

HÖRÐUR EINARSSON

Seljugerði 9 - 108 Reykjavík
Sími 568 4969
Netfang: hordur@rocketmail.com

Reykjavík, 13. marz 2018

Skrifstofa Alþingis
Tölvupóstur: nefndasvid@althingi.is

Efni: Stefna stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku, þingsályktunartillaga, 179. mál á 148. löggjafarþingi 2017-2018.

Undirritaður gerir hér með nokkrar athugasemdir við framangreinda þingsályktunartillögu. Fylgt er efnisröð tillögunnar, að minnsta kosti í meginatriðum.

1. Lagt er til, að 2. töluliður í A-lið orðist svo:

„Tryggja ber að flutningskerfið geti á hverjum tíma mætt þörfum raforkunotenda og stuðlað að *markmiðinu um þjóðhagslega hagkvæmni sem raforkulög mæla fyrir um*“.
(Breyting skáletruð). Orðalagið í seinni hluta tillögunnar byggir ranglega á því, að töluliðir 1-5 lýsi sérstökum *markmiðum*, sbr. greinargerð um annað áherzluatriði á bls. 5 í þingskjalinu. Hið rétta er, að í ákvæðinu er lýst *leiðum* til þess ná þeirri þjóðhagslegu hagkvæmni, sem lögin stefna að, sbr. athugasemd við 1. gr. frumvarps til raforkulaga.

2. Lagt er til, að 6. töluliður í A-lið orðist svo:

„Standa skal að uppbyggingunni á opinn og fyrir fram skilgreindan hátt innan ramma kerfisáætlunar, þar sem *þarfagreining og valkostagreiningar* eru lagðar til grundvallar. (Breyting skáletruð). Mikilvægt er, að rétt og vönduð þarfagreining liggi fyrir og sé kynnt við gerð kerfisáætlunar. Án þess að raunveruleg þarfagreining liggi fyrir eru t.d. valkostagreiningar óþarfar og marklausar. Þarfagreining er fyrsta stig allrar vitrænnar áætlanagerðar. Til dæmis hefur það engan tilgang að hefja umhverfismat án þess að þarfagreining liggi þá þegar fyrir. Feluleikur um þær þarfir, sem ætlunin er að fullnægja, á ekki við.

3. Sérstaklega skal tekið undir áherzluatriðið í 7. lið, þar sem segir, að styrking og uppbygging á flutningskerfinu skuli miða að því að auka afhendingaröryggi á landsvísu með sérstakri áherzlu á þau landsvæði, sem búa við skert orkuöryggi. Afhendingaröryggi er alltaf auglýsingaratriði hjá flutningsfyrirtækinu, en sætir ævinlega afgangi. Flutningsfyrirtækið hefur í reynd þá stefnu að leggja ekki raflínur nema það sé fyrst og fremst að sinna eftirspurn frá stóriðju eða öðrum mjög orkufrekum iðnaði. Almannaþarfirnar eru í framkvæmdinni afgangsstærð. „Eigendur álversins ráða för“, sagði forstjóri Landsnets til dæmis, þegar hann var inntur eftir framkvæmdum við Suðurnesjalínu 2 á sínum tíma (Morgunblaðið, 6. nóvember 2008). Þar sem Landsnet er í framkvæmd aðeins hluti af stóriðjugeiranum á Íslandi (eins og Landsvirkjun), en ekki almannaþjónustufyrirtæki, eru framkvæmdaáform fyrirtækisins venjulega svo stórkallaleg, að þau ganga fram af umhverfinu og sæta

óhjákvæmilega harðri andstöðu. Svo lengi sem Landnet er látið halda áfram þátttöku í stóriðjusamsteypunni er þess borin von, að sú sátt verði um starfsemi þess, sem það sjálf og stjórnmalámennt kalla sífellt eftir. Sú sátt verður ekki sköpuð með því að skerða möguleika almennings til þess að láta reyna á lögmæti árasanna á náttúru og umhverfi og óvandaða stjórnsýslu. Sátt verður ekki sköpuð með kúgunartilburðum eða öðru ofríki, opinberum ráðstöfunum, sem ætlað er að létta yfirgang. Þar af leiðandi hefur t.d. aldrei orðið - og verður aldrei - sátt um megintilgang þessarar þingsályktunartillögu, sem er að tryggja framhaldslíf loftlínustefnunnar (og þar með stóriðjustefnunnar) í þingsályktun nr. 11/144. Hins vegar væri sátt örugglega auðveld, ef almannavaldið féllist á að miða stærð og umfang framkvæmda í flutningskerfi raforku við þarfir almennings, þ.m.t. almennra fyrirtækja, og orkuöryggi þeirra.

4. Í 8. áherzluatriði segir, að tryggja skuli að flutningskerfið mæti þörfum fyrir aukin orkuskipti í samgöngum og haftengdri starfsemi, m.a. að því er varðar innviði fyrir rafbíla, notkun raforku í höfnum og raforku til fiskimjölsbræðslna. Undir þetta má taka með vissum fyrirvörum, sem nægilegt er, að komi fram í nefndarálitum. Sjálfsgagt er, að raforkukerfið í heild fullnægi raforkuþörf rafbíla, íslenska fiskiskipaflotans og fiskimjölsbræðslna *til mannelis*. Engin ástæða er til sérstakra ráðstafana til að tryggja raforku fyrir fiskimjölsbræðslur til framleiðslu dýrafóðurs. Raforkuþjónusta við flutningaskip og skemmtiferðaskip má vel vera takmörkuð, á eiginlega að vera það. Skemmtiferðaskip eru svo gríðarlegir mengunarvaldar, að það er beinlínis heimskulegt af Íslendingum að ætla þeim nema takmarkaða þjónustu. Móttöku þeirra hér á landi og ferðir þeirra um íslenskt hafsvæði er óhjákvæmilegt að takmarka af umhverfisástæðum. Í greinargerð þingsályktunartillögunnar vantar öll varúðarsjónarmið í þessum efnum, sem úr ber að bæta í nefndarálitum.

5. Um B-lið tillögunnar, „Rannsóknir og greiningar“:

a) *Aðallega* er lagt til, að orðun þessa hluta tillögunnar verði breytt á eftirfarandi hátt:

Að tilhlutan atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytis og umhverfis- og auðlindaráðuneytis skulu sérfróðir aðilar gera óháðar og sjálfstæðar rannsóknir á áhrifum mismunandi tæknilegra lausna við lagningu raflína. Jafnframt fari fram óháð greining á þjóðhagslegri hagkvæmni þess að aukið hlutfall flutningskerfis raforku verði lagt í jörð, með tilliti til áhrifa á raforkuverð, afhendingaröryggis, hagkvæmni, byggðapróunar, tæknilegra lausna og umhverfiskostnaðar.

Skýrslur um framangreind rannsóknarefni skulu lagðar fram á Alþingi eigi síðar en 1. febrúar 2019.

(Breytingar auðkenndar með skáletrun og yfirstrikun).

Skýringar á breytingartillögum:

aa) Eðlilegt verður að teljast, að umhverfis- og auðlindaráðuneyti eigi hér hlut að máli ekki síður en atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti, enda er hér um að ræða risastórt umhverfismál.

aaa) Ekki verður séð málefnaleg ástæða til þess að takmarka fyrirhugaða greiningu á þjóðhagslegri hagkvæmni við einstaka þætti hennar, heldur verður að telja eðlilegt, að greiningarvinnan nái til allra þátta þjóðhagslegrar hagkvæmni – án takmörkunar. Gera verður ráð fyrir, að til verksins verði fengnir færir hagfræðingar, sem þekkja alla þá

þætti, sem hafa ber í huga við mat á þjóðhagslegri hagkvæmni, þ. á m. – en ekki eingöngu – þá þætti, sem tilgreindir eru í tillögunni.

b) *Til vara* er lagt til, að orðun þessa hluta tillögunnar verði breytt á eftirfarandi hátt:

Að tilhlutan atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytis og *umhverfis- og auðlindaráðuneytis* skulu sérfróðir aðilar gera óháðar og sjálfstæðar rannsóknir á áhrifum mismunandi tæknilegra lausna við lagningu raflína. Jafnframt fari fram óháð greining á þjóðhagslegri hagkvæmni þess að aukið hlutfall flutningskerfis raforku verði lagt í jörð, *meðal annars* með tilliti til áhrifa á raforkuverð, afhendingaröryggis, hagkvæmni, byggðapróunar, tæknilegra lausna, *áhrifa á atvinnulíf, áhrifa á landnýtingu* og umhverfiskostnaðar.

Skýrslur um framangreind rannsóknarefni skulu lagðar fram á Alþingi eigi síðar en 1. febrúar 2019.

(Breytingar auðkenndar með skáletrun).

Skýringar á breytingartillögum:

bb) Um æskilega aðkomu umhverfis- og auðlindaráðuneytis að málinu vísast til aðaltillögu að framan.

bbb) Í stað þess að fella niður hina takmarkandi þætti í þjóðhagslegu mati er hér lögð til sú leið að nefna hina tilgreindu þætti sem dæmi um þætti, er meta eigi, og bæta sérstaklega við tveimur þáttum, áhrifum á atvinnulíf og áhrifum á landnýtingu.

6. Áfram um B-lið tillögunnar.

Af einhverri ástæðu er þess látið ógetið í greinargerð tillögunnar, að í þingsályktun nr. 11/144 var sérstök ályktun í sömu átt og síðari hluti núverandi tillögu um rannsóknir, þ.e. um rannsókn á þjóðhagslegri hagkvæmni, en þar ályktaði Alþingi í 3. lið tillögunnar um auknar rannsóknir. Þessi hluti þingsályktunarinnar var svohljóðandi:

„Alþingi ályktar að gerðar verði frekari rannsóknir á þjóðhagslegri hagkvæmni þess að aukið hlutfall flutningskerfis raforku verði haft í jörðu, með tilliti til raforkuverðs til heimila og atvinnulífs, afhendingaröryggis, byggðapróunar, tæknilegra lausna og umhverfiskostnaðar. Eftir því sem niðurstöður slíkra rannsókna gefa tilefni til skal endurskoða og uppfæra stefnu stjórnvalda um lagningu raflína.“

Svo virðist vera sem þessari ályktun Alþingis hafi ekki verið sinnt í atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti eftir að Alþingi afgreiddi málið hinn 28. maí árið 2015, í rauninni stungið undir stól. Engar rannsóknir gerðar. Stefnan ekki endurskoðuð og uppfærð, eins og Alþingi mælti fyrir um.

7. Nú er komið til Alþingis með tillögu um rannsókn, sem Alþingi er fyrir mörgum árum búíð að álykta, að skuli gerð, þrjónað svolítið við hana til málamynda. Ætti að vera spurning, hversu vel Alþingi tekur svona sendingu.

8. Loks er komið að þeim lið þingsályktunartillögunnar, sem er megintilgangur hennar og raunverulegt efni. Í C-lið tillögunnar, „Viðmið og meginreglur varðandi lagningu raflína“, segir svo:

„Þingsályktun þessi skal tekin til endurskoðunar á vorþingi 2019. Í endurskoðaðri þingsályktunartillögu verði nánar kveðið á um viðmið og meginreglur varðandi lagningu raflína, til lengri tíma, m.a. með áherslu á að hve miklu leyti nýta skuli jarðstrengi með hagkvæmum hætti í flutningskerfi raforku.

Þar til framangreindri endurskoðun er lokið skulu gilda þau viðmið og þær meginreglur varðandi lagningu raflína sem fram koma í þingsályktun nr. 11/144 um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína.“

Með orðun tillögunnar er ekki einungis verið að gefa þingsályktun nr. 11/144 framhaldslíf, heldur framhaldslíf, sem getur verið endalaust. Með því að þessari ályktun yrði sinnt með sama hætti og ályktun Alþingis um rannsóknina á þjóðhagslegri hagkvæmni frá 28. maí 2015, endurskoðuninni sé ekki látið ljúka.

Það er tillaga undirritaðs, að þessi liður þingsályktunartillögunnar verði felldur út. Þau viðmið um lagningu jarðstrengja, sem tillagan mælir fyrir um, voru á sínum tíma sett á fölskum forsendum, þeim, að með þeim væri verið að veita Landsneti heimild til lagningar jarðstrengja, sem það hefði ekki að lögum. Hið rétta var – og er – , að viðmiðin voru sett til þess að reyna að takmarka möguleika Landsnets til lagningar jarðstrengja. Fyrir breytinguna á raforkulögum 2015 og samþykkt þingsályktunar nr. 11/144 voru engar takmarkanir í lögum á heimildum Landsnets til lagningar jarðstrengja. Vísast nánar um málið til athugasemda undirritaðs til Alþingis dags. 20. nóvember 2014 við tillögu til þingsályktunar um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína, þingskjal 392, 321. mál 2014-2015, fylgir í viðhengi. Óskast litið á athugasemdirnar frá 20. nóvember 2014 sem hluta af þessum athugasemdum.

Gerist eitthvað voveifulegt, ef C-liður þingsályktunartillögunnar er felldur? Missir Landsnet heimild að lögum til þess að meta kosti jarðstrengja í flutningskerfinu? Auðvitað ekki. Landsneti ber að reka þjóðhagslega hagkvæmt flutningskerfi (1. gr. raforkulaga), og við ákvarðanir um það ber að sjálfsögðu að huga að mismunandi tæknilegum leiðum. Allt þetta vafstur til að takmarka heimildir Landsnets er algjör óþarfi og er til mikillar óþurftar fyrir flutningskerfi raforku í landinu.

Til vara er það lagt til varðandi þennan lið, að gildistími þingsályktunar nr. 11/114 verði ákveðinn til 28. maí 2019, en þann dag eru liðin fjögur ár frá samþykkt ályktunarinnar, sjá til hliðsjónar 39. gr. a. í raforkulögum nr. 65/2003, sbr. 5. gr. laga nr. 26/2015.

Virðingarfyllst,


Hörður Einarsson

Fylgir:
Afrít af bréfi til Alþingis dags.
20. nóvember 2014.

HÖRÐUR EINARSSON

Seljugerði 9 - 108 Reykjavík
Sími 568 4969
Netfang: hordur@rocketmail.com

Reykjavík, 20. nóvember 2014

Alþingi, atvinnuveganefnd
Tölvupóstur: nefndasvid@althingi.is

Efni: Athugasemdir við tillögu til þingsályktunar um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína, þingskjal 392, 321. mál 2014-2015

1. Mál þetta er lagt fram í tengslum við frumvarp til laga um breytingu á raforkulögum, nr. 65/2003, með síðari breytingum (kerfisáætlun), þingskjal 372, 305. mál 2014-2015. Verður að lesa athugasemdir þessar í samhengi við athugasemdir við síðarnefnda málið. Í reynd er um eitt mál að ræða.

2. Eins og mál þetta er lagt fyrir í ofangreindri ályktunartillögu, verður ekki betur séð en ráðuneytið telji skorta valdheimildir, sem „réttlæta að ekki sé eingöngu horft á fjárhagslega hagkvæmasta kostinn við val á útfærslum framkvæmda í [raforku]flutningskerfinu.“ (Bls. 6-7). Mál þetta er sprottið af því, að á undanförunum árum hafa komið fram sterkar óskir í þjóðfélaginu, meðal annars innan Alþingis, að hlutur jarðstrengja í meginflutningskerfi raforku verði aukinn verulega frá því sem nú er. Landsnet og álverin streitast gegn þessum óskum og hafa nú leitað ásjár iðnaðarráðherra/ríkisstjórnar og Alþingis til þess að stöðva framgang jarðstrengjakrafnanna, sem tengjast umhverfvernd við lagningu raflína í landinu.

3. Ríkisfyrirtækið Landsnet, sem samkvæmt 8. gr. raforkulaga nr. 65/2003 hefur sérleyfi til þess að annast flutning raforku og kerfisstjórnun, er höfundur þess álits, að því sé ekki heimilt að lögum að nota jarðstrengi í meginflutningskerfinu. Um langan tíma hefur sérleyfishafinn hafnað því, að annar möguleiki komi til greina við lagningu raflína í meginflutningskerfi raforku hér á landi en loftlínur með tilheyrandi línumöstrum og línuvegum. Skiptir engu máli, þó til dæmis bæði lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006 kveði á um mat *valkosta* við framkvæmdir¹ og áætlanir.² Okkur ber samkvæmt raforkulögum að velja fjárhagslega hagkvæmasta kostinn, lögin meina okkur annað, segja fyrirvarsmenn Landsnets.

4. Þannig segja til dæmis stjórnarformaður og forstjóri Landsnets í sameiginlegri hugleiðingu sinni í ársskýrslu Landsnets 2013 (bls. 7)³:

¹ Sjá 8. gr. laga nr. 106/2000: „Í tillögu framkvæmdaraðila skal lýsa framkvæmdinni, framkvæmdasvæði og öðrum möguleikum sem til greina koma ...“

² Sjá f.-lið 2. mgr. 6. gr. laga nr. 105/2006, þar sem fjallað er um efni umhverfisskýrslu: „...lýsing og mat á líklegum verulegum umhverfisáhrifum af framkvæmd áætlunarinnar og raunhæfra valkosta við áætlunina, ...“

³ http://landsnet.is/library/Skrar/Landsnet/Upplysingatorg/Skyrslur/arsskyrslur/arsskyrsla_landsnets_2013_lowres.pdf

„... Landsnet er ekki andsnúið jarðstrengjum, heldur byggist afstaða fyrirtækisins á ákvæðum raforkulaganna um að hagkvæmasta leið skuli ávallt farin. Því kallar Landsnet, rétt eins og aðrir hagsmunaaðilar, eftir stefnumótun stjórnvalda í þessu mikilvæga máli svo horfa megi til framtíðar í uppbyggingu flutningskerfisins.“

5. Á sömu lund voru svör forstjóra Landsnets nýlega við hugmyndum Eyfirðinga um lagningu jarðstrengs, en ekki loftlínu, um Eyjafjörð:

„Hann [forstjóri Landsnets] segir að Landsneti beri að byggja upp flutningskerfi á sem hagkvæmastan hátt á grundvelli raforkulaga. Því hafi verið kallað eftir stefnumótun til frambúðar í jarðstrengjamálum. Von sé á þingsályktunartillögu frá ráðherra í haust og á grundvelli þess verði mál endurskoðuð.“

(Vefur RÚV 8. ágúst 2014: <http://ruv.is/frett/landsnet-utilokar-ekki-jardstreng>).

6. Núverandi iðnaðarráðherra hefur eftir að hún tók við starfi sínu túlkað lagastöðuna með sama hætti og Landsnet gerir, til dæmis í þingræðu við umræðu um raflínur í jörðu hinn 14. janúar 2014:

„Í þessu sambandi [kerfisáætlun Landsnets] er mikilvægt að flutningsfyrirtækið Landsnet fái skýra leiðsögn frá löggjafanum þannig að fyrirtækið geti tekið tillit til annarra sjónarmiða en fjárhagslega hagkvæmasta kostsins þegar það tekur ákvarðanir um framkvæmdir í flutningskerfinu. Með þeim hætti getur ákveðin framkvæmd t.d. verið samblanda af loftlínu og jarðstreng ef það er talið þjóðhagslega hagkvæmt og skynsamlegast út frá margvíslegum ólíkum hagsmunum.“⁴

7. Hvorki fyrirvarsmenn Landsnets né iðnaðarráðherrann vitna mikið beint til lagaákvæða, þegar þessir aðilar lýsa hinni þröngu stöðu, sem Landsnet á að vera í vegna kröfu raforkulaga um, að fyrirtækið *velji ávallt hagkvæmasta kostinn* í framkvæmdum sínum. Þó nefna fyrirvarsmenn Landsnets stundum 1. mgr. 9. gr. raforkulaga sem það lagaákvæði, er setji þeim umræddar skorður. Það er því tímabært að líta á það lagaákvæði:

„Flutningsfyrirtækið skal byggja flutningskerfið upp á *hagkvæman hátt* að teknu tilliti til öryggis, skilvirkni, áreiðanleika afhendingar og gæða raforku.“ (Leturbreyting mín).

8. Þarna er það sagt berum orðum, sem sjálfsagt er, að flutningskerfið ber að byggja upp á *hagkvæman hátt*. Þetta er sama krafa og gerð er á hendur öllum öðrum almannþjónustufyrirtækjum, að þau séu rekin á hagkvæman hátt, menn vandi sig. Í hinu tilvitnaða ákvæði 1. mgr. 9. gr. raforkulaga stendur hvorki *hagkvæmasta hátt* né *fjárhagslega hagkvæmasta hátt*. Þessi orðalagsmunur hefur mikla þýðingu í þessu sambandi, ekki sízt, þegar það er haft í huga, að í markmiðsgrein raforkulaga (1. gr.) er bæði kveðið á um það, að markmið laganna sé að stuðla að *þjóðhagslega hagkvæmu raforkukerfi* og að taka beri *tillit til umhverfissjónarmiða*.

⁴<http://www.althingi.is/altext/raeda/143/rad20140114T165719.html?leito=jar%F0strengir%0jar%F0streng%0jar%F0strengdi%0jar%F0strengdir%0jar%F0strengdir%F0u%0jar%F0strengdist%0jar%F0strengdu%0jar%F0strengdum%0jar%F0strengdumst%0jar%F0strengdust%0jar%F0strengdu%F0%0jar%F0strengi%0jar%F0strengina%0jar%F0strenginn%0jar%F0strengir%0jar%F0strengimir%0jar%F0strengir%F0u%0jar%F0strengist%0jar%F0strengi%F0%0jar%F0strengja%0jar%F0strengjanna%0jar%F0strengjast%0jar%F0strengjum%0jar%F0strengjumst%0jar%F0strengjunum%0jar%F0strengnum%0jar%F0strengs%0jar%F0strengsins%0jar%F0strengst%0jar%F0strengstu%0jar%F0strengur%0jar%F0stren gurinn%0jar%F0streng%F0ist%0jar%F0streng%F0umst#word1>

9. Ennfremur ber að hafa það í huga, að flutningsfyrirtækið er *þjónustufyrirtæki í almannabágu* á sviði raforkumála, og er *umhverfisvernd* ein af meginskyldum slíkra fyrirtækja, sbr. 1. gr. raforkulaga og 2. mgr. 3. gr. tilskipunar 2003/54/EB (annarrar raforkutilskipunarinnar, sem raforkulögin eiga að byggja á).

10. Það á því enginn að velkjast í vafa um það, að við uppbyggingu flutningskerfis raforku á Íslandi er **samkvæmt gildandi lögum fullheimilt að taka tillit til fleiri atriða en þess, hvaða kostur kann að vera ódýrastur í hverju tilviki.**

11. Í skilyrðinu um *þjóðhagslega hagkvæmt raforkukerfi* felst til dæmis að taka ber tillit til og meta fleiri atriði en afkomu Landsnets og annarra raforkufyrirtækja, það ber að taka tillit til alls hagkerfisins, allra greina þjóðlífsins, heildarinnar.

12. Í skilyrðinu um **umhverfisvernd** felst að sjálfsögðu, að ekki er ætíð unnt að velja fjárhagslega hagkvæmasta kostinn, því að ráðstafanir til umhverfisverndar geta kostað fjármuni – og mega kosta fjármuni.

13. Skýring fyrirsvarsmanna Landsnets og iðnaðarráðherra á þeim skorðum, sem raforkulög setji Landsneti til þess að huga að umhverfisvænum lausnum við raflínulagnir, þ. á m. eftir atvikum jarðstrengslausnum, á sér því ***enga stöð***, hvorki í eðlilegri skýringu á raforkulögunum sem heild né í 1. mgr. 9. gr. raforkulaga einni og sér. ***Landsnet hefur í núgildandi raforkulögum og umhverfislöggjöf allar heimildir, sem það þarf til þess að velja umhverfisvænar lausnir við framkvæmd verka sinna.***

14. Í *núgildandi raforkulögum* eru engin ákvæði, sem meina Landsneti að taka fullt tillit til umhverfisins við val á raflínulögnum. Þvert á móti er það svo, að núgildandi lög leggja Landsneti þá ***skyldu*** á herðar að taka tillit til umhverfissjónarmiða, sbr. 4. tölul. 1. gr. raforkulaga nr. 65/2003 og 2. mgr. 3. gr. tilskipunar 2003/54/EB og 26. tölulið aðfararorða tilskipunarinnar, sem og lokaákvæði 2. mgr. 73. gr. EES-samningsins: „*Kröfur um umhverfisvernd skulu vera þáttur í stefnu samningsaðila á öðrum sviðum [en í málaflokknum umhverfisvernd].“* (Leturbreyting mín).

15. Sú þingsályktunartillaga, sem hér eru til umfjöllunar, er lögð fram undir því *yfirskini*, að nauðsynlegt sé að veita Landsneti heimildir til þess að velja aðra kosti en þann fjárhagslega hagkvæmasta. Það skal sagt hreint út: hér er um ***vísvitandi blekkingu*** að ræða. Það er verið að blekkja almenning og blekkja Alþingi til lagasetningar og þingsályktunar á röngum forsendum. Efni þingsályktunartillögunnar (og tengds raforkulagafrumvarps) gengur út á, að ***takmarka/afnema núgildandi heimildir og skyldur*** Landsnets til þess að taka tillit til umhverfissjónarmiða, þ. á m. eftir atvikum til lagningar jarðstrengja á hærri spennustigum.⁵ Landsnet býr ekki við neinar slíkar lagatakmarkanir í dag, en vill fá þær, eins og fram hefur komið, til þess að geta haldið óbreyttri stefnu sinni í lagningu háspennulína í lofti með tilheyrandi loflínumöstrum og línuvegum.

16. Iðnaðarráðherrann vill hjálpa Landsneti og álverunum (kannski sérstaklega einu draumaálveri) í viðureigninni við umhverfið og almenning. Svo vill þó til, að iðnaðarráðherranum ber við undirbúning lagafrumvarpa meðal annars að gera sanna og rétta

⁵ Sjá sérstaklega ákvæði, sem á að verða 5. mgr. 9. gr. a. samkvæmt raforkulagafrumvarpi um nýja stefnu stjórnvalda í raflinumálum og kaflann „Viðmið varðandi lagningu raflína“ í þeirri þingsályktunartillögu, sem hér er fjallað um. Þau ákvæði, sem á annað borð skipta máli, snúa að því að svipta Landsnet möguleikum til þess að leggja raflínur í jörðu samkvæmt málefnalegu mati á aðstæðum hverju sinni með tilliti til umhverfissjónarmiða.

grein fyrir því, hvaða þýðingu það hefur að *aðhafast ekkert*, sbr. ákvæði um vandaða lagasetningu í starfsreglum ríkisstjórnarinnar. Hefur iðnaðarráðherra gert það? Hvað gerist, ef sú lagabreyting og þingsályktunartillaga, sem ráðherra hefur lagt fram, ná ekki fram að ganga? Verður Landsneti þá óheimilt að velja aðrar leiðir en fjárhagslega hagkvæmasta kostinn? Hvaða lagafyrirmæli segja það? Ætli það finnist bara nokkur slík ákvæði í íslenskum lögum?

17. Ráðherra ber ekki einungis að hlíta fyrirmælum starfsreglna ríkisstjórnarinnar. Ráðherra ber líka að fara að reglum um vandaða stjórnsýsluhætti. Og síðast en ekki síst – ráðherra hefur sannleiksskyldu, sem mikið skortir á, að gætt hafi verið við undirbúning þessa máls og raforkulagafrumvarpsins. Alþingi hefur líka skyldur í þessu máli. Alþingi ber að hafa eftirlit með ráðherra og láta hann ekki komast upp með að koma í gegn breytingum á lögum og reglum í þjóðfélaginu – á fölskum og annarlegum forsendum.

18. Hér eru **kaflasskil** í athugasemdum þessum. Skal nú vikið að hinum svokölluðu *viðmiðum*, sem ríkisstjórnin hyggst fá Alþingi til þess að setja um lagningu raflína í íslenskri náttúru. Það, sem þar skiptir máli eru viðmiðin að því er varðar *meginflutningskerfi Landsnets*, aðrar raflínur eru yfirleitt lagðar sem jarðstrengir í framkvæmdinni – án ágreinings. Sá kafli þingsályktunartilgögnar, sem að þessu efni lýtur, er svohljóðandi:

„1.3 Meginflutningskerfi raforku

Í meginflutningskerfi raforku skal meginreglan vera sú að notast sé við loftlínur nema annað sé talið hagkvæmara eða æskilegra, m.a. út frá tæknilegum atriðum eða umhverfis- eða öryggissjónarmiðum. Með tilliti til umhverfis- og öryggissjónarmiða skal meta í hverju tilviki fyrir sig hvort rétt sé að nota jarðstrengi á viðkomandi línuleið, eða afmörkuðum köflum hennar, á grundvelli eftirfarandi viðmiða sem réttlæta þá að dýrari kostur sé valinn:

1. Ef línuleið er innan skilgreinds þéttbýlis, sbr. skilgreiningu á þéttbýli í 2. gr. skipulagslaga, nr. 123/2010.
2. Ef línuleið er innan friðlands sem verndað er sökum sérstaks landslags, sbr. 53. gr. laga nr. 44/1999, um náttúruvernd.
3. Ef línuleið er við flugvöll þar sem sýnt er að loftlína geti haft áhrif á flugöryggi.
4. Ef línuleið er innan þjóðgarðs.
5. Ef línuleið er innan friðlands sem verndað er af öðrum sökum en sérstaks landslags, sbr. 53. gr. laga nr. 44/1999, um náttúruvernd.

Í framangreindum tilvikum skal meta hve langan jarðstreng er tæknilega mögulegt að vera með á viðkomandi stað í meginflutningskerfinu, kostnað og hvaða áhrif útfærslan hefur á afhendingaröryggi og gæði raforku. Ef í framangreindum tilvikum kostnaður við að leggja jarðstreng er ekki meiri en 1,5 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. Við samanburð á kostnaði skal miða við núvirtan stofnkostnað og rekstrarkostnað yfir líftíma mannvirkisins. Reglan um hámarkskostnaðarmun gildir þó ekki þegar um er að ræða skilgreint þéttbýli eða friðland sem verndað er sökum sérstaks landslags eða að teknu tilliti til flugöryggis, sbr. 1.-3. tölul.

Taka skal mið af afhendingaröryggi raforku og kostnað við að tryggja það.“

19. Í framangreindu ákvæði er sett sú regla, að meginflutningskerfi raforku skuli byggt upp sem **loftlínur**. Jarðstrengir verða aðeins lagðir í undantekningartilvikum samkvæmt skýrt tilgreindum *viðmiðum í fimm flokkum – þó með þeim þröskuldi, að kostnaður við lagningu jarðstrengs sé ekki meiri en 1,5 sinnum kostnaður við loftlínu*. Hér er verið að búa til reglu, sem Landsnet getur borið fyrir sig, þegar að umhverfismati kemur, geti sagt: við getum ekki umhverfismetid jarðstreng hér, við höfum ekki heimild til þess frá Alþingi. Það er verið að

búa þannig um hnútana, að jarðstrengur geti ekki einu sinni komið til umhverfismats, Landsnet megi hvort sem er ekki leggja slíkan streng (nema í sárafaum undantekningartilvikum). Í reynd er þannig verið að leitast við að koma Landsneti undan skyldu til þess að taka jarðstrengi til skoðunar við mat á umhverfisáhrifum raflínuframkvæmda í meginflutningskerfi raforku.

20. Fyrir utan þá ótrúlegu skammsýni og óvirðingu við íslenska náttúru, sem lýsir sér í framangreinri reglusetningu er óhætt að fullyrða, að reglusetning af þessu tagi mundi skapa sífelldan ófrið í landinu um hvers konar framkvæmdir í meginflutningskerfinu. Landsneti, álverunum og ríkisstjórn er sama um það. Hafa vanizt því, að þessir aðilar geti valtað yfir allt og alla í krafti aðstöðu og yfirburðafjárhagsgetu sinnar og stríðspreytu almennings, sem smám saman muni ágerast. En málið verður ekki alveg svo einfalt fyrir þá, sem telja sig munu hafa allt í hendi sér. Lögætisreglur verða þar fyrirstaða.


21. Það getur ekki talizt annað en kaldhæðnislegt, að á yfirstandandi þingi leggur ríkisstjórnin fram frumvarp um *afnám ýmiss konar viðmiða og þröskulda í umhverfismálum*, sem ríkisstjórnin neyðist til þess að flytja vegna þess að Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) hefur gert íslensk stjórnvöld afturreka með viðmið og þröskulda, sem standast ekki umhverfisverndarsjónarmið – eins og reyndin mun sjálfsagt verða, ef offararnir ná í gegnum þingið þeim viðmiðum, sem hér eru til umræðu. Stjórnvöld hafa ekki sjálfðæmi í því, hvaða viðmið og þröskulda þau setja í umhverfismálum.

22. Allar framkvæmdir sem geta haft í för með sér veruleg áhrif á umhverfið, m.a. vegna eðlis þeirra, umfangs eða staðsetningar, eru háðar kröfum um leyfi til framkvæmda og **mati á umhverfisáhrifum þeirra**. Þetta eru einfaldlega lögin, íslensk og samevrópsk. Hvers konar viðmið og þröskuldar verða að standast þetta próf, eins og skilmerkilega er rakið á þingskjali 53, 53. máli 2014-2015, einkum í kaflanum um dóma Evrópudómstólsins (bls. 13-15 í þskj. 53). Ætli íslensk stjórnvöld ættu að sjá sóma sinn í því að ljúka við bæta fyrir fyrri brot sín áður en efnt verður til nýrra brota af sama toga? Full ástæða er til þess að hvetja alþingismenn til varkárni í þessu máli. Það er ekki alveg víst, að dómstólar muni fallast á, að áframhaldandi loflínu- og mastravæðing íslenzkrar náttúru sé bezta umhverfisverndin.

23. Að öðru leyti vísar undirritaður til athugasemda dags. 20. nóvember 2014 við drög að frumvarpi til laga um breytingu á raforkulögum nr 65/2003, með síðari breytingum, og óskast þær athugasemdir teknar sem hluti af athugasemdum við þetta mál eftir því sem við á.

24. Undirritaður leyfir sér að beina því til háttvirts Alþingis, að umrædd þingsályktunartillaga verði felld.

Virðingarfyllst,


Hörður Einarsson