

Sp.

74. Tillaga til þingsályktunar

[70. mál]

um athugun á hagkvæmni rafknúinna samgöngutækja.

Flm.: Pétur Sigurðsson, Sverrir Hermannsson, Sigurlaug Bjarnadóttir,
Oddur Ólafsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta fara fram athugun á kostnaði þess, að tekin verði í notkun hér á landi rafknúin samgöngutæki.

Jafnframt skal gerður samanburður á hagkvæmni þeirra og annarra samgöngutækja, sem nú eru í notkun. Skal í þeim samanburði tekið tillit til hugsanlegra orkukaupa frá innlendum aflugjafa.

Stefnt skal að því, að athugun þessari verði lokið sem fyrst og niðurstöður liggi fyrir á næsta Alþingi.

Greinargerð.

Till. þessi var flutt á 92. löggjafarþinginu, en varð þá ekki útrædd. Hún er nú endurflutt óbreytt. Eftirfarandi grg. fylgdi þá till.:

„Okkur íslendinga mun ekki greina á um nauðsyn þess, að orka okkar fallvatna verði leyst úr læðingi svo fljótt sem fjárhagsleg geta þjóðarinnar leyfir.

Ekki mun heldur ágreiningur um, að hagkvæmustu virkjunina beri að velja hverju sinni, svo að verð hvernar orkueiningar verði sem lægst.

Um hið síðarnefnda fæst þó eigi samstaða, nema tryggt sé, að sem flestir landsmenn fái að njóta þeirra hagsbóta, sem slíkri virkjun fylgja og ná má t. d. með samtengingu dreifikerfanna, enn fremur að rekstrargrundvöllur slíkrar virkjunar sé fyrir hendi, m. a. með tryggðri sölu á nauðsynlegu magni framleiðslunnar.

Í seinni tíð hefur því mjög verið haldið á lofti, að orku stórvirkjana beri landsmönnum sjálfum svo sem hægt er að nýta. Bent er á ýmsar leiðir til frekari nýtingar

raforku hér á landi, svo sem til íbúðarhúshatunar, gróðurhúshatunar og margs konar iðju og iðnaðar. Allt er þetta sjálfsagt, þótt flm. telji enga goðgá að selja erlendum aðilum orku, ef slík sala bæði tryggir virkjunarframkvæmdir og rekstrar-grundvöll orkuvers.

Í framangreindum umræðum hefur litt eða ekkert verið rætt um rafknúin samgöngutæki og eru þau þó vel þekkt um nær allan heim, og hafa fjölmargir íslendingar kynnst þeim af eigin raun.

Í því sambandi er vert að veita því athygli, að slík samgöngutæki virðast mikið notuð í löndum, sem framleiða sína raforku í olíu- og kolakynntum orkuverum, m. a. í löndum, sem verða að kaupa sína olíu að um langa vegu. Eftir því sem flm. er kunnugt, munu Svíþjóð og Japan standa einna fremst í notkun slíkra tækja. Er það eðlilegt, þegar þess er gætt, að þessar þjóðir eru meðal háþrúðustu iðnaðarþjóða heims.

Upplýsingar um reynslu, nýtni og rekstrarkostnað slíkra samgöngutækja eru þegar fyrir hendi hjá þessum þjóðum o. fl. Fullvist má telja, að sú herferð, sem þegar er hafin gegn mengun loftis í stórborgum víðs vegar um heim frá umferð olíu- og bensín-drifinna ökutækja, eigi eftir að valda byltingu í þróun samgöngumála þéttbýlissvæða á næstu árum. Þótt mengunarhætta vegna umferðar sé ekki yfirvofandi í sama mæli á þéttbýlissvæðinu umhverfis Reykjavík og Hafnarfjörð, mun ekkert tæknilegt vandamál því til fyrirstöðu, að á þessu svæði verði t. d. farartæki til farþegaflutninga knúin raforku frá loftlinu, ef hagkvæmt þykir. Verða þá, svo að samamburður fái, að liggja fyrir upplýsingar um stofn- og rekstrarkostnað strætisvagna og áætlunarbíla í þessum byggðarlögum.

Flm. hafa þó ekki einungis í huga, að slík samgöngutæki yrðu eingöngu á þéttbýlissvæðinu, heldur einnig til að tryggja samgöngur milli þéttbýlis og dreifbýlis með margvíslegum fjárhags- og menningarlegum hagsbótum, sem því geta fylgt.

Á okkar mælikvarða er nú varið óhemju fé til allra þátta samgöngumála, í lofti, á láði og legi. Að flestra mati mun enn meira hlutfallslega þurfa til þessara mála á næstu árum og áratugum.

Vegakerfi okkar verður alltaf dýrt og enn dýrara með varanlegu slitlagi, en krafa um slíkt slitlag á fjölförnustu vegum okkar verður sífellt háværi. Verra er, að slík vegalagning, eða önnur, er engin trygging fyrir stöðugum og nauðsynlegum samgöngum til staða, sem þörf hafa á slíku, fyrst og fremst vegna snjóá og mikillar ísingar langtímum saman. Í þessu sambandi má strax slá föstu, að tvisporabrautir ásamt vögnum kosti mikið fé, og dýrari munu einsporabrautir, sérstaklega ef sporinu er lyft frá jörðu. Þeim fylgir þó sá kostur, að snjór og ís mundu e. t. v. ekki verða meiri farartálmi á slíkri braut en raforkuhitun gæti eytt. Um reynslu slíkra brauta mun hægt að fá upplýsingar frá Japan og víðar.

Hér hefur verið lauslega drepit á mjög dýrur framkvæmdir, svo að við íslendingar getum nýtt tækni rafknúinna samgöngutækja, sem fá orku sína bæði frá loftlinum og sporum.

En á móti getur einnig komið sparnaður við dýrur vegalagnir, sparnaður við samgöngur á sjó og í lofti, við kaup á olíu, bensíni, hjólbörðum og farartækjum erlendis frá, auk orkusölunnar frá orkuverum framtíðarinnar, sem byggjast munu á auðlindum þjóðarinnar — auk fiskimiða, — fallvötnum okkar.“