



23. mars 2021

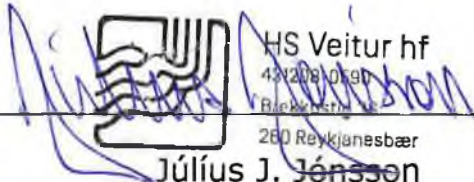
Efni: Frumvarp til laga um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2, þingskjal 439, mál 353.

HS Veitur hf hafa lengi haft miklar áhyggjur af þessu máli og hafa séð umsógn Samorku og teka undir öll þau sjónarmið sem þar koma fram.

HS Veitur leggja mikla áherslu á að Suðurnesjalína 2 verði lögð sem allra fyrst. Afhendingaröryggi er mjög ábótavant og eins og staðan er í dag er ekki unnt að bæta við neinni notkun á svæðinu og hafa HS Veitur þurft að hafna tengingu á nokkrum millistórum notendum (10 – 30 MW) þar sem ekki er unnt að fá flutning á orkunni. Núverandi ástand er með öllu óviðunandi og þarf að laga sem allra fyrst.

Virðingarfyllst,

F.h HS Veitna hf


HS Veitur hf
42208 01st
Brekustígur 36
260 Reykjanesbær
Júlíus J. Jónsson
Forstjóri.

B.t. umhverfis- og samgöngunefndar

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Reykjanesbæ, 20. apríl 2021

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um lagningu Suðurnesjalínu 2

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis er með til meðferðar frumvarp til laga um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2, þskj. 439 á 353. máli. Frumvarpið felur í sér að Alþingi lögfesti heimild til að veita Landsneti framkvæmdaleyfi við lagningu Suðurnesjalínu 2 í landi sveitarfélaganna Hafnarfjarðar, Grindavíkur, Reykjanesbæjar og Voga.

Þróunarfélag Keflavíkurflugvallar (Kadeco) leggur áherslu á mikilvægi þess að réttur sveitarfélaga sé virtur og hvetur alla hlutaðeigandi aðila, framkvæmdaraðila, viðkomandi sveitarfélög, Alþingi og aðra til að leggja sig fram við að tryggja framgang Suðurnesjalínu 2 í sem mestri sátt og í samræmi við fyrirliggjandi áætlanir. Þá vill Kadeco nota tækifærið til að áréttta mikilvægi þess fyrir þróun og uppbyggingu sjálfbærs samfélags og nýtingu atvinnutækifæra á Suðurnesjum að orkuöryggi svæðisins verði tryggt. Kadeco tekur því undir það sem segir í greinargerð frumvarpsins um nauðsyn þess að styrkja flutningskerfi raforku á Suðurnesjum og undirbúa svæðið fyrir aukna raforkuþörf.

Einhæft og brothætt atvinnuástand á Suðurnesjum

Skráð atvinnuleysi Vinnumálastofnunar á Suðurnesjum í febrúar 2021 var 24% sem er rúmlega tvöfalt meira en atvinnuleysi á landsvísu sem var 11,4%. Neikvæð þróun atvinnuleysis á Suðurnesjum umfram aðra landshluta er ekki ný af nálinni og hófst ekki með þeirri efnahagslegu niðursveiflu sem orðið hefur í kjölfar heimsfaraldurs kórónaveirunnar. Þvert á móti má segja að hún sé einkenni á atvinnulífnum á Suðurnesjum og afleiðing þess hve einhæft það hefur verið um langa tíð og þar af leiðandi brothætt og viðkvæmt fyrir sveiflum í þeim atvinnugeirum sem það hefur byggt á. Síðastliðin 10 ár hafa leitt þetta bersýnilega í ljós.

Mikill vöxtur í ferðaþjónustu á Íslandi og á heimsvísu á öðrum áratug tuttugustu aldarinnar leiddi til mikillar fjölgunar farþega um Keflavíkurflugvöll. Aukin umsvif á flugvöllinum leiddu til hraðs og mikils vaxtar á Suðurnesjum, nægrar atvinnu og fordæmalausrar fólksfjölgunar. Þetta reyndist hins vegar brothætt staða eins og í ljós kom strax haustið 2018 þegar halla fór undan fæti hjá flugfélaginu WOW Air og síðan gjaldþrot þess vorið 2019. Haustið 2018 fór atvinnuleysi á svæðinu að aukast umfram aðra landshluta og í febrúar 2020, síðasta mánuðinn áður en áhrif heimsfaraldursins byrjuðu að koma fram, var atvinnuleysi 9,1% samanborið við 5% á landinu öllu. Síðan þá hefur heimsfaraldurinn nánast lamað ferðalög í heiminum með ýmsum afleiðingum og þar með talið auknu atvinnuleysi á Suðurnesjum. Það er ljóst að ekki er sjálfbært fyrir atvinnulíf á svæðinu að reiða sig um of, eða nær eingöngu, á eina stoð. Sú stoð hefur verið í formi ferðaþjónustu undanfarinn áratug en þar áður treysti margt Suðurnesjafólk á störf tengd umsvifum varnarliðsins á svæðinu en eins og þekkt er fór varnarliðið af landi brott árið 2006 með tilheyrandi fækkun starfa.

Markviss stefnumótun, samvinna og orkuöryggi er forsenda árangurs

Sú áhætta sem einhæft atvinnulíf hefur skapað fyrir samfélagið á Suðurnesjum er fyrir löngu ljós. Þess vegna hafa verið gerðar ýmsar tilraunir og atlögur að því að auka fjölbreytni atvinnulífsins á svæðinu, með misgóðum árangri eins og dæmin sanna sem má að einhverju leyti rekja til skorts á samvinnu, samráði og sameiginlegri framtíðarsýn hagaðila á svæðinu.

Á undanförunum árum hafa sveitarfélögin á svæðinu ásamt helstu hagaðilum þess vegna komið saman til að marka sameiginlega stefnu og sýn fyrir svæðið til framtíðar. Þetta hefur bæði verið gert í tengslum við gerð sóknarætlunar Suðurnesja 2020-2024 sem og á vegum Suðurnesjavettvangs, umræðuvettvangs hagaðila á Suðurnesjum. Þessi samvinna hefur leitt af sér framtíðarsýn á grundvelli mikillar greiningar og stefnumótunarvinnu sem aðilar á svæðinu eru samþykki að vinna samkvæmt.

Mikilvægt er talið að nýta tækifærin sem fólgin eru í grænni orku svæðisins, t.d. með stofnun vistvæns auðlindagarðs og að stuðla að orkuskiptum á Suðurnesjum með hliðsjón af staðsetningu Keflavíkurflugvallar. Flest þau tækifæri sem eru nefnd byggja á orkuvinnslu og orkunýtingu til umhverfisvænnar atvinnuuppbyggingar. Þetta eru tækifæri sem raunhæft er að verði að veruleika og muni verða til þess að auka fjölbreytni og stöðugleika atvinnulífsins á svæðinu. Á sama tíma er ljóst að til þess að mögulegt sé að vinna að þeim markvisst þarf að tryggja afhendingaröryggi raforku á svæðinu til frambúðar. Ein meginniðurstaða Suðurnesjavettvangs var að bakhjarlar vettvangsins, sveitarfélögin á Suðurnesjum, Kadeco, Isavia og SSS, undirrituðu yfirlýsingu um að hraða innleiðingu hringrásarhagkerfisins. Að snúa vörn í sókn, efla atvinnulíf og styrkja innviði svæðisins og stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda.

Þróunaráætlun nærumhverfis Keflavíkurflugvallar

Kadeco vinnur að gerð þróunaráætlunar nærumhverfis Keflavíkurflugvallar og horfir í því skyni til ársins 2050. Tækifærin eru mikil og snúa þau ekki eingöngu að ferðapjónustu og flugi. Staðsetningin á milli Evrópu og Ameríku, nálægðin við höfuðborgarsvæðið, mannauður sveitarfélaga og kostir íslensks samfélags eru ótvíræðir fyrir framtíðar þróunarsvæði. Græn orka, sveigjanleiki og aðlögunar- og samstarfshæfni samfélagsins eru sömuleiðis þættir sem gegna stóru hlutverki í samskiptum og viðskiptum þjóða.

Þróunaráætlun svæðisins mun vera mótuð með sjálfbærni að leiðarljósi og tefla fram tækifærum sem nýta innlenda, græna orkugjafa. Sem dæmi um möguleg tækifæri má nefna framleiðslu vetnis til útflutnings og fyrir flugvélar sem fara um Keflavíkurflugvöll, uppbyggingu rafhleðslustöðva fyrir flug á leið yfir Norður-Atlantshaf, framleiðslu rafhlaða fyrir bílasamgöngur og fleira. Það er hins vegar ljóst að til þess að þessir kostir og margir aðrir geti orðið að veruleika þurfa réttar forsendur að vera til staðar. Ein af þeim er að afhendingaröryggi raforku á Suðurnesjum verði tryggt til framtíðar. Sú ótrygga staða hvað þetta varðar og sem nú er uppi hefur þegar leitt til þess að hugmyndir og áform hafa frestast eða farið annað.

Annað úrlausnarefni sem kallað verður eftir í samkeppni um þróunaráætlun svæðisins, sem fara mun fram á árinu, eru samgöngur milli flugvallar og höfuðborgarsvæðis. Áhugavert verður að fylgjast með þeim samgöngumátum eða -breytingum sem þátttakendur í samkeppninni munu tefla fram og er búist við ófyrirséðum tillögum hvað þetta varðar. Mikilvægt er að veghelgunarsvæði Reykjanesbrautar verði

virt komi til þess að kallað verði eftir notkun á þeim við þróun samgangna á milli höfuðborgarsvæðis og flugvallar.

Tækifærin blasa við og með vandaðri, framsýnni áætlanagerð og góðu samstarfi verður hægt að nýta það besta sem svæðið hefur upp á að bjóða. Kadeco vill því skora á alla hlutaðeigandi aðila að beita sér fyrir því að ekki verði frekari tafir á uppbyggingu Suðurnesjalínu 2 og snúa bökum saman um að nýta tækifærin til hagsbóta fyrir samfélagið á Suðurnesjum.

Kadeco hvetur alla hlutaðeigandi aðila, framkvæmdaraðila, viðkomandi sveitarfélög, Alþingi og aðra til að sameinast um að tryggja framgang Suðurnesjalínu 2 í samræmi við þær framkvæmdaáætlanir sem fyrir liggja.

Virðingarfyllt,

Pálmi Freyr Randversson
framkvæmdastjóri Próunarfélags Keflavíkurflugvallar

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Alþingi
101 Reykjavík

19.3.2021
2021-03-55/0.11.1

Efni: Frumvarp til laga um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2, þskj. 439 á 353. máli.

Umhverfis- og samgöngunefnd hefur til umfjöllunar frumvarp til laga um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2, þskj. 439 á 353. máli. Markmiðið með framlagningu frumvarpsins er að lögfest verði heimild til að veita Landsneti leyfi til framkvæmdar við lagningu Suðurnesjalínu 2 í landi sveitarfélaganna Hafnarfjarðar, Voga, Reykjanesbæjar og Grindavíkur.

Mikilvægi framkvæmdar

Í dag er ein 132 kV raflína, Suðurnesjalína 1, sem sér um flutning raforku til og frá Suðurnesjum. Línan liggur frá Hamranesi í Hafnarfirði að Fitjum í Reykjanesbæ. Þar sem Suðurnesjalína 1 er eina línan sem flytur raforku til og frá Suðurnesjum, eru ekki til staðar aðrar flutningsleiðir ef hún fer úr rekstri. Áhrif þess að Suðurnesjalína 1 fari skyndilega úr rekstri er nær undantekningarlaust straumleysi á Suðurnesjum, með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á heimili og fyrirtæki.

Með tilkomu Suðurnesjalínu 2 verður flutningskerfið sveigjanlegra í rekstri og afhendingaröryggi eykst til muna, hvort sem er til að mæta óvæntum útleysingum í raforkukerfinu eða þegar taka þarf einingar úr rekstri vegna viðhalds. Eftir því sem orkunotkun og/eða orkuframleiðsla eykst á Suðurnesjum verður svæðið mikilvægari hluti af orkukerfi landsins.

Auka þarf flutningsgetu raforku milli Suðurnesja og sterka flutningskerfisins á Suðvesturlandi (sem rekið er á 220kV spennu) og er Suðurnesjalína 2 þar mikilvæg tenging. Jafnframt er bætt tenging virkjana á Reykjanesi við Hamranes í Hafnarfirði stuðningur við afhendingaröryggi höfuðborgarsvæðisins. Raforkuflutningur til og frá Suðurnesjum hefur breyst mikið á síðasta aldarfjórðungi. Fram til ársins 2005 var raforka flutt frá höfuðborgarsvæðinu til Suðurnesja en síðasta áratug hafa verið verulegir flutningar á raforku frá Suðurnesjum inn á höfuðborgarsvæðið samhliða aukinni vinnslu á svæðinu. Auk aukinnar framleiðslu raforku á svæðinu þá hefur eftirspurn eftir raforku aukist mikið, bæði hjá almennum notendum og stórnotendum.

Eins og fram kemur í greinargerð frumvarpsins hafa Suðurnes verið sett í forgang með þingsályktun um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku nr. 26/148. Með því hafa stjórnvöld undirstrikað mikilvægi uppbyggingar flutningskerfis raforku á svæðinu. Þá hafa stjórnvöld reynt að skýra heimildir Landsnets til að velja annan kost en þann sem hagkvæmastur er með því að skilgreina viðmið sem sett eru fram í stefnu stjórnvalda um lagningu raflína.

Tímalengd undirbúnings og forsendur leyfisveitingar

Þrátt fyrir að um sé að ræða afar mikilvæga framkvæmd hefur ekki tekist að ljúka við hana þótt undirbúningur hafi staðið yfir með hléum í hátt í tuttugu ár. Á þeim tíma hefur framkvæmdin í tvígang sætt mati á umhverfisáhrifum auk þess sem reynt hefur á ýmis ágreiningsmál fyrir dómstólum, kæruneftundum og stofnunum.

Við undirbúning framkvæmdar líkt og Suðurnesjalínu 2 eru fjölmörg álitamál sem þarf að skoða og rannsaka. Einnig þarf að afla ólíkra leyfi og álit áður en komist er að niðurstöðu um hvað sé álitlegasti valkostur svo framkvæmdir geti hafist. Í undirbúningi verkefnisins hefur m.a. verið metinn kostnaður, öryggi við rekstur og umhverfisáhrif við ólíka kosti. Jafnframt hefur Landsnet reynt að skapa betri sátt um framkvæmdina með auknu samráði við hagsmunaaðila. Við mat á rekstraröryggi línunnar á svæðinu hefur

loftlínukosturinn verði metinn öruggari m.t.t. náttúruvár, jafnframt er það mun hagkvæmari kostur en jarðstrengur.

Í umhverfismati Suðurnesjalínu 2 var lagt sambærilegt mat á nokkra valkosti, m.a. jarðstrengsvalkosti sem féllu ekki undir viðmið í stefnu stjórnvalda. Nú liggur fyrir niðurstaða umhverfismats sem sýnir að umhverfisáhrifin af valkostunum sem voru metnir teljast á heildina litið ekki verða „umtalsverð“. Horft var til þessara umhverfislegu sjónarmiða við ákvörðun um aðalvalkost. Eins og Landsnet byggir á í rökstuðningi fyrir aðalvalkosti sínum, þá er meginreglan í stefnumörkun stjórnvalda um lagningu raflína að notast skuli við loftlínur í meginflutningskerfinu nema annað sé talið æskilegra m.a. út frá umhverfissjónarmiðum. Með vísun til framangreindrar niðurstöðu um umhverfisáhrif aðalvalkostar og áhrifa annarra valkosta, þar sem vægi áhrifa á ýmsa umhverfispætti er í sumum tilvikum metið lægra en aðalvalkostar, telur Landsnet að sá munur réttlæti ekki val á dýrari kosti. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að ákvæði raforkulaga leggja þá skyldu á Landsnet að byggja flutningskerfi raforku upp á hagkvæman hátt að teknu tilliti til öryggis, skilvirkni, áreiðanleika afhendingar, gæða raforku og stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku. Ákvarðanir um framkvæmdir þurfa að byggja á heildstæðu mati á öllum þáttum viðkomandi framkvæmdar, þeim hagsmunum sem að baki liggja og áhrifum á raforkunotendur. Þá getur vart talist rökrétt eða í samræmi við lög að velja dýrari kost sem að auki hefur í för með sér minna afhendingaröryggi fyrir notendur á svæðinu.

Ef marka má afgreiðslu skipulagsnefndar Sveitarfélagsins Voga frá 16. mars sl. á framkvæmdaleyfisumsókn Landsnets vegna Suðurnesjalínu 2 mun sveitarfélagið ekki fallast á að veita leyfi fyrir aðalvalkosti. Þrátt fyrir mikilvægi framkvæmdarinnar, allt sem á undan er gengið, viðleitni til að skapa víðtækari sátt um framkvæmdir, bæði með skýrari afstöðu stjórnvalda og auknu samráði af hálfu Landsnets umfram lagaskyldu, og eins með því að veita sveitarfélögum andrúm til að komast að sameiginlegri niðurstöðu í þessu tiltekna máli stefnir því allt í að ekki náist einróma niðurstaða um framkvæmdina. Þannig veiti þrjú af fjórum sveitarfélögum framkvæmdaleyfi fyrir aðalvalkosti Landsnets en eitt þeirra breyti afstöðu sinni frá fyrri afgreiðslu og fallist ekki á þann kost.

Niðurlag

Sú staða sem upp er komin hlýtur að vera áhyggjuefni. Það getur vart talist ásættanleg niðurstaða að áform um framkvæmdir við uppbyggingu grunninnviða geti komist í þessa stöðu. Stjórnvöld hljóta að velta því upp hvernig hægt sé að höggva á ágreininginn og eins hvaða leiðir séu færar til að koma í veg fyrir að slík verkefni geti lent í sjálfhældu.

Virðingarfyllt



Guðjón Axel Guðjónsson, lögfræðingur Landsnets hf.

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

sent með tölvupósti á: nefndasvid@althingi.is

Reykjavík, 19. mars, 2021

Umsögn Landverndar frumvarp til laga um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2, 353. mál.

Stjórn Landverndar hefur kynnt sér ofangreint frumvarp. Stjórnin telur frumvarpið stórhættulegt fordæmi fyrir faglega ákvarðanatöku í málefnum sem varða umhverfið, fyrir sjálfstæði sveitarfélaga og fyrir lýðræðislegan rétt almennings til þess að koma að ákvörðunum sem hann varða. Hún telur jafnframt að frumvarpið sé mjög alvarlegt brot á EES reglum um mat á umhverfisáhrifum og Árósasamningnum. Má í því sambandi minna á ákvörðun í október 2018 þegar Alþingi samþykkti einróma lög sem brutu gegn þessum reglum. Stjórn Landverndar hvetur því til að frumvarpið verði dregið til baka af flutningmönnum þess.

Ef frumvarpið yrði samþykkt væri með því kippt úr sambandi lögbundnu ferli um mat á umhverfisáhrifum sem sett hafa verið skv. innleiðingu á EES reglum. Um skýrt brot á EES samningnum væri því að ræða. Auk þess væri tekið fyrir möguleika almennings á að leita til úrskurðanefndar umhverfis og auðlindamála vegna brota á lögum sem varða umhverfi þeirra. Með samþykkt frumvarpsins yrði faglegu ákvarðanatökunarferli kippt algjörlega úr sambandi. Ferlið eins og það er í dag hefur ekki alltaf verið náttúruverndarsjónarmiðum hliðhollt, en það er þó að einhverju leyti til mótvægis við sterk hagsmunaöfl sem oft á tíðum taka ekki tillit til áhrifa framkvæmda á umhverfi og náttúru.

Umhverfis- og samgöngunefnd er vinsamlegast bent á næstum árgamlan bráðabirgðaúrskurð ESA um brot íslenska ríkisins á EES reglum um mat á umhverfisáhrifum sem m.a. byggja á Árósasáttmálanum. Úrskurðurinn varðar lagabreytingar sem íslensk stjórnvöld gerðu á lögum um fiskeldi og hollustuhætti og mengunarvarnir í október 2018 og stríddu gegn EES reglum. Bráðabirgðaniðurstaða ESA er viðbragð við kvörtun Landverndar og fleiri samtaka til ESA. Við lagabreytingarnar í október 2018 var úrskurður úrskurðanefndar umhverfis- og auðlindamála í raun ógiltur af Alþingi og eingöngu tekið tillit til hagsmuna framkvæmdaaðila, en á engan hátt til hagsmuna náttúrunnar eða almennings. Lagasetningin var afgreidd í skyndi án allrar umræðu eða aðkomu annarra en þeirra sem ríkisstjórnin kallaði sérstaklega til. Landvernd reyndi þó að koma að því álitinu sínu að um væri að ræða skýrt brot á Árósasamningnum og að gildi úrskurðanefndarinnar rýrðist verulega með þessu.

Í bráðabirgðaúrskurðinum kemur alveg skýrt fram að það er brot á EES reglum að veita leyfi til framkvæmda eða starfsemi sem heyrir undir MÁU lögin fram hjá ferlinu. Það gildir í máli 353 á 151.

löggjafarþingi eins og þegar íslenska ríkið braut gegn EES reglum í október 2018 (sjá bráðabirgðarúrskurð ESA frá 14 apríl 2020¹).

Hvað varðar málið sjálft efnislega er það skýr niðurstaða Skipulagsstofnunar að leggja beri Suðurnesjalínu 2 sem jarðstreng í vegöxl Reykjanesbrautar, þvert á það sem flutningsmenn frumvarpsins vilja. Vegna nánari umfjöllunar um málið vísar Landvernd til umsagnar Ungra umhverfissinna sem komin er inn á vef Alþingis².

Virðingarfyllt,
f.h. stjórnar Landverndar

Auður Önnu Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri

¹ EFTA Surveillance Authority (2020) *Complaint against Iceland concerning the application of Directive 2011/92/EC to fish farming* . Bráðabirgðaákvörðun 14. apríl 2020, <https://www.eftasurv.int/cms/sites/default/files/documents/gopro/5327-Pre-Article%2031%20letter%20-%20Complaint%20re.pdf>

² <https://www.althingi.is/altext/erindi/151/151-1118.pdf>

Náttúruverndarsamtök Suðvesturlands
Austurgötu 29b
220 Hafnarfjörður
Kt. 501111-1630
nsve@nsve.is

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík
nefnasvid@althingi.is

Hafnarfjörður 19. febrúar, 2021

Efni: Umsögn Náttúruverndarsamtaka Suðvesturlands við frumvarp til laga um framkvæmdarleyfi fyrir Suðurnesjalínu 2, 353. mál.

Náttúruverndarsamtök Suðvesturlands (NSVE) gera alvarlegar athugasemdir við frumvarp til laga um framkvæmdarleyfi fyrir Suðurnesjalínu 2, 353. mál. Auk þess að með frumvarpinu sé ætlun að taka fram fyrir lögbundna ákvarðanatöku sveitarfélaga samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010 og ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, er frumvarpið alvarlegt brot á Árórsarsamningnum sem tryggir aðkomu almennings að ákvarðanatökum er varða umhverfið, fullgiltum af Íslands hálfu í október 2011.

Framkvæmdarleyfi það sem frumvarpinu er ætlað að lögfesta, fyrir 220 kV loftlínu, er í andstöðu við álit Skipulagsstofnunar frá 22. apríl 2020 þar sem stofnunin mælir með því að leggja jarðstreng alla línuleiðina og þá sérstaklega valkost B meðfram Reykjanesbraut. Það er mat Skipulagsstofnunar að aðalvalkostur framkvæmdaraðila, lagning loftlínu samkvæmt valkosti C, hafi mest neikvæð áhrif allra skoðaðra valkosta.

Í áliti Skipulagsstofnunar, bls. 21 segir orðrétt:

„Í ljósi framangreinds telur Skipulagsstofnun umhverfismat Suðurnesjalínu 2 sýna fram á að lagning línunnar sem jarðstrengs sé best til þess fallin að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar, sbr. markmiðsákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum, og þá sé æskilegasti kosturinn valkostur B meðfram Reykjanesbraut.“

Í greinargerð með frumvarpinu eru eftirfarandi rangfærslur:

1. Mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, Suðurnesjalínu 2, lauk með áliti Skipulagsstofnunar 22. apríl 2020. Landsnet lét hjá líða í á 8. mánuði eða til 11. desember 2020 að senda sveitarfélögunum á línuleiðinni umsókn um framkvæmdarleyfi. Tafir á framkvæmdarleyfisveitingum eru því á engan hátt óútskýrðar heldur stafa af seinagangi flutningsfyrirtækisins, Landsnets hf.

2. Vitnað er til dóma sem felldu fyrri leyfi úr gildi vegna ágalla í matsskýrslu Suðvesturlína frá 2009 þar sem ekki var fjallað nægjanlega um jarðstrengsvalkosti í mati á umhverfisáhrifum, þar sem segir: „Úr þeim ágalla hefur nú verið bætt og niðurstaðan er sú að aðalvalkostur sé heppilegastur með tilliti til kostnaðar og náttúruvárhættu á svæðinu.“

Þessi fullyrðing er röng, enda segir í álitni Skipulagsstofnunar á bls. 21:

„Í þingsályktun nr. 11/144 um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína eru sett fram viðmið sem réttlæti að dýrari kostur sé valinn og línur í flutningskerfi raforku lagðar í jarðstreng í heild eða hluta. Þessi viðmið eru að línuleið sé við flugvöll eða innan þéttbýlis, friðlands eða þjóðgarðs. Þótt þessi skilyrði eigi í dag strangt til tekið ekki við á framkvæmdasvæði Suðurnesjalínu 2 nema að takmörkuðu leyti, eru þetta þó allt atriði sem Skipulagsstofnun telur að vegi þungt við ákvörðun um legu og útfærslu Suðurnesjalínu 2. Raflínan er fyrirhuguð í næsta nágrennis þéttbýlis í Hafnarfirði og vaxandi þéttbýlis í Vogum. Hún er fyrirhuguð um svæði þar sem stjórnvöld hafa til athugunar að byggja upp nýjan flugvöll. Og hún fer um svæði sem nýtur verndar vegna náttúrufars, þótt ekki sé um formlega skilgreiningu svæðisins sem friðlands eða þjóðgarðs að ræða.“

Skipulagsstofnun tekur undir með Landsneti að mikilvægt er að nálgast heildstætt ákvarðanir um það hvar nýta eigi svigrúm fyrir lagningu jarðstrengja. Á þessu stigi liggja hinsvegar engin önnur ákveðin áform fyrir um lagningu raflína sem hægt er taka mið af við ákvörðun um Suðurnesjalínu 2. Þá telur stofnunin að taka þurfi tillit til þess að stjórnvöld hafa til athugunar að byggja flugvöll í Hvassahrauni. Það gefur augaleið að halda þarf svigrúmi til að leggja Suðurnesjalínur 1 og 2 í jörð á og nærri flugvallarsvæðinu, komi til uppbyggingar hans. Þeim hluta „jarðstrengjakvótans“ verður því að mati stofnunarinnar ekki ráðstafað annarsstaðar, fyrr en þá að niðurstaða er fengin um að fallið sé frá flugvallaráformum í Hvassahrauni.

Í ljósi framangreinds telur Skipulagsstofnun umhverfismat Suðurnesjalínu 2 sýna fram á að lagning línunnar sem jarðstrengs sé best til þess fallin að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar, sbr. markmiðsákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum, og þá sé æskilegasti kosturinn valkostur B meðfram Reykjanesbraut.“

Um náttúruvá segir í álitni Skipulagsstofnunar á bls. 18.

„Jarðhræringar undanfarna mánuði á Reykjanesi eru áminning um að svæðið er virkt og þar getur verið að vænta jarðskjálfta og eldsumbrota. Þá hefur fárviðrið sem gekk yfir landið í desember sl. og önnur illviðri í vetur minnt á það veðurálag sem raforkuflutningsinnviðir þurfa að standast. Til marks um það hefur Landsnet, það sem af er af þessu ári, ítrekað gefið út viðvaranir vegna ýmiskonar yfirvofandi veðurálags, seltu, ísingar og hættu á niðurslætti eldinga og hafa einhverjar þessara viðvarana átt við suðvesturhornið, en margar við aðra landshluta.“

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við ályktanir í matsskýrslu Landsnets um áhrif náttúruvárs á Suðurnesjalínu 2, en telur þó að það sem þar kemur fram mæli fremur

með lagningu jarðstrengs en loftlínu og *mæli fremur með jarðstreng samkvæmt valkosti B, sem liggur utan sprungusveims Reykjaneskerfisins, heldur en legu samhliða þeirri raflínu sem fyrir er og liggur yfir sprungusveimnum.*“ (Leturbr. ritara)

3. Vitnað er til skýrslu Hjartar Jóhannessonar: Jarðstrengir í flutningskerfi raforku, þar sem segir: „Þá liggur fyrir að möguleikar til lagningar jarðstrengja á svæðinu eru að einhverju leyti takmarkaðir, sbr. skýrsluna Jarðstrengir í flutningskerfi raforku eftir Hjört Jóhannsson. Líklegt er að jarðstrengsmöguleikar nýtist betur í öðrum hlutum flutningskerfisins á svæðum sem falla undir viðmið í stefnu um lagningu raflína. Frekari dráttur á framkvæmdum er því óviðunandi þegar um svo mikilvæga framkvæmd er að ræða.“

Rétt er að benda á að í tilvitnaðri skýrslu Hjartar Jóhannessonar voru jarðstrengjalagnir á öllu Suðvesturland, allt frá Þjórsá, undanskildir skoðun.

Á bls. 26 í skýrslunni segir:

„Til að afmarka umfang greininganna, voru aðeins línur utan sterkasta hluta kerfisins teknar með (hluti flutningskerfisins frá Þjórsársvæði til og með suðvesturhorninu er ekki tekinn með).“

Umrædd skýrsla á því ekki við Suðvesturlínu 2 enda hefur margoft í gögnum Landsnets komið fram að hægt er að leggja u.þ.b. 100 km af jarðstrengjum á Suðvesturlandi ólíkt öðrum svæðum landsins vegna meiri styrkleika kerfisins.

Skýrslu Hjartar Jóhannessonar: Jarðstrengir í flutningskerfi raforku má finna á slóðanum: <https://www.landsnet.is/um-okkur/utgafa-og-samskipti/frettir/stok-frett/2019/12/16/Ny-skyrsla-stadfestir-miklar-takmarkanir-jardstrengs-moguleika/>

4. Vegna umfjöllunar um jarðhræringar og eldsumbrot er rétta að benda á fréttáflutning frá 3. mars s.l. varðandi hættu á skemmdum á Suðurnesjalínu 1 ef til eldgoss og hraunrennslis kæmi. Í frétt á Vísi: <https://www.visir.is/g/20212080429d/skoda-leidir-til-ad-verja-sudurnesjalinu-fyrir-mogulegu-eldgosi> er eftirfarandi haft eftir upplýsingafulltrúa Landsnets:

„Við erum að skoða til dæmis möguleikann á að verja undirstöðurnar á möstrunum; að styrkja þær með einhverjum hætti og svo er líka alveg í myndinni að kæla hraunið og beina þá hraunrennslinu frá línunni.“

Þá er einnig sá möguleiki fyrir hendi að beita varaafli.

„Ef það myndi gerast að Suðurnesjalínan myndi fara út fyrirvaralaust þá höfum við þann möguleika á að geta rekið kerfið í eyjarekstri sem þýðir að virkjanirnar á svæðinu; Reykjanesvirkjun og Svartsengi gætu séð svæðinu fyrir rafmagni. Síðan erum við líka að færa til færanlegt varaafli annars staðar af landinu. Við erum að færa það nær Reykjanesinu svo við gætum brugðist við ef til rafmagnsleysis kæmi.“

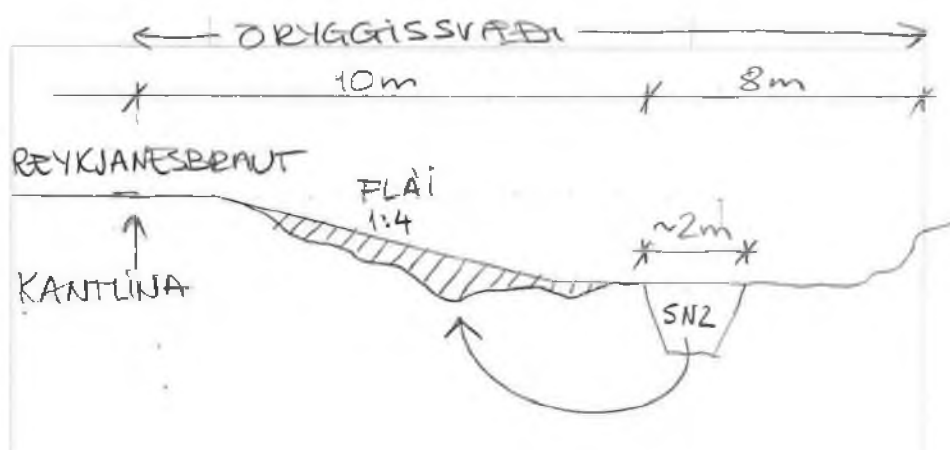
Á ofangreindu er ljóst að Suðurnesjalína 2 sem loftlína samsíða Suðurnesjalínu 1 getur ekki verið besti valkosturinn með tilliti til öryggissjónarmiða. Jarðstrengur utan sprungusveima hlýtur að vera betur til þess fallinn að auka öryggi enda stafa ekki sama hættu að tveimur ólíkum valkostum á tveimur ólíkum stöðum.

Þó gríðarlegir jarðskjálftar hafi verið undanfarið á svæðinu hafa engar skemmdir orðið á jarðstrengjum, vatnslögnum, loftlínunum eða öðrum innviðum HS-Veitna á svæðinu. Ekki eru líkur á að jarðstrengur utan sprungusveima verði fyrir áföllum af jarðskjálftum frekar en umrædd mannvirki, enda tæknilega hægt að auka sveigjanleika strengsins með slökun (hlykk) við samtengingar í tengiboxum.

Frumvarp það sem hér er til umfjöllunar lögbindur framkvæmdarleyfi fyrir loftlínu yfir svæði sem nýtur verndar samkvæmt lögum 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013. Í 1. mgr. og 2. mgr. ákvæðisins eru talin upp vistkerfi sem njóta skulu sérstakrar verndar í samræmi við markmið 2. gr. laganna. Þá segir m.a. í 3. mgr. 61. gr.: „Forðast ber að raska vistkerfum og jarðminjum sem taldar eru upp í 1. og 2. mgr. nema brýna nauðsyn beri til.“

Það er ljóst að það eru aðrar leiðir færar en sá valkostur sem hér stendur til að lögbinda. Þ.m.t. jarðstrengjakostur með Reykjanesbraut sem Skipulagsstofnun hefur mælt með og liggur á þegar röskuðu svæði brautarinnar.

Í kynningu Ernu Hreinsdóttur, forstöðumanns skipulagsdeildar Vegagerðarinnar á fundi verkefnaráðs Suðurnesjalínu 2 28. jan. 2020, kom fram að Vegagerðin heimili jarðstreng 10 metra frá kantlínu Reykjanesbrautar ef við frágang væri vegflái brautarinnar lagfærður. Hann uppfyllir eins og er ekki skilyrði um 1:4 halla - öryggisstaðla. Þannig mætti leggja Suðurnesjalínu 2 á þegar röskuðu svæði Reykjanesbrautar og auka öryggi vegfarenda um leið. Sá ávinningur um samnýtingu framkvæmda hlýtur að teljast til kostnaðarlækkunar við jarðstrengslögnina.



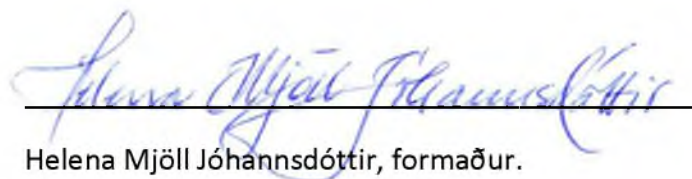
Mynd úr glærusýningu Ernu Hreinsdóttur bls. 13, frá fundi verkefnaráðs SN2, 28. jan. 2020
<https://www.landsnet.is/library/Skrar/2020-jan-Kynninga%20Vegagerðin%20-%20Erna%20Hreinsdóttir%20pdf.pdf>

Náttúruverndarsamtök Suðvesturlands, skora á flutningsmenn frumvarps um framkvæmdarleyfi fyrir Suðurnesjalínu 2, 353. mál, að draga frumvarpið til baka.

Verði frumvarpið að lögum er tekið fram fyrir eðlilegt ferli samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010, lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, brotið gegn náttúruverndarlögum nr. 60/2013, Árórsamningnum og EES reglum.

Virðingarfyllst,

f. h. Náttúruverndarsamtaka Suðvesturlands,



Helena Mjöll Jóhannsdóttir, formaður.

Skrifstofa Alþingis – Nefndarsvið
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík

Reykjavík, 6. apríl 2021
Tilvísun: OS2021020125/50.11
Verknúmer: 4353230

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2

Vísað er til tölvupósts frá nefndarsviði Alþingis, dags. 5. mars sl. þar sem óskað er eftir umsögn um frumvarp til laga um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2.

Markmið frumvarpsins er að lögfest verði heimild til að veita Landsneti leyfi til framkvæmdar við lagningu Suðurnesjalínu 2 í landi sveitarfélaganna Hafnarfjarðar, Voga, Reykjanesbæjar og Grindavíkur. Styrking flutningskerfis raforku á Suðurnesjum er aðkallandi verkefni og hafa Suðurnes verið sett í forgang með þingsályktun um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku nr. 26/148. Mikilvægi framkvæmdarinnar er óumdeilt og framkvæmdin er á skipulagi þeirra sveitarfélaga sem hún liggur um. Þá lauk mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar með áliti Skipulagsstofnunar 22. apríl 2020 en í því var fjallað ítarlega um aðalvalkost framkvæmdaraðila, auk fimm annarra valkosta. Þrátt fyrir þetta hafa orðið óútskýrðar tafir á framkvæmdaleyfum vegna framkvæmdarinnar.

Kerfisáætlun Landsnets

Með samþykkt laga nr. 26/2015 um breytingu á raforkulögum voru kynnt ákvæði um kerfisáætlun flutningsfyrirtækisins og skyldur þess hvað hana varðar innleidd í raforkulög nr. 65/2003. Hún skal byggja á raun hæfum sviðsmyndum og gera verður grein fyrir þeim forsendum og spám sem stuðst er við. Jafnframt áttu breytingarnar að einfalda fyrirkomulag leyfisveitinga Orkustofnunar þegar kemur að framkvæmdum við flutningskerfið og gera ferlið við uppbyggingu þess skilvirkara og gagnsærra en verið hefur.

Með lagabreytingunni var Orkustofnun falið það hlutverk að fara yfir og samþykka kerfisáætlun Landsnets með hliðsjón af markmiðum um öryggi, skilvirkni, áreiðanleika afhendingar, hagkvæmni, gæði raforku og stefnu stjórnvalda um lagningu raflína og stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku.

Í athugasemdum við lagafrumvarpið var tekið fram að við breytingarnar hefði verið litið til skýrslu jarðstrengsnefndar, Raflínur í jörð (2013), og 22. gr. þriðju raforkutílskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/72/EB um sameiginlegar reglur fyrir innri markað raforku. Taldi meirihluti atvinnuveganefndar í áliti sínu um frumvarp til þessara lagabreytinga að ekki væri hægt að líta á kerfisáætlun sem stefnu eða áætlun stjórnvalda. Áætlunin væri ekki háð samþykki Alþingis heldur Orkustofnunar sem eftirlitsaðila um framkvæmd raforkulaga.

Meirihlutinn lagði því til að í raforkulögum yrði kveðið sérstaklega á um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku og að ráðherra yrði gert skylt að leggja slíka stefnu fram á fjögurra ára fresti sem tillögu til þingsályktunar.

Með þessu móti fær Alþingi tækifæri til að leggja meginreglur sem taka ber mið af við gerð kerfisáætlunar á hverjum tíma, enda skal þessi stefna stjórnvalda vera ein af forsendum kerfisáætlunar samkvæmt raforkulögum. Landsnet mun koma til með að bera ábyrgð á að kerfisáætlun taki mið af forsendum stefnunnar og Orkustofnun að hafa eftirlit með að svo sé.

Núgildandi stefna stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku er sett fram í þingsályktun um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku frá 11. júní 2018. Þar eru sett mikilvæg viðmið er varða uppbyggingu flutningskerfis raforku og segir í 3. tl. A liðar stefnunnar að: „Treysta skal flutningskerfið betur, tengja betur lykilsvæði og tryggja afhendingaröryggi raforku um land allt. Skulu Eyjafjarðarsvæði, Vestfirðir og Suðurnes vera sett í forgang“. Með þeirri stefnu hafa stjórnvöld undirstrikað mikilvægi uppbyggingar flutningskerfis raforku á svæðinu.

Orkustofnun er bundin af stefnu stjórnvalda, eins og hún er mörkuð í þingsályktuninni, við mat mat á því hvort samþykka beri kerfisáætlun Landsnet. Að sama skapi er Landsneti skylt að byggja flutningskerfið upp í samræmi við stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku sbr. 1. mgr. 9. gr. raforkulaga.

Ákvörðun Orkustofnunar um samþykki á framkvæmdinni Suðurnesjalína 2

Orkustofnun hefur samþykkt framkvæmdina Suðurnesjalína 2 með samþykki stofnunarinnar á kerfisáætlun 2016 – 2025, 2018 – 2027, 2019 – 2028 og kerfisáætlun 2020 – 2029. Mikilvægi framkvæmdarinnar er tíundað í lýsingu framkvæmdarinnar og greiningu valkosta sem þar koma fram. Aukin raforkunotkun á Suðurnesjum hefur leitt til þess að flutningskerfið er orðið verulega þungt lestað, svo mjög að ástandið er farið að valda verulegu tjóni fyrir núverandi atvinnustarfsemi á svæðinu. Það skýtur skökku við að ekki sé N-1 afhendingaröryggi á Suðurnesjum þótt næg framleiðslugeta sé á svæðinu og kunna truflanir á Suðurnesjum að valda alvarlegum útslætti á höfuðborgarsvæðinu. Einnig má benda á að komi til alvarlegrar bilunar á Suðurnesjalínu 1 þá getur það tekið langan tíma að koma raforkukerfinu á Suðurnesjum aftur í eðlilegan rekstur með tilheyrandi truflunum fyrir mikilvæga samfélagslega starfsemi eins og alþjóðaflugvöllinn í Keflavík.

Sá kostur sem best uppfyllir markmiði raforkulaga og stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfisins og stefnu um lagningu raflína er valkostur C sem stofnunin hefur samþykkt sem aðalvalkost með áorðnum breytingum í fjörgang.

Staða kerfisáætlunar gagnvart skipulagsvaldi sveitarfélaga.

Í athugasemdum við það frumvarp sem samþykkt var sem lög nr. 26/2015 um breytingu á raforkulögum var bent á hve mikil áhrif áætlanir um uppbyggingu flutningskerfisins hafa á skipulagsmál og öfugt. Vegna þess þyrfti að kveða skýrt á um stöðu kerfisáætlunar gagnvart skipulagsvaldi sveitarfélaga. Stuðla yrði að skýrri stjórnsýslu þessara mála og tryggja aðkomu allra hagsmunaaðila frá upphafi. Því væri m.a. lögð rík samráðskrafa á Landsnet til að afla sem flestra sjónarmiða áður en kerfisáætlun væri lögð fram til samþykktar Orkustofnunar. Samkvæmt 9. gr. c raforkulaga nr. 65/2003 ber sveitarstjórnnum að fengnu samþykki Orkustofnunar, að tryggja að skipulagsákvæðanir hindri ekki framgang þeirra verkefna sem eru í staðfestri þriggja ára framkvæmdaáætlun kerfisáætlunar. Enn fremur er kveðið á um að sveitarfélagi er óheimilt að víkja frá tillögu flutningsfyrirtækisins ef það leiðir til þess að flutningsfyrirtækið nái ekki að uppfylla skyldur sínar samkvæmt gildandi kerfisáætlun hverju sinni.

Viðkomandi sveitarstjórn gefur út framkvæmdaleyfi, sbr. 1. máls. 1. mgr. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 vegna meiri háttar framkvæmda sem hafa áhrif á umhverfið og breyta ásýnd þess, svo sem breytingar lands með jarðvegi eða efnistöku og annarra framkvæmda sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum.

Að lokum

Sú staða er uppi, þrátt fyrir það sem ofan er sagt um mikilvægi framkvæmdarinnar að sveitarfélagið Vogar hefur synjað að veita Landsneti framkvæmdaleyfi fyrir Suðurnesjalínu 2, þrátt fyrir samþykki Orkustofnunar á framkvæmdinni með samþykki framkvæmdaáætlunar kerfisáætlunar, þrátt fyrir veitingu framkvæmdaleyfis þriggja sveitarfélaga á svæðinu, mikilvægi innviðaframkvæmdarinnar og stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku. Þessi staða sem upp er komin er verulegt áhyggjuefni og Alþingi stendur nú mögulega frammi fyrir því að taka af skarið með þessum hætti um tilteknar mikilvægar innviðaframkvæmdir líkt og Suðurnesjalína 2 er.

Virðingarfyllst,
f.h. orkumálastjóra

Hanna Björg Konráðsdóttir

Reykjavík, 22. mars 2021

Nefndarsvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
101 Reykjavík

Efni: Frumvarp til laga um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2, þingskjal 439, mál 353.

Samorka þakkar tækifærið til þess að veita umsögn um ofangreint þingmál en með frumvarpinu er lagt til að lögfest verði að gefa skuli út framkvæmdaleyfi fyrir til lagningar Suðurnesjalínu II í landi sveitarfélaganna Hafnarfjarðar, Voga, Reykjanesbæjar og Grindavíkur. Byggt er á því að sá undirbúningur og rannsóknir sem þegar hafa farið fram vegna framkvæmdarinnar og þeir miklu öryggis- og atvinnuhagsmunir sem eru í húfi skapi forsendur til sett séu sérlög um framkvæmdina.

Mikilvægar innviðaframkvæmdir

Með vísan til ofangreind er rétt að minna á að erlendis eru fjölmörg fordæmi fyrir því að sérreglur gildi um mikilvægar innviðaframkvæmdir sem ná yfir mörk margra sveitarfélaga eða sýslna og þá að ákvörðunarvaldið eða eftir atvikum úrskurðarvaldið sé hjá viðkomandi þjóðþingi eða ríkisstjórn. Í þessu samhengi er rétt að minna á að í Samráðsgátt stjórnvalda voru fyrr í vetur kynntar [hugmyndir um breytingar á skipulagslögum](#) sem ætlað er að taka þessi sjónarmið inn í afgreiðslu á skipulagsáætlunum sveitarfélaga með því að sérstök raflínunefnd fjalli um og taki afstöðu til framkvæmdar og þá að ráðherra hafi úrslita vald komi til ágreinings um niðurstöðuna. Í umsögn Samorku um málið var lögð á það áhersla að umrædd breyting yrði að taka mið af ákvæðum raforkulaga um stöðu samþykkrar kerfisáætlunar gagnvart skipulagi sveitarfélaga og þar með skyldu sveitarfélaga til að taka mið af henni verið gerð skipulagsáætlana. Með hliðsjón af framarituðu er lögð á það áhersla að ekki er óeðlilegt að Alþingi eigi síðasta orðið um tiltekna mikilvægar innviðaframkvæmdir líkt og Suðurnesjalínu II.

Raforkuöryggi og fullnægjandi framboð

Eins og lýst er í umsögn Landsnets um málið er framkvæmdin og þar með ný lína inn á svæðið mjög mikilvæg þegar horft er til orkuöryggis á svæðinu. Núverandi 132 kV lína er svokölluð geislatenging og því eina línan inn og út af svæðinu og augljóst hvaða hættu það skapar orkuöryggi á svæðinu.

Þá liggur fyrir að flutningsgeta línunnar er við þölmörk sem hefur þýtt verulegar takmarkanir á því að anna eftirspurn nýrra stærri atvinnufyrirtækja sem koma vilja inn á svæðið. Því er ljóst að fari núverandi Suðurnesjalína 1 úr rekstri er engum öðrum leiðum til að dreifa og því núverandi atvinnurekstri og heimilum veruleg hættu búin komi upp alvarleg tilvik straumleysis. Þá er mikilvægt að minna á að örugg tenging virkjanna á svæðinu er ekki aðeins mikilvæg til þess að tryggja orkuflutning frá þeim bæði innan svæðisins og frá því, heldur einnig hluti að öruggu rekstrarumhverfi, m.a. við innsetningu þeirra ef þær fara tímabundið úr rekstri hvort sem það er vegna skipulags viðhalds eða bilanna. Því geta komið upp þau atvik að eyjarekstur á svæðinu sé útilokaður þrátt fyrir að raforkuframleiðsla sé veruleg innan þess. Því er ljóst að ný Suðurnesjalína er ekki aðeins forsenda frekari uppbyggingar á svæðinu heldur grundvallar atriði í öryggi svæðisins í víðtækri merkingu þess orðs. Loks ber að hafa í huga að orkuframleiðslan á

Suðurnesjum og innmötun hennar á kerfið eru hluti af öruggum rekstri og stýringum á flutningskerfinu í heild sinni. Því kann rof á orkuflutningi frá virkjunum á Reykjanesi haft áhrif á afhendingaröryggi á höfuðborgarsvæðinu vegna samspils 220 kV og 132 kV kerfisins.

Forgangsverkefni í áratug

Eins og lýst er í greinargerð frumvarpsins hefur orkuflutningur á Suðurnesjum verið settur í forgang með þingsályktun um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku nr. 26/148 og þannig undirstrikað mikilvægi uppbyggingar flutningskerfis raforku á svæðinu. Þá hefur Alþingi ákveðið með breytingum á [raforkulögum árið 2015 \(9. gr. c\)](#) að samþykkt kerfisáætlun eigi að binda hendur sveitarfélaga við gerð skipulagsáætlana og þar með tekið undir mikilvægi þess að flutningskerfið njóti forgangs í uppbyggingu innviða sem öll þjóðin treystir á. Ná það ekki fram að ganga er ekki óeðlilegt að Alþingi leiti annarra leiða til þess að tryggja framkvæmd verkefna sem í raun hafa farið í gegnum alla nauðsynlega ferla samráðs, mats á sviðsmyndum, mati á umhverfisáhrifum, mat á hagkvæmni, tæknilegum lausnum, náttúruhamfarahættum o.s.frv.

Í þessu sambandi ber að leggja áherslu á að framkvæmdin hefur verið mjög langan tíma í undirbúningi og leyst hefur verið úr fjölmörgum álita efnum eins og nánar er lýst í umsögn Landsnets um frumvarpið. Í umhverfismati Suðurnesjalínu 2 var lagt sambærilegt mat á ýmsa valkosti og þar kemur fram að umhverfisáhrifin af valkostunum sem voru metnir teljast á heildina litið ekki verða „umtalsverð“. Kemur einmitt fram að horft sé til þessara umhverfislegu sjónarmiða við ákvörðun um þann aðalvalkost sem fjallað er í frumvarpinu.

Þá ber að leggja áherslu á skyldur flutningsfyrirtækisins samkvæmt raforkulögum til að byggja flutningskerfi raforku upp á hagkvæman hátt að teknu tilliti til öryggis, skilvirkni, áreiðanleika afhendingar, gæða raforku. Þessar skyldur endurspeglast einnig í stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku.

Ljóst er að frekari tafir á uppbyggingu nýrrar Suðurnesjalínu 2 skapa verulega hættu fyrir samfélagið. Það er því verulegt áhyggju efni ef enn er uppi sú staða að framkvæmdin tefst vegna afstöðu sveitarstjórnar á svæðinu sem aftur sýnir mikilvægi þess máls sem hér er til umfjöllunar.

Ályktun

Eins og að framan er rakið er mjög mikilvægt að uppbygging Suðurnesjalínu II hefjist þegar í stað og ekki verði frekari dráttur á framkvæmdinni í ljósi þess hvaða áhættur því geta fylgt fyrir samfélagið.

Að öðru leyti vísar Samorka til umsagna aðildarfélaga sinna.

**Virðingarfyllst,
f.h. Samorku**

Baldur Dýrfjörð lögfræðingur

Til nefndarsviðs Alþingis.

Á 327. fundi bæjarráðs Sveitarfélagsins Voga þ. 17.3.2021 var eftirfarandi umsögn um frumvarp til laga um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2, 353. mál, samþykkt:

Sveitarfélaginu Vogum barst umsagnarbeiðni frá umhverfis og samgöngunefnd varðandi 353. mál á 151. löggjafarþingi, frumvarp til laga um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2. Með bréfi þessu leggur sveitarfélagið fram sína umsögn.

Það er mat Sveitarfélagsins Voga að með frumvarpinu vegi flutningsmenn þess að þeirri vald- og ábyrgðarskiptingu sem gildir á milli ríkis og sveitarfélaga þegar kemur að skipulagsmálum. Ekki með nokkrum rökum getur Sveitarfélagið Vogar samþykkt að víkja frá þeirri megin skiptingu á ábyrgð skipulagsmála sem fram kemur í skipulagslögum 123/2010.

Í greinargerð með frumvarpi til skipulagslaga sem lagt var fram á 138. löggjafarþingi kemur skýrt fram í rökstuðningi með hvaða hætti skipting valssviðs og ábyrgðar skuli vera og teljum við að framkomið frumvarp stríði gegn vilja löggjafans með setningu skipulagslaga 123/2010.

Í frumvarpinu er lagt til að skipulagslögum sé kipt úr sambandi og að 3. gr. og 13. gr. laganna sé með öllu hunsuð. Útgáfa framkvæmdaleyfa og eftirlit með framkvæmdum líkt og kemur fram í 1. mgr. 13. gr. 123/2010 er á forræði sveitarfélaga. Sveitarfélagið Vogar telur að með tillögu sinni vegi flutningsmenn frumvarpsins að sjálfsákvörðunarrétti sveitarfélaga í landinu. Með samþykkt frumvarpsins yrði gefið fordæmi um að hvenær sem er geti löggjafinn svipt sveitarfélög í landinu sjálfsákvörðunarrétti sínum í einstaka málum. Það er að okkar mati áhyggjuefni m.a. í ljósi eignarhalds ríkisins á stóru landsvæði í Sveitarfélaginu Vogum.

Það veldur okkur hjá Sveitarfélaginu Vogum að auki áhyggjum að slík hugmynd komi fram, jafnvel áður en sveitarstjórnin hefur fengið ráðrúm til að afgreiða erindi Landsnets á formlegan hátt. Það er mat okkar að hagsmunir sveitarfélaga í landinu til sjálfsákvörðunar í sínum innri málum sé með frumvarpi þessu fórnað.

Ekki verður hér fjallað sérstaklega um rökstuðning flutningsmanna sem fram kemur í greinargerð hvort sem litið er til mikilvægis raforkuflutninga eða með hvaða hætti raforkuflutningum er háttað. Grundavallar hugsun frumvarpsins snýr að fyrirnefndri verkaskiptingu á milli ríkis og sveitarfélaga í landinu og sjálfsákvörðunarrétti sveitarfélaga. Við leggjumst því alfarið gegn því að frumvarp þetta verði samþykkt.

Þetta tilkynnist hér með.

Með kveðju,



Ásgeir Eiríksson
Bæjarstjóri - Bæjarskrifstofa
S. 440 6200
lðndalur 2, 190 Vogar
www.vogar.is
[Fvriřvari/Disclaimer](#)

Alþingi
Alþingishúsið
Reykjavík
Althingi.is
umhverfissinnar.is

Ungir umhverfissinnar
Rafstöðvavegur 5-7
110 Reykjavík

10. janúar 2020

**Athugasemdir við 353. mál, lagafrumvarp
151. löggjafarþing 2020–2021.**

Vísað er í fyrri umsögn Ungra umhverfissinna frá 18. júlí 2019 við Frummatsskýrslu Landsnets um Suðurnesjalínu 2 sem skilað var til Skipulagsstofnunar við gerð á álitum að mati á umhverfisáhrifum.

Einnig er vísað í álit Skipulagsstofnunar.

Frummatsskýrsla Landsnets

Í síðustu málsgrein 23. kafla, bls. 233, er fjallar um samantekt umhverfisáhrifa, kemur fram að sá valkostur sem Landsnet leggur fram sem aðalvalkost, C: Loftlína um Hrauntungur, hafi í heild neikvæðari umhverfisáhrif en jarðstrengjavalcostir.

Þetta kemur einnig fram í mynd 23.1 en þar má jafnframt sjá að valkostur B: Jarðstrengur samhliða Reykjanesbraut, hefur í heild minnst neikvæð umhverfisáhrif. Landsnet hefur því lagt fram aðalvalkost sem hefur ekki minnst umhverfisáhrif.

Í þriðju setningu sömu málsgreinar kemur fram að: *"Með vísun í niðurstöður umhverfismatsins og samanburðar á umhverfisáhrifum aðalvalkostar og annarra valkosta telur Landsnet að umhverfissjónarmið gefi ekki tilefni til þess að vikið sé frá þeirri meginreglu stjórnvalda um að notast skuli við loftlínu í meginflutningskerfi raforku."*

Ungir umhverfissinnar (UU) telja þessa túlkun stangast á við lög og ályktanir Alþingis á eftirfarandi hátt: Stefna stjórnvalda varðandi lagningu jarðstrengja í meginflutningskerfi í lið 1.3, um meginflutningskerfi raforku, í þingsályktun um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína, nr. 11/144, kemur skýrt fram að *"líl meginflutningskerfi raforku [skuli] meginreglan vera sú að notast sé við loftlínu nema annað sé talið hagkvæmara eða æskilegra, m.a. út frá tæknilegum atriðum eða umhverfis- eða öryggissjónarmiðum."*

Síðar í lið 1.3 sömu þingsályktunar kemur fram að *"leif í framangreindum tilvikum kostnaður við að leggja jarðstreng er ekki meiri en tvisvar sinnum kostnaður við loftlínu á viðkomandi kafla skal miða við að leggja jarðstreng, nema ef ekki er talið tæknilega mögulegt að leggja jarðstreng eða ef loftlína er í umhverfismati talin betri kostur á grundvelli umhverfissjónarmiða."* Líkt og fram kemur í frummatsskýrslu á bls. ii er kostnaður við valkost

B, jarðstreng meðfram Reykjanesbraut, áætlaður sem 4.358 m.kr og kostnaður við valkost C, loftlínu um Hrauntungur, áætlaður sem 2.329 m.kr. Jarðstrengsvalkostur B er því 1,87x dýrari en valkostur C og uppfyllir þ.a.l. skilyrði þingsályktunar um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína, n.r. 11/144, um að vera ekki meira en tvisvar sinnum kostnaðarsamari en loftlína.

Samkvæmt frummatsskýrslu er lagning jarðstrengs í þessu tilfelli æskilegri út frá umhverfissjónarmiðum og er því ljóst að vilji löggjafans sé að jarðstrengsvalkostur sé valinn, enda séu þeir jafnframt innan kostnaðarmarka, sbr. þingsályktun nr. 11/144. Landsnet hefur því ekki lagalegt svigrúm til að telja að umhverfissjónarmið gefi ekki tilefni til þess að vikið sé frá þeirri meginreglu stjórnvalda um að notast skuli við loftlínu í meginflutningskerfi raforku.

Landsnet er því þarna að fara gegn vilja löggjafans

Álit skipulagsstofnunnar.

Í áliti skipulagsstofnunnar segir: *“Skipulagsstofnun [telur] umhverfismat Suðurnesjalínu 2 sýna fram á að lagning línunnar sem jarðstrengs sé best til þess fallin að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar, sbr. markmiðsákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum, og þá sé æskilegasti kosturinn valkostur B meðfram Reykjanesbraut.”*

Tilgangur umhverfismats

Samkvæmt c-lið 1. mgr. 1. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, nr. 106/2000, er markmið þeirra *“að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar”*. Landsnet hefur því ekki lagalegar forsendur til að leggja fram annan aðalvalkost en þann sem hefur minnst neikvæð umhverfisáhrif, enda teljast allir valkostir frummatsskýrslu raunhæfir þ.m.t. varðandi kostnað.

Raforkulög

Samkvæmt 5. tl. 1. mgr. 1. gr. raforkulaga, nr. 65/2003, skal taka tillit til umhverfissjónarmiða. Ekki er betur séð en að markmið raforkulaga mælist til þess að sá kostur sem Landsnet leggur fram sem aðalvalkost skuli vera sá sem hefur í heild minnst neikvæð umhverfisáhrif.

Lög um náttúruvernd

Samkvæmt 1. mgr. 1. gr. laga um náttúruvernd, nr. 60/2013, er *“[m]arkmið [þeirra] að vernda til framtíðar fjölbreytni íslenskrar náttúru, þar á meðal líffræðilega og jarðfræðilega fjölbreytni og fjölbreytni landslags. Þau eiga að tryggja eftir föngum þróun íslenskrar náttúru á eigin forsendum og verndun þess sem þar er sérstætt eða sögulegt og einnig stuðla að endurheimt raskaðra vistkerfa og auknu þoli íslenskra vistkerfa gegn náttúruhamförum og hnattrænum Umhverfisbreytingum.”*

Hönnun mannvirkja

Samkvæmt 69. gr. náttúruverndarlaga, nr. 60/2013, skal þess gætt við *“hönnun vega, virkjana, verksmiðja og annarra mannvirkja [...] að þau falli sem best að svipmóti lands. Við mat á umhverfisáhrifum og afgreiðslu leyfisumsókna vegna slíkra framkvæmda skal taka afstöðu til þessa atriðis.”*

Niðurstaða UU

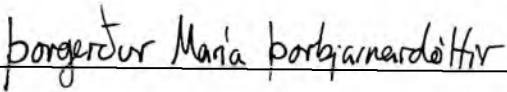
Ekki er betur séð en að Landsneti beri lagaleg skylda til að velja þann kost sem hefur minnst neikvæð umhverfisáhrif í þessu tilfalli. Annað stríðir gegn markmiðum laga um náttúruvernd.

UU vilja jafnframt benda á að náttúruvernd er ein af grundvallarforsendum samfélags og atvinnulífs, sem ber að hafa í huga við túlkun laga er varða uppbyggingu raforkukerfis almennt.

UU telja 6g. gr. náttúruverndarlaga eiga sérstaklega við um þann valkost að leggja Suðurnesjalínu 2 sem jarðstreng meðfram Reykjanesbraut, enda uppfyllir sá valkostur kröfu hennar margfalt betur en aðrir kostir sem fram koma í frummatsskýrslunni, að núllkosti undanskyldum.

Ungir umhverfissinnar mælast til þess að ekki verði veitt framkvæmdaleyfi fyrir en Landsnet fari að náttúruverndarlögum. UU óskar eftir að koma fyrir nefndina.

Fyrir hönd Ungra umhverfissinna



Þorgerður M Þorbjarnardóttir, formaður
S. 8958894

Raforkuöryggi á Suðurnesjum: 132 kílóvolta jarðstreng, takk!

Umsögn um frumvarp Ásmundar o.fl. um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2

Þingskjal 439 — 353. mál

Sorgarsaga

Landsnet hefur lengi stefnt að því að reisa risastóra 220 kílóvolta (kV) háspennulínu til Suðurnesja, Suðurnesjalínu 2. Þannig lína var hönnuð þegar til stóð að reisa álver í Helguvík sem hefði þurft 600 megavött (MW) af rafmagni. Fyrir nokkrum árum var fallið frá því að byggja þetta álver, enda vandfundin öll sú raforka sem til þess þyrfti, heimsmarkaðsverð á áli lágt og íbúar Reykjanesbæjar myndu ekki liða þá mengun sem frá því myndi leggja yfir nálæg íbúðahverfi.

Landsnet heldur því fram að lína þessi sé nauðsynleg óháð því hvort af álverinu verði, því núverandi 132 kV lína sé fullnýtt og anni ekki raforkuflutningnum til Suðurnesja og ástandið versni með aukinni raforkunotkun hér. Það er alrangt! Línan er ekki fullnýtt og hamlar ekki uppbyggingu á svæðinu. Núverandi lína flytur raforku fyrst og fremst frá Suðurnesjum, fremur en til Suðurnesja. Virkjanir á Reykjanesi og í Svartsengi framleiða meiri raforku en notuð er á Suðurnesjum og flytur línan umframorkuna til höfuðborgarsvæðisins og til stóriðju á Grundartanga. Línan getur flutt mun meiri orku og fer flutningsþörfin minnkandi eftir því sem raforkunotkun vex á Suðurnesjum með stækkandi byggð, gagnaverum og jafnvel misheppnaða kísilverið kæmist í gang. Byggður var rísa ál-kerskáli í Helguvík. Nú er reynt að finna honum annað hlutverk og kannar Samherji möguleika á að [hefja þar fiskeldi](#).

Landsnet hefur í meira en áratug streðað við að fá tilskilin leyfi fyrir loftlínunni stóru en ekki fengið og tapað nokkrum dómsmálum gegn landeigendum sem vilja ekki loftlínu gegnum land sitt. Engin slík fyrirstaða er gegn jarðstreng og í aðalskipulagi Sveitarfélagsins Voga hefur verið gert ráð fyrir jarðstreng frá árinu 2008. Í október það ár gerðu Sveitarfélagið Vogar og Landsvirkjun með sér formlegt samkomulag um að „raflínurnar (sem þá áttu að vera tvær vegna álversins) verði lagðar í jörð breytist forsendur fyrir langningu slíkra lína“. Þær forsendur hafa gjörbreyst, álverið úr sögunni og verðmunur á loftlínunum og jarðstrengum hefur minnkað umtalsvert. Jarðstrengur væri fyrir löngu kominn í gagnið ef Landsnet hefði valið þá augljósu leið og með honum hefði sparast umtalsvert fé!

Galið frumvarp

Ásmundur Friðriksson hefur, ásamt nokkrum öðrum Sjálfstæðismönnum, lagt til með [frumvarpi](#) að Alþingi veiti framkvæmdaleyfi fyrir 220 kílóvolta loft-raflínu meðfram Reykjanesbraut, að ósk Landsnets. Meirihluti línunnar liggur gegnum Sveitarfélagið Voga, sem hefur alla tíð lagt til að slík lína verði lögð í jörð og hyggst ekki gefa út framkvæmdaleyfi fyrir línu í þessari mynd. Þannig er ljóst að með þessu frumvarpi á að kúga Sveitarfélagið Voga til hlýðni.

Með frumvarpinu á að leyfa skilyrðislaust valkost C, þann valkost sem Landsnet vill, en Skipulagsstofnun telur verstan. Í [umhverfismatsskýrslu](#), sem frumvarpið annars vísar til, er kostur C talin verstur og kostur B bestur: „Í ljósi framangreinds telur Skipulagsstofnun umhverfismat Suðurnesjalínu 2 sýna fram á að lagning línunnar sem jarðstrengs sé best til þess fallin að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar, sbr. markmiðsákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum, og þá sé æskilegasti kosturinn valkostur B meðfram Reykjanesbraut.“ ([Matsskýrsla bls. 21](#)).

Frumvarp þetta er galið! Lagt er til að ríkisvaldið þverbjótí þá stefnu, bæði í skipulagsmálum og raforkumálum, sem það hefur markað undanfarin ár. Skýringin gæti verið örvæntingarfullar atkvæðaveiðar. Eitt má segja frumvarpinu og greinargerð þess til hróss: Þar er ekki fullyrt að Suðurnesjalína sé fulllestuð, eins og Landsnet hefur haldið fram og Ásmundur fullyrti í [bingræðu 2018](#).

Afhendingaröryggi og hagkvæmni

Það er alveg rétt að meira öryggi felst í því að tengja Suðurnes og höfuðborgarsvæði með tveimur háspennulínum en bara einni. Gott er að hafa línu til vara. Heppilegasta leiðin til að auka öryggið verulega er að leggja jarðstreng í stað loftlínu. Jarðstrengir þola nefnilega [eldingar](#), [sjávarseltu](#), [fjúkandi íarplötur](#) – og [öskufall](#)! Jarðstrengur milli Suðurnesja og Hafnarfjarðar þyrfti ekki að vera á hærri spennu en núverandi lína,

132 kilóvolt (kV). Á þeirri spennu eru jarðstrengir á svipuðu verði og loftlínur og bilanatíðni lægri. Á landshlutakerfi sem þessu er [meginregla stjórnvalda](#) (gr.1.2) að notast við jarðstrengi.

Flutningskerfi raforku á Suðurnesjum og á höfuðborgarsvæðinu er á 132 kV spennu. Mikið óhagræði og mikill auka kostnaður yrði af því að troða 220 kV línu ásamt spennum inn í það 132 kV net.

[Alþingi hefur álvktað](#) að styrkja beri flutningskerfi raforku, tengja betur lykilsvæði og tryggja afhendingaröryggi um land allt. Skulu Eyjafjarðarsvæði, Vestfirðir og Suðurnes sett í forgang. Skoða skal að hve miklu leyti megi nýta jarðstrengi með hagkvæmum hætti.

Það þyrfti margar blaðsíður til að telja upp þau skipti og þann tíma sem rafmagn hefur farið af á tveimur fyrrnefndu svæðunum, en fréttir af rafmagnstruflunum á Suðurnesjum vegna bilunar Suðurnesjalínu eru vandfundnar. Google fann fáar fréttir af rafmagnsleysi á öllum Suðurnesjum og sjálfur man ég fá tilvik. Miklu oftast hefur rafmagn farið af einstökum bæjarfélögum (t.d. mjög lengi af [Grindavík 5. mars sl.](#)) og af hverfum í Reykjanesbæ og hér í Vogum vegna bilunar innra dreifikerfis, óviðkomandi Suðurnesjalínu.

Rándýr og ljót 220 kV lína milli Hafnarfjarðar og Reykjanesbæjar hefði óveruleg áhrif á afhendingaröryggi raforku. Milljörðunum væri betur varið annars vegar til að styrkja og endurbæta flutningskerfið á Vestfjörðum og á Norðurlandi og hins vegar til aukins viðhalds á dreifikerfi innanbæjar í Hafnarfirði og á Suðurnesjum og víðar.

Landsnet hefur í 15 ár notað ódýr meðul til að reka áróður fyrir byggingu Suðurnesjalínu 2, meðul sem ekki hafa dugað. Reyndar hefur Ásmundur Friðriksson og nokkrir fleiri gengið í gildruna, en sem betur fer bólar ekki á línunni. Sem dæmi má nefna að þegar rafmagn fór af Grindavíkurbæ 20 febrúar 2018 vegna bilunar í loftlínu milli Fitja og Rauðamels var aðal [frétt Landsnets](#) að auka ætti afhendingaröryggi með því að byggja Suðurnesjalínu 2, sem kom því máli ekkert við. (Álíka gáfulegt og að bæta vegasamgöngur á Vestfjörðum með því að leggja breiðari veg í Skagafirði.) Það er efni í aðra langa grein að telja upp dæmi þar sem þetta mikilvæga fyrirtæki, sem við öll eigum saman, dreifir villandi og jafnvel ósönnnum upplýsingum.

Ef landeigendur og náttúruverndarsinnar hefðu ekki stöðvað áformun Landsnet í byrjun þessarar aldra um að byggja tvær 220 (eða jafnvel 400) kV línur meðfram Reykjanesbraut væru slíkar risalínur löngu komnar og hefðu staðið hér í áratug engum til gangs. Það er vissulega vont að vera með of litlar og ótryggar línur en það er óábyrg meðferð á almannafé að fara blint eftir óraunhæfum óskum stórra hagusmunaaðila og byggja afkastamiklar línur sem standa að mestu ónotaðar árum og áratugum saman.

Jarðstrengur í jaðar Reykjanesbrautar

Sá kostur sem [Skipulagsstofnun mælir með](#) er jarðstrengur í jaðri Reykjanesbrautar. Hann er talinn myndu verða nærri tvöfalt dýrari en loftlína, en þá er miðað við 220 KV sem er óþörf stærð. Þegar spennan er 132 kV er verðið svipað, hvort heldur á jarðstreng eða loftlínu og að auki er öryggi jarðstrengs meira.

Þegar Sveitarfélagið Vogar gerði aðalskipulag 2008 og lagði áherslu á jarðstrengi þrátt fyrir að þá væri gert ráð fyrir álveri í Helgúvík og miklu meiri raforkuflutningi, þá krafðist Vegagerðin þess að strengurinn væri lagður utan veghelgunarmarka, þ.e. um 15 m utan við vegbrún. Ég tók þátt í gerð þessa aðalskipulags og man hvað við vorum ósátt við þessa kröfu og fannst litið vit í henni, en við samþykktum hana þó, til að teyja ekki gerð aðalskiplagsins og í þeirrt trú að vegagerðin myndi sjá að sér. Sú varð raunin 12 árum síðar. Árið 2020 [lýstu fulltrúar Vegagerðarinnar yfir](#) „að gerlegt er að leggja strenginn í jaðar veghelgunarsvæðisins. Við þá aðgerð mætti jafnframt auka öryggi vegarins, ... til að bæta öryggissvæðin meðfram veginum. Hér er því komið kjörið tækifæri til að slá tvær flugur í einu höggi, þ.e. að leggja strenginn í jörð ásamt því að bæta umferðaröryggið.“

Nú stendur yfir endurskoðun aðalskipulags Voga og verður rafstrengurinn þá færður inn á veghelgunarsvæðið – enda í samræmi við þá [stefnu stjórnvalda](#) að jarðstrengir séu að jafnaði lagðir með vegum - og allir verða glaðir.

Meira um umhverfismat Suðurnesjalínu 2

Þann 20. janúar 2020 lagði Landsnet fram matskýrslu um Suðurnesjalínu 2 og óskaði eftir áliti Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Valkostirnir eru fimm talsins:

A: Jarðstrengur í línugötu

B: Jarðstrengur við Reykjanesbraut

C: Loftlína samhliða Suðurnesjalínu 1

D og E: blandaðar leiðir

22. apríl 2020 skilar Skipulagsstofnun álitni sínu og telur að æskilegasti valkosturinn, til að draga eins og kostur er úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar, sé valkostur B, jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut. Landsnet vill notast við loftlínu og hefur valið kost C, loftlínu með fram Suðurnesjalínu 1. Landsnet leggur þannig fram aðalvalkost sem hefur hvað verst umhverfisáhrif.

Orðrétt segir í [niðurstöðukafla umhverfismatsskýrslu Skipulagsstofnunar](#):

„Um er að ræða umfangsmikil mannvirki yfir langan veg, þar sem landslag er opið og víðsýnt og þar sem náttúruvarnarmál nýtur verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd auk þess að hafa hlotið alþjóðlega viðurkenningu vegna jarðfræðilegrar sérstöðu. Línan fer nærri einum fjölfarnasta þjóðvegi landsins, sem jafnframt er gátt erlendra ferðamanna inn í landið um Keflavíkurflugvöll og fer um og nærri náttúrusvæðum sem eru vinsæl útivistarsvæði í grennd við þéttbýlasta svæði landsins.

Við þær aðstæður sem eru á áhrifasvæði framkvæmdarinnar telur Skipulagsstofnun margt mæla með því að leggja jarðstreng alla leið og þá sérstaklega valkost B meðfram Reykjanesbraut. Ávinningur af því með tilliti til umhverfisáhrifa samanborið við loftlínuvalkosti felast í minni áhrifum á landslag og ásýnd, ferðaþjónustu og útivist, vistgerðir og gróður og fuglalíf.

Aðalvalkostur Landsnets, lagning loftlínu samkvæmt valkosti C, hefur **mest neikvæð áhrif** allra skostaðra valkosta á framangreinda þætti. Jafnframt getur verið ávinningur af því að leggja línuna sem jarðstreng meðfram Reykjanesbraut fremur en sem loftlínu eða jarðstreng meðfram Suðurnesjalínu 1 með tilliti til náttúruvár.

Auk framangreinds mælir að mati Skipulagsstofnunar ýmislegt tengt byggða- og atvinnuþróun á Suðurnesjum til framtíðar með því að línan sé lögð í jörð,“

132 eða 220 kílóvolt?

Skipulagsstofnun mælir eindregið með jarðstreng þrátt fyrir að um sé að ræða 220 kV línu og að strengurinn sé næstum tvöfalt dýrari. Ljóst er að 132 kV jarðstrengur myndi henta betur, eins og sýnt hefur verið fram á og Örn Þorvaldsson, rafiðnaðarmaður, gerir betur grein fyrir í [grein á Vísni 18 febr. sl](#). Þar með yrði kostnaðarmunur loftlínu og jarðstrengs nánast ekki neinn.

Samkvæmt stefnu stjórnvalda, sem gerð er grein fyrir hér frammar og studd er af álitni Skipulagsstofnunar og afstöðu Sveitarfélagsins Voga, er einsýnt að **Suðurnesjalína 2 á að vera 132 kV jarðstrengur í jaðri Reykjanesbrautar**. Landsnet á að hlýta því og jarða endanlega gamlan álversdraug um 220 kV línur.

Einnig ætti að leggja línurnar frá virkjununum í Svartsengi og á Reykjanesi í jörð, hafa öll tengivirkin lokuð og halda þeim vel við. Þannig næðist hámarks afheningaröryggi raforku á Suðurnesjum með lágmarks tilkostnaði.

Vogum, 19. mars 2021.

Þorvaldur Örn Árnason,

líffræðingur og kennari á eftirlaunum

og íbúi í Vogum.

Heimildir m.a.

Örn Þorvaldsson, rafiðnaðarmaður: **Neyðarkall til landsnets** – um öryggisnet!

<https://www.frettabladid.is/skodun/nevdarkall-til-landsnets-um-orvggisnet/>

Þingsályktun um stefnu stjórnvalda um langningu raflína 11/144 <https://www.althingi.is/altext/144/s/1355.html>

Umhverfisskýrsla um Suðurnesjalínu 2

<https://www.skipulag.is/media/attachments/Umhverfismat/1522/201901126.pdf>

Frumvarp Ásmundar Friðrikssonar: <https://www.althingi.is/altext/151/s/0439.html>

Raforkuöryggi á Suðurnesjum – Landsnet þarf að gera betur. Þorgerður María Þorbjarnardóttir

<https://www.frettabladid.is/skodun/raforkuorvggi-a-sudurnesjum-landsnet-tharf-ad-gera-betur/>

Vísað er í þessar heimildir – og fleiri – með beinum tengingum (links) á viðeigandi stöðum í greininni.

Komið þið sæl hjá nefndasviði.

Ég undirritaður vil gera athugasemdir við frumvarp 353 Suðurnesjalínu 2 á þann hátt að senda alþingismönnum slóð á nýlega grein undirritaðs, sem fjallar um Suðurnesjalínu 2 og um raforku öryggi í Höfuðborginni og til Reykjanes.

Kveðja Örn Þorvaldsson.

Slóð: <https://www.frettabladid.is/skodun/neydarkall-til-landsnets-um-oryggisnet/>