbraut.

Í greinargerð er því haldið fram að þungaflutningar um Reykjanesbraut og Grindavíkurveg eigi drjúgan þátt í miklu vegsliti og að einn fullhlaðinn olíubill slíti vegum á við nokkrar þúsundir fólksbifreiða og fram kemur að slit og rásir á vegum valdi óþægindum og hættu fyrir umferð. Ekki skal gert lítið úr því álagi sem fylgir umferð olíuflutningabifreiða um Reykjanesbraut. Þegar nefndar rásir eru hins vegar bornar saman við sporbreidd olíuflutningabifreiða og tengivagna þeirra kemur hins vegar í ljós að álag vegna olíuflutninga lendir utan rásanna. Rásirnar eru því með öðrum orðum fyrst og fremst afleiðing aksturs minni bifreiða um brautina, en ekki vegna olíuflutninga. Nærtækast er að tengja mikið slit á brautinni við víðtæka notkun negldra hjólbarða á fólksbílaflota landsmanna.

Skv. upplýsingum Vegagerðar ríkisins var meðalumferð um Reykjanesbraut 7463 bifreiðar á sólahring árið 2001 og hefur hún farið vaxandi undanfarin ár. Áætlað er að umferð stærri bíla nemi um 10% af þessari umferð, eða nálægt 750 bifreiðum á dag.

Skeljungur hf.

Shell einkaumboð



Skv. upplýsingum að framan um eldsneytisflutninga eftir Reykjanesbraut má áætla að umferð fulllestaðra olíuflutningabíla um Reykjanesbraut samsvari um 12 ferðum á dag að meðaltali. Þar sem 24 ferðir olíuflutningabifreiða á dag (fram og til baka) er aðeins örlítið brot af umferð um Reykjanesbrautina (7463 bifreið að meðaltali) er ljóst að sú umferð hefur aðeins óveruleg áhrif á vegslit Reykjanesbrautar. Áhrif þungaumferðar á yfirborðsslit vega eins og Reykjanesbrautar er ekki afgerandi, en hins vegar er almennt viðurkennt að þungaumferð geti haft áhrif á undirlag og þar með slitlag vega sem ekki eru byggðir niður á fast, en það á ekki við á Suðurnesjum.

Jafnframt má benda á að þegar hugmyndir um tvöföldun Reykjanesbrautar ná fram að ganga minnkar til muna slyshætta vegna umferðar og þar með mengunarhætta sem af henni getur hlotist.

Olíumannvirki í Helguvík.

Í greinargerð með þingsályktunartillögum benda flutningsmenn á góða aðstöðu sem er fyrir olíugeyma í Hegluvík og að það hljóti að vera skynsamlegt, með hliðsjón af almannahagsmunum og öryggi, að beina eldsneytisflutningum til Helguvíkur. Í þessu sambandi vill Skeljungur hf. upplýsa að félagið hefur athugað kosti þess að byggja upp eigin aðstöðu í Helguvík, sem þjónað gæti sem innflutningsbirgðastöð fyrir eftirspurn flugeldsneytis á Keflavíkurflugvelli. Niðurstaða þeirrar athugunar er sú að ekki er grundvöllur fyrir því að ráðast í svo umfangsmikla fjárfestingu, þar sem viðskipti á flugvöllinum eru til skamms tíma í senn.

Íslensk stjórnvöld hafa hins vegar haft til skoðunar tilboð varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli frá 14. maí 1999, um að bjóða aðstöðu sína í Helguvík til borgaralegra nota, þ.e. olíuhöfn ásamt olíubirgðastöð og eldsneytisafgreiðslu. Skeljungi hf. barst 9. ágúst 1999 erindi frá Varnarmálaskrifstofu Utanríkisráðuneytis þar sem kynntar voru hugmyndir um að bjóða fram aðstöðuna í Helguvík til borgaralegra nota. Skeljungur hf. hefur lýst yfir miklum áhuga á að hagnýta þessa aðstöðu til að taka á móti flugeldsneyti fyrir Keflavíkurflugvöll og átt fundi um málið með fulltrúum íslenskra og bandarískra stjórnvalda. Málið er enn til meðferðar hjá Utanríkisráðuneytinu þar sem það hefur verið til skoðunar í langan tíma, án þess að nokkuð hafi gerst. Vonast er til þess af hálfu Skeljungs að ekki dragist að fá niðurstöðu. Verði niðurstaðan jákvæð er unnt að taka olíuhöfnina og hluta olíubirgðastöðvarinnar í borgaralega notkun með litlum fyrirvara og flytja þannig umtalsverða flutninga af Reykjanesbraut frá sama tíma.

Virðingarfyllt,
SKELJUNGUR HF.

Kristinn Björnsson
forstjóri