

Tillaga til þingsályktunar

um hættu af völdum bensín- og olíuflutninga um Reykjanesbraut.

Flm.: Hjálmar Árnason, Ísólfur Gylfi Pálmason,
Kristján Pálsson, Sigríður Jóhannesdóttir.

Alþingi ályktar að fela umhverfisstjórnun að láta kanna hættu sem fylgir flutningum olíu og bensíns um Reykjanesbraut, einkum með hliðsjón af slyshættu á brautinni vegna álags á slitlag en ekki síður með tilliti til mengunarhættu, svo sem á vatnsbólum sveitarfélaga á Suðurnesjum, hættu á gróðurskemmdum og útblásturs flutningabifreiða.

Greinargerð.

Í skriflegu svari samgönguráðherra í þskj. 426 á 125. löggjafarþingi, við fyrirspurn fyrsta flutningsmanns tillögu þessarar um eldsneytisflutninga eftir Reykjanesbraut af höfuðborgarsvæðinu til Keflavíkurflugvallar, kemur fram að árlega er flutt gífurlegt magn jarðefnaeldsneytis um brautina frá tönkum olíufélaganna í Hafnarfirði og Reykjavík. Virðist magnið fara vaxandi:

Ár	1995	1996	1997	1998
Földi ferða	2.376	2.847	2.937	3.359
Lítrar	90.232.142	108.214.438	113.481.993	136.778.586

Flutningsmenn telja fulla ástæðu til að kannaðar verði ítarlega þær hættur sem fylgja svo umfangsmiklum olíuflutningum. Einkum skal bent á fjögur atriði:

Í fyrsta lagi leiða þungaflutningar þessir til verulegs slits á Reykjanesbraut. Vitað er að einn olíuflutningabíll með tengivagni eyðir slitlagi á við marga fólksbíla. Við bætist svo öll önnur umferð, enda sýnir reynslan að á hverju ári myndast djúpar rásir á brautinni þar sem safnast ýmist vatn eða snjór og skapar mikla slyshættu. Þekkt eru dæmi þess að bílar hreinlega „fljóti“ stjórnlaust í rásum þessum. Árlegur kostnaður samfélagsins af viðhaldi slitlagsins á Reykjanesbraut er verulegur, eða um 50 millj. kr. samkvæmt upplýsingum frá Vegagerð ríkisins. Drjúgur hluti þess kostnaðar á rætur sínar að rekja til umræddara olíuflutninga.

Í öðru lagi benda flutningsmenn á að slyshætta hlýtur að teljast nokkur af tíðum flutningum með eldfima orkugjafa á einni fjölförnustu akbraut landsins.

Í þriðja lagi fylgir mikil mengunarhætta viðamiklum olíuflutningum. Aðstæður á Suðurnesjum eru frá náttúrunnar hendi þannig að stór hluti svæðisins er gljúpt hraun þar sem vatn og annar vökvi á greiða leið í gegn. Allir olíuflutningarnir fara fram ofan við vatnsból Voga á Vatnsleysuströnd. Umferðaróhapp með olíuleka í kjölfarið mundi spilla vatnsbólum Vogamanna. Sama gildir um flutninga svartolíu til Grindavíkur en þar er ekið nærri vatnsbólum um 15.000 íbúa Suðurnesja. Telja má líklegt að þau vatnsból spilltust til lengri tíma ef full-

hlaðinn olíubíll yrði fyrir svo alvarlegu óhappi að leiddi til leka úr tönkum hans. Ekki þarf að fara mörgum orðum um hversu alvarlegt mengunarslys væri um að ræða.

Í fjórða lagi er bent á að yfir 3.000 ferðir þungaflutningabíla á ári hverju leiða af sér mikla og óþarfa losun koltvísýrings í útblæstri.

Með tillögunni mælast flutningsmenn til þess að sú mengunarhætta sem hér hefur verið bent á verði könnuð rækilega. Bent skal á að Orkustofnun ræður yfir nokkuð ítarlegum upplýsingum um grunnvatnsrennsli á Suðurnesjum og ættu þær að geta nýst vel t.d. Hollustuvernd ríkisins við mat á áhættu sem fylgir miklum olíuflutningum eftir Reykjanesbraut. Það hlýtur að teljast í alla staði eðlilegt að flytja jafnvíðkvæman farm og olíu sem stysta vegalengd á landi. Fyrir því eru bæði umhverfis- og öryggisrök. Megnið af olíu sem flutt er eftir Reykjanesbraut fer á Keflavíkurflugvöll og er ætlað flugvélum. Þá er hluti fluttur til Grindavíkur, bæði til bensínstöðva en ekki síst fiskiskipa. Flutningsmenn benda á að í Helguvík er sérstök olíuhöfn og þaðan leiðslur til Keflavíkurflugvallar. Í Grindavík er jafnframt hafnaraðstaða. Mun öruggara og þjóðhagslega hagkvæmara í alla staði hlýtur að vera að skipa olíunni upp í þessum tveimur höfnum. Með því móti væri dregið úr slysaáttu í umferð, umhverfis- sjónarmiða gætt og slit á vegum stórlega minnkað.