

Sp.

316. Tillaga til þingsályktunar

[193. mál]

um bann við því, að hljóðfráar þotur fljúgi yfir Ísland.

Flm.: Magnús Kjartansson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að leggja bann við því, að hljóðfráar þotur fljúgi yfir Ísland og landgrunnssvæðið umhverfis landið með svo miklum hraða, að sprengihljóð myndist.

Greinargerð.

Flugvélaferksmiðjur vinna nú kappsamlega að því, að tekið verði að nota hljóðfráar þotur í farþegaflugi, en jafnframt hafa menn vaxandi áhyggjur af áhrifum þeirra á umhverfi sitt. Þar kemur til gnýr í námunda við flugvelli, mun meiri en hann gerist nú verstur, mikil gasmyndun í háloftunum, sem ýmsir óttast að kunni að leiða til loftslagsbreytinga, en þó umfram allt sprengihljóðið, sem berst frá þotunum til jarðar.

Sprengihljóðið stafar af því að breytingar á loftþrýstingi frá hljóðfrárra þotu mynda keilulaga þrýstibylgju, sem berst skáhallt niður á við aftur frá vélinni. Þrýstibylgjan berst til jarðar á geysistöru svæði með meiri hraða en hljóðið og spannar yfir eina 100 kílómetra á breiddina. Hver staður á þessu svæði verður fyrir sprengihljóði, sem er venjulega tvær hveillar sprengingar með millibili, sem nemur þriðjungu úr sekúndu. Venjulega er sprengihljóðið öflugast undir braut flugvélarinnar, en minnkar niður í helming á jöðrunum. Á skeifulaga svæði fremst í þrýstibylgjunni magnast sprengihljóðið svo mjög, að það veldur skelfingu manna og dýra, og læknar telja, að það geti verið háskalegt, til að mynda fólki með hjartagalla.

Auk þess sem sprengihljóð þetta er lítt bærilegt og vafalaust hættulegt mönnum og dýrum, getur það valdið verulegu tjóni á mannvirkjum, gleri og öðrum brothættum efnum. Tilraunir, sem gerðar voru í Oklahoma City 1964, — en þá voru hljóðfráar herþotur láttnar fljúga yfir borgina 1253 sinnum á sex mánuðum, — leiddu til þess, að dómstólar úrskurðuðu skaðabætur, sem námu 200 000 dollurum, vegna tjóns á eignum manna. Samt var sprengihljóðið frá herþotum þessum mun minna en þau áhrif, sem verða af hljóðfráum farþegaþotunum.

Öll eru þessi mál nú til sérstakrar athugunar hjá Alþjóðaflugmálasambandinu, ICAO, og mun vera stefnt að alþjóðlegri ráðstefnu til að fjalla um þessi vandamál. Mörg lönd hafa hins vegar ekki talið sér fært að bíða eftir slíkri ráðstefnu og þegar lýst yfir verulegum takmörkunum á því að leyfa hljóðfráum þotum afnot af lofthelginni. Írland, Kanada, Holland, Noregur, Sviss, Svíþjóð og Vestur-Þýzkaland hafa þegar sett þau skilyrði fyrir flugleyfi, að sprengihljóðin megi ekki vera hættuleg heilsu manna eða valda tjóni á mannvirkjum. Stjórnir Bandaríkjana og Bretlands lýstu yfir því í fyrria, að þær hefðu í hyggju að hanna skilyrðislaust, að hljóðfráar farþegaþotur flygju yfir löndum þeirra með hraða, sem ylli sprengihljóði, er bæríst til jarðar. Fróðlegt er, að þarna er einmitt um tvö ríki að ræða, sem eru að framleiða hljóðfráar farþegaþotur (Concorde og Boeing). Ýmis fleiri ríki hyggja nú á hliðstæðar ráðstafanir. Tillögur um bann við slíku flugi liggja fyrir þjóðþingum Danmerkur, Noregs og Svíþjóðar, og fyrir Norðurlandaráði liggur tillaga, þar sem skorað er á ríkisstjórnir allra Norðurlanda að ákveða slíkt bann.

Aðilar þeir, sem hyggja á að taka upp farþegaflug með hljóðfráum þotum, lýsa nú yfir þeirri ætlun sinni, að vélarinnar verði aðeins láttnar fljúga með fullum hraða yfir hafi og strjálbyggðum löndum. Ísland er eitt hinna strjálbyggðu landa. Því er sjálfsagt, að nú þegar verði gerðar ráðstafanir til þess að vernda landsmenn fyrir þeim ófögnuði, sem fylgja mundi því, ef hljóðfráum þotum væri heimilt að nota lofthelgi okkar. Með því yrðu Íslendingar einnig þátttakendur í baráttu, sem nú er háð víða um lönd gegn þessari tilgangslausu, ómennsku tækninýjung.