

Sp. 17. Tillaga til þingsályktunar [16. mál]
um athugun á hagkvæmni rafknúinna samgöngutækja.

Flm.: Pétur Sigurðsson, Sverrir Hermannsson.

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

Athugun þessi skal beinast bæði að samgöngum innan þéttbýlissvæða og á lengri

leiðum. Jafnframt skal gerður samanburður á hagkvæmni þeirra og annarra samgöngutækja, sem eru í notkun.

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

Greinargerð.

Pingsályktunartillaga sú, sem hér er flutt, hefur itrekað verið flutt á Alþingi allt frá því að Magnús Kjartansson gegndi störfum iðnaðar- og orkumálaráðherra. Ekki hefur tillagan fengið afgreiðslu þrátt fyrir fjálglegt tal ýmissa um aukinn sparnað í kaupum erlendrar orku og betri og meiri nýtingu á því ótamda afli sem til sjávar rennur.

Á síðasta þingi var reynt að hafa nokkuð annan hátt á.

Flm. þessarar þáttill. fluttu þá breytingartillögu við fjárlagafrumvarpið þess efnis, að ákveðinni fjárupphæð yrði varið til þeirrar athugunar sem þáttill. gerir ráð fyrir, þ. e. til athugunar á hagkvæmni rafknúinna samgöngutækja. Þegar mælt var fyrir þessari brtt. skýrði flm. frá því, að það hefði vakið undrun, að á sama tíma og þáttill. um slíka athugun og fjármögnun hennar fékkst ekki afgreidd á Alþingi tókst prófessor einum við Háskóla Íslands að fá a. m. k. milljónatug úr pússi þáv. iðnaðarráðherra, sem enginn vissi úr hvaða vasa var dregin, til kaupa á rafknúnum smábíl.

Þetta þótti enn furðulegra þegar þess var gætt, að á Alþingi, sem eitt hefur með slíkar fjárveitingar að gera, hafði verið barist árum saman fyrir samþykkt þeirrar tillögu sem hér er flutt.

Framangreind brtt. var felld af stuðningsmönnum ríkisstjórnarinnar. Meiri undrun vakti þegar þrjár þessara stuðningsmanna fluttu stuttu síðar þáttill. um „að ríkisstjórnin láti fara fram könnun á hagnýtu gildi þeirra hugmynda sem upp hafa komið um rafknúna járnbraut til notkunar á mestu þéttbýlissvæðunum suðvestanlands og austur yfir fjall“.

Tillaga þeirra þremmenninganna er efnislega sú sama og við flm. þessarar þáttill. höfum flutt árum saman, nema athugun sú, sem þremmenningarnir fara fram á að verði gerð, er bundin við ákveðið landssvæði og ákveðna járnbrautarlögn hér á suðvesturlandi.

Í grg. með tillögu okkar er sérstaklega getið um þéttbýlissvæðið á stór-Reykjavíkursvæðinu, og í umræðu hefur verið bent á hringinn Reykjavík—Suðurnes—Selfoss—Hveragerði.

En að sjálfsögðu koma til greina fleiri forsendur en mannfjöldinn á suðvesturlandi þegar slík athugun fer fram. Má t. d. benda á flutningskostnað á kílómetra til og á milli staða sem samgöngum verður að halda uppi við vetur sem sumar, og ber þá að horfa á þá þörf m. a. með öryggis-, atvinnu-, félags- og menningarleg sjónarmið í huga.

Sjálfsagt virðist, þegar heildarathugun er gerð á þessum málum, eins og lagt er til með þessari tillögu, að kanna hagkvæmni þess að tengja saman þorp og bæi víðs vegar um land með rafknúnum samgöngutækjum með framangreind sjónarmið í huga.

Má benda t. d. á Eyjarfjarðarbyggðir og Vestfirði. En sérstaklega ber að hafa í huga slíka samtengingu milli byggðakjarna eins og Fáskrúðsfjarðar, Reyðarfjarðar, Egilsstaða, Eskifjarðar og Neskaupstaðar, þegar ákvörðun verður tekin um stóriðju á Austurlandi. Hið sama gildir um Hvammstanga, Blönduós, Skagaströnd, Sauðárkrók og Hofsó, þegar ákvörðun verður tekin um stórvirkjun í Norðurlandskjördæmi vestra. Verður nánar vikið að þessum þætti í framsögu.

Þegar þáttill. þessi var síðast flutt fylgdi henni grg. sem hér fylgir á eftir lítið breytt:

„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 hverrar 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, og 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 að nýta svo sem hægt er. Bent er á ýmsar leiðir til frekari nýtingar raforku hér á landi, svo sem til íbúðarhúsa hitunar, gróðurhúsa hitunar, saltvinnslu, járnbræðslu og margs konar iðju og iðnaðar. Allt er þetta sjálfsagt, þótt flm. telji sjálfsagt að selja erlendum aðilum orku og aðstöðu, ef slík sala bæði tryggir virkjunarframkvæmdir og rekstrargrundvöll orkuvers.

Í framangreindum umræðum hefur lítt 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 kolakyntum orkuverum, m. a. í löndum sem verða að kaupa sína olíu að um langa vegu. Eftir því sem flm. er kunnugt, munu Svíþjóð, Japan, Vestur-Þýskaland og Bretland 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 lofta 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 loftlínu, ef hagkvæmt þykir. Verða þá, svo að samanhættur fái, m. a. að liggja fyrir upplýsingar um stofn- og rekstrarkostnað strætisvagna og áætlunarþila í þessum byggðarlögum.

Flm. hafa þó ekki einungis í huga að slík samgöngutæki verði 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 miklu 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 háværari. 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 langlímum saman. Í þessu sambandi má strax slá föstu, að tvi-sporabrautir ásamt vögnum kosta 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 dregið á mjög dýrur framkvæmdir, svo að við Íslendingar getum nýtt tækni rafknúinna samgöngutækja, sem fá orku sína bæði frá loftlínum og sporum.

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