

um vararaforku.

Flm.: Davíð Aðalsteinsson, Guðmundur Bjarnason, Stefán Guðmundsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að hlutast til um að gerð verði áætlun um magn og nýtingu vararaforku í landinu í neyðartilvikum vegna orkuskorts.

Greinargerð.

Eins og tillaga þessi ber með sér, gerir hún ráð fyrir að tekin verði afstaða til þess, hve mikið magn vararaforku skuli vera tiltækt í landinu vegna öryggissjónarmiða, en jafnframt að gerð verði áætlun um nýtingu þeirrar orku miðað við hinar ýmsu aðstæður sem ráða þarf fram úr ef í nauðir rekur vegna orkuskorts í einstökum landshlutum eða byggðakjörnum.

Nú kann einhver að spyrja sem svo: Er ekki fyllsta öryggis gætt með þeim ráðstöfunum sem gerðar hafa verið í orkuöflun og orkudreifingu?

Auðvitað hefur öryggi aukist vegna samtengingar orkuflutningslína, og vonandi verður næsta stórvirkjun reist utan eldgosa- og jarðskjálftasvæða, en hvort tveggja eykur mjög á öryggi. Með tilliti til orkuþarfarar nú á tímum og orkuöflunar virðist því augljóst, að það þarf að halda öllu til haga.

Staðsetning meginraforkuvera okkar á helstu jarðskjálfta- og eldgosasvæðum hlýtur að vekja spurningar um, hvernig færi ef til meiri háttar náttúruhamfara kæmi, að því er varðar orkumannvirkin sjálf, svo sem gufuvirkjanir, vatnsaflsvirkjanir, flutningslínur og vatnsfarvegi og uppistöðulón. Hvað ætla menn að taka til bragðs, ef slíkir alburðir knýja dyra um miðjan vetur, þegar hart er frost? Sjálfsagt yrði flestum svarafátt. Reynslan sýnir jafnframt að raforkuframleiðslan er í hættu stöð þegar saman fer lítil úrkoma og lágt hitastig, en það gildir jafnt um allt land. Meiri háttar bilanir geta jafnframt orðið á flutningslínunum vegna jarðskjálfta, veðurhæðar og/eða ísingar. Sú staðreynd, hve þjóðin er algjörlega háð þessum orkugjafa í sínu daglega lífi, hlýtur að kalla á lágmarksöryggi.

Þess vegna er sú tillaga flutt, sem hér er verið að gera grein fyrir, svo að hægt verði að svara þótt ekki væri nema hluta þeirra spurninga sem vakna þegar hugað er að ráðstöfunum til þess að afstýra neyðarástandi vegna orkuskorts.

Þegar talað er um vararaforku er átt við orku sem hægt er að grípa til í neyðartilfellum. Hér verður ekki reynt að meta, hversu mikil vararaforka þarf að vera fyrir hendi, svo að lágmarksöryggis sé gætt, enda gerir tillagan ráð fyrir slíku mati. Fyrir eru í landinu allnokkrar olíurafstöðvar, sem ekki eru notaðar lengur eða munu verða lagðar af til daglegrar notkunar. Í fljótu bragði virðist sjálfsagt að halda þessum stöðvum við, halda þeim í því horfi, að þær verði tilbúnar til gangsetningar ef á þarf að halda.

Í því skyni að nýta til hins ítrasta alla vararaforku, sem fyrir er í landinu, verður ekki litið fram hjá þeim möguleikum sem felast í nýtingu skipastólsins í því sambandi. Tekið skal fram, að raforkuframleiðsla er mjög mismunandi eftir skipum og nýrri skipin eru með 380 volta kerfi. Heildarorkuframleiðsla allra togara og vöruflutningaskipa samanlagt er um 60—70 megawött. Eitt skip er þó rétt að nefna sérstaklega, en það er rannsóknarskipið Bjarni Sæmundsson, sem getur framleitt um 1400 kw. Mörg áðurnefndra skipa eru með sérstakan landtengibúnað til þess að nýta raforku úr landi. Þessi búnaður, bæði í landi og í skipum, er ekki gerður til þess að flytja nema mjög takmarkað afl, mest um 40—50 kw., sem er að sjálfsögðu langt undir því sem skipin geta framleitt. Til þess að geta flutt verulegt magn orku verður því að leggja svera strengi frá aðaltöflum skipanna í spennu sem komið er fyrir í landi til þess að geta flutt raforkuna á hærri spennu inn á flutningskerfi til notenda.

Því skal ekki neitað, að ýmsar aðrar forsendur en tæknilegar geta vegið þungt í þeim aðgerðum sem hér er bent á að því er skipastólinn varðar, svo sem bryggju-pláss á hinum einstöku stöðum miðað við orkuþörf viðkomandi byggðarlags sem og fjölmörg skipulagsatriði og kostnaður.

Hér hefur í stuttu máli verið fjallað um eðli og tilgang þessarar till. til þál. og jafnframt bent á leið til þess að nálgast lágmarksöryggi. Til þess að vinna slíka áætlun sem þessi tillaga gerir ráð fyrir þarf auðvitað samstarf fjölmargra aðila að koma til, en eðlilegast væri að Almannavarnir ríkisins hefðu hönd í bagga með því verki.