

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

Hraunavinir
Garðatorgi 7, 210 Garðabæ
b/t Ragnhildar Jónsdóttur,
Álfagarði í Kjós, 276 Mosfellsbæ
Kt. 480207-1490
hraunavinir@gmail.com

Nefndasvið Alþingis

nefnasvid@althingi.is

Hafnarfjörður 2. febrúar, 2022

Efni: Umsögn Náttúruverndarsamtaka Suðvesturlands og Hraunavina við frumvarp til laga um framkvæmdarleyfi fyrir Suðurnesjalínu 2, 11. mál.

Náttúruverndarsamtök Suðvesturlands (NSVE) og Hraunavinir gera alvarlegar athugasemdir við frumvarp til laga um framkvæmdarleyfi fyrir Suðurnesjalínu 2, 11. mál. Auk þess að með frumvarpinu sé ætlun að taka fram fyrir lögbundna ákvarðanatöku sveitarfélaga samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010 og ákvæði laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, 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 á landslag og ásýnd, ferðaþjónustu og útivist, vistgerðir og gróður og fuglalíf.

Í álit 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.“

Á bls. 20 segir einnig:

„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 skoðaðra 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.“

Athugasemdir við greinargerð frumvarpsins

1. Í greinargerð segir um forsendur framkvæmdarleyfis:

„Forsendur framkvæmdaleyfis og samræmi við álit Skipulagsstofnunar.

Niðurstaða Landsnets var að sækja um framkvæmdaleyfi fyrir Suðurnesjalínu 2 í samræmi við valkost C í álit Skipulagsstofnunar frá 22. apríl 2020, um mat á umhverfisáhrifum. Sú niðurstaða er byggð á ítarlegri undirbúningsvinnu, sem felur í sér valkostagreiningu, mat á umhverfisáhrifum, sérfræðiskýrslur, kostnaðargreiningar, samræmi við lög og reglur, stefnu stjórnvalda, samráð við hagaðila og landeigendur.“

Athugasemdir:

- a) Hér er látið í veðri vaka að forsendur framkvæmdarleyfis fyrir valkosti C, 220 kV loftlínu, sé í samræmi við álit Skipulagsstofnunar. Á ofangreindum tilvitnun í álit stofnunarinnar er ljóst að í álitinu sínu mælti Skipulagsstofnun með valkosti B, jarðstreng með Reykjanesbraut en ekki loftlínu. Sú niðurstaða byggir m.a. á mati á umhverfisáhrifum þar sem kemur fram að lagning loftlínu samkvæmt valkosti C, hefur mest neikvæð áhrif allra skoðaðra valkosta á landslag og ásynd, ferðaþjónustu og útivist, vistgerðir og gróður og fuglalíf.
- b) Framkvæmdarleyfi fyrir 220 kV loftlínu, valkosti C er ekki í samræmi við skipulagslög nr. 123/2010 enda ber samkvæmt 14. gr. laganna að leggja álit Skipulagsstofnunar til grundvallar framkvæmdaleyfis þegar veitt er framkvæmdarleyfi fyrir matsskyldum framkvæmdum.

Í 14. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 segir:

„Við umfjöllun um umsókn um framkvæmdaleyfi vegna matsskyldrar framkvæmdar... skal sveitarstjórn leggja álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar til grundvallar“

- c) Framkvæmdarleyfi fyrir 220 kV loftlínu, valkosti C er ekki í samræmi við lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 IV. kafla um umhverfismat framkvæmda.

Í 17. gr. e í lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, segir:

„að álit Skipulagsstofnunar um umhverfismat framkvæmdarinnar sé lagt til grundvallar við afgreiðslu umsókna um leyfi til framkvæmda“

- d) Val á valkostinum, 220 kV loftlínu byggir ekki á samráði við hagaðila og landeigendur. Fulltrúar Náttúruverndarsamtaka Suðvesturlands og Hraunavina sátu í verkefnaráði Landsnets fyrir Suðurnesjalínu 2 þar sem áttu sér stað einhliða kynningar að frumkvæði Landsnets en ekkert tillit var tekið til athugasemda hagaðila. Það sama átti sér stað á fundum með landeigendum.

Í kynningum á umhverfismati kom í ljós að jarðstrengur með Reykjanesbraut, valkostur B var umhverfislega besti valkosturinn og jarðstrengur með Suðurnesjalínu 1, valkostur A sá næst besti. Valkostur C, sem Landsnet ákvað að leggja fram sem aðalvalkost, kom hins vegar verst út allra valkosta.

Val Landsnets á loftlínu vakti mikla undrun hagaðila í verkefnaráði, eins og sjá má á Samantekt fundar verkefnaráðs Suðurnesjalínu 2, nr. 7 dags. 16.1.2019
[Samantekt 7. fundar - Verkefnaráð Suðurnesjalínu 2.pdf \(landsnet.is\)](#)

Valið byggðist eingöngu á stefnu stjórnvalda um lagningu raflína sem fram kemur í þingsályktun nr.11/144, um að í megin flutningskerfi raforku skuli notast við loftlínu. Þingsáætlunina stóð til að endurskoða á haustþingi 2019, en það hefur ekki enn verið gert þrátt fyrir gríðarlegar tæknilegar framfarir við notkun jarðstrengja og mjög minkandi kostnaðarmun jarðstrengja og loftlína.

Hvorki niðurstaða umhverfismats, álit Skipulagsstofnunnar, né samráði hagaðila, réði nokkru um val Landsnets á aðalvalkosti.

2. Í greinargerð segir jafnframt í lið 2:

„Í undirbúningsvinnu framkvæmda- og umhverfismatsins, var litið til ólíkra útfærslna á framangreindum kostum með það að markmiði að draga úr neikvæðum áhrifum á umhverfið. Niðurstaða Landsnets var að sækja um framkvæmdaleyfi fyrir Suðurnesjalínu 2 í samræmi við valkost C í mati á umhverfisáhrifum, sem er 220 kV loftlína milli Hafnarfjarðar og Grindavíkur.

Ákvörðun um legu og útfærslu Suðurnesjalínu 2, sem valkostur C, grundvallast í meginatriðum á eftirfarandi atriðum:

– Kröfum sem gerðar eru til Landsnets um uppbyggingu á hagkvæmu og öruggu flutningskerfi sem veldur ekki takmörkunum á afhendingu eða afhendingarrofi, að teknu tilliti til umhverfis. Kröfur þessar byggjast á ákvæðum raforkulaga, sem vísa til stefnu stjórnvalda um lagningu raflína og uppbyggingu flutningskerfis raforku.“ (Leturbreyting ritara)

Athugasemd:

Í Matsskýrslu Suðurnesjalínu 2 á bls. ii segir:

„Valkostir sem hafa verið til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum eru sex talsins. Allir valkostir eru taldir uppfylla meginmarkmið framkvæmdarinnar, sem eru að auka afhendingaröryggi og flutningsgetu raflína á milli Suðurnesja og höfuðborgarsvæðisins.“

Ljóst er því að allir valkostanna uppfylla skilyrði.

3. Um niðurstöðu umhverfismats segir og einnig í lið 2:

„– Niðurstöðum umhverfismats sem unnið var á grundvelli laga um mat á umhverfisáhrifum, þar sem lagt er mat á áhrif Suðurnesjalínu 2 á umhverfi og samfélag. Niðurstaðan felur í sér að munur er á umhverfisáhrifum milli valkosta, sem Landsneti er ljós, þegar tekin er ákvörðun um aðalvalkost. Valkostur C hefur umfangsmeiri umhverfisáhrif í för með sér en valkostur B. Munur á umhverfisáhrifum þessara kosta er ekki afgerandi samkvæmt matsskýrslu og áliti Skipulagsstofnunar.“ (Leturbreyting ritara)

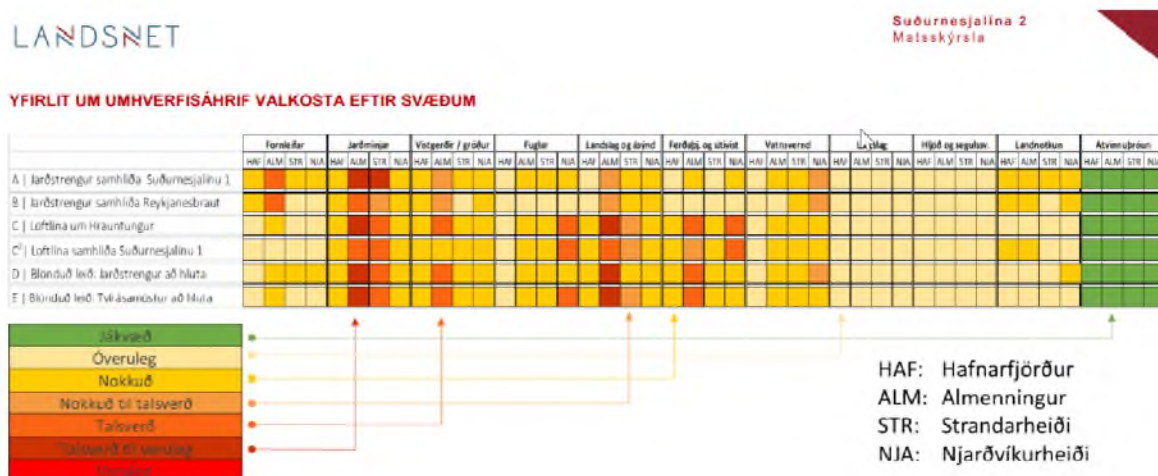
Athugasemdir:

a) Þessi fullyrðing er einfaldlega röng enda segir í áliti Skipulagsstofnunar á bls. 20:

„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 loftlinuvalkosti felast í minni áhrifum á landslag og ásynð, ferðaþjónustu og útivist, vistgerðir og gróður og fuglalíf. Aðalvalkostur Landsnets, lagning loftlínu samkvæmt valkosti C, hefur mest neikvæð áhrif allra skoðaðra valkosta á framangreinda þætti.“

b) Í matsskýrslu Suðurnesjalínu 2 bls. x má sjá yfirlit yfir umhverfisáhrif valkosta. Þar kemur skýrt í ljós að loftlína, valkostur C sem með frumvarpinu er áætlað að veita framkvæmdarleyfi fyrir, er umhverfislega mun lakari valkostur er jarðstrengur með Reykjanesbraut.

Mynd úr Matsskýrslu Suðurnesjalínu 2 bls. x:



4. Um öryggi gagnvart jarðhræringum segir í greinargerð, lið 2:

„ – Gagnvart jarðhræringum er loftlína öruggari valkostur en jarðstrengur við þær aðstæður sem er að finna á framkvæmdasvæði Suðurnesjalínu 2, hvort sem jarðstrengur liggur sunnan eða norðan við Reykjanesbraut.“

Athugasemdir:

a) Um náttúruvá segir í áliti Skipulagsstofnunar á bls. 18.

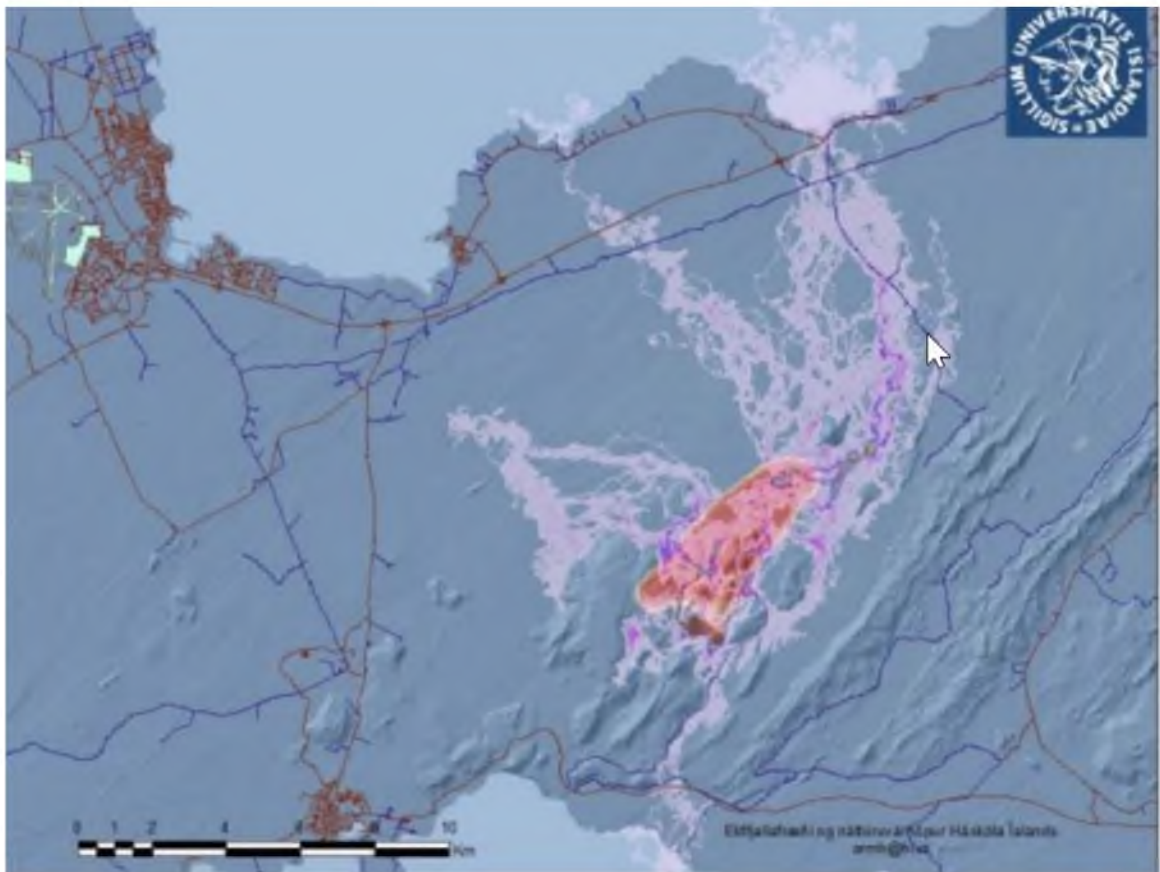
„Jarðhræringar undanfarna mánuði á Reykjanesi eru áminning um að svæðið er virkt og þar getur verið að vænta jarðskjálfta og eldsumbrota. Þá hefur fárviðrið sem gekk yfir landið í desember sl. og önnur illviðri í vetur minnt á það veðurálag sem raforkuflutningsinnviðir þurfa að standast. Til marks um 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 matskýrslu Landsnets um áhrif náttúruvár á Suðurnesjalínu 2, en telur þó að það sem þar kemur fram mæli fremur með lagningu jarðstrengs en loflínu 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.“
(Leturbreyting ritara)

- b) Í mars 2021 og desember 2021 voru miklir jarðskjálftar vegna kvikuinnskots á svæðinu frá Fagradalsfjalli að Keili og á Trölladyngjusvæðinu. Óttuðust sérfræðingar mjög að eldgos væri að hefjast og birti Eldfjallafræði og náttúruvárhópur Háskóla Íslands líkan af hugsanlegu hraunrennsli, kæmi til eldgoss á svæðinu. Sjá mynd að neðan:

Hraunrennislíkan Eldfjallafræði og náttúruvárhóps HÍ



Varðandi hættu á skemmdum á Suðurnesjalínu 1 ef til eldgoss og hraunrennslis kæmi er eftirfarandi haft eftir upplýsingafulltrúa Landsnets í frétt á visir.is 3. mars 2021:

„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.“

Sjá: <https://www.visir.is/g/20212080429d/skoda-leidir-til-ad-verja-sudurnesjalinu-fyrir-mogulegu-eldgosi>

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.

5. Í greinargerð segir einnig:

„Valkostur C, sem ákvæði frumvarps þessa kveða á um, er þannig tækur valkostur í samræmi við álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum. Er frumvarpið þannig í samræmi við 2. mgr. 14. gr. skipulagslaga, nr. 123/2010, þar sem kveðið er á um að við útgáfu framkvæmdaleyfis skuli sveitarstjórn leggja álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar til grundvallar. Er álit Skipulagsstofnunar þannig í samræmi við framangreint lagt til grundvallar við samningu frumvarps þessa.“
(Leturbreyting ritara)

Athugasemd:

Það er ljóst á ofangreindum tilvitnunum í álit Skipulagsstofnunar að Skipulagsstofnun leggur til að Suðurnesjalína 2 verði lögð sem jarðstrengur Reykjanesbraut en ekki loftlína eins og þessu frumvarpi er ætlað að veita framkvæmdarleyfi fyrir. Það er því rangt að álit Skipulagsstofnunar sé lagt til grundvallar frumvarpinu.

Sveitastjórn Voga hefur hins vegar í höfnun sinni á framkvæmdarleyfi fyrir loftlínu lagt álit Skipulagsstofnunar til grundvallar niðurstöðu sinni í samræmi við 2. mgr. 14. gr. skipulagslaga, nr. 123/2010 og 17. gr. e í lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

6. Í greinargerð segir í lok 2. liðar:

„Í álit Skipulagsstofnunar kemur fram að það sé í höndum hlutaðeigandi sveitarfélaga að taka afstöðu til þess hvaða valkostur verði endanlega fyrir valinu og að „þær ákvarðanir

þurfa sveitarfélögin að taka sameiginlega“. Ljóst er að í þessu máli hefur meiri hluti viðkomandi sveitarfélaga (³/ ₄) kosið valkost C.“(Leturbreyting ritara)

Athugasemd:

Hagsmunir sveitarfélaganna á línuleið Suðurnesjalínu 2 eru mjög mismunandi varðandi framkvæmdina. Yfir 17 km , eða meira en helmingur línuleiðarinnar liggur innan marka Sveitarfélagsins Voga, örskammt frá Reykjanesbraut, fjölförnustu þjóðleið landsins. Hagsmunir Sveitarfélagsins Voga eru því ólíkt meiri en t.d. Grindavíkur, þar sem áætlað er að reisa 3 möstur.

Framkvæmdaleyfi Hafnarfjarðar er að sama skapi grundvallað á samkomulagi við Landsnet frá 9. júlí 2015, þar sem samið var um niðurrif Hamraneslína, tilfærslur á Ísallinum og veitingu framkvæmdarleyfis fyrir Suðurnesjalínu 2 í einum og sama samningi. Framkvæmdarleyfi fyrir loftlínu frá fyrirhuguðu tengivirki í Hrauntungum var skiptimynt í samningi um niðurrif Hamraneslína sem hafa hamlað byggð í Hafnarfirði. Sjá frétt á vef Hafnarfjarðarbæjar: [Landsnet og Hafnarfjarðarbær semja um niðurrif Hamraneslínu eigi síðar en 2018 | Fréttir | Hafnarfjörður \(hafnarfjordur.is\)](#)

7. Í 3. lið greinargerðar er fjallað um samræmi frumvarps við stefnu stjórnvalda. Þar segir:

„3.1 Kerfisáætlun 2018–2027.

Orkustofnun samþykkir kerfisáætlun Landsnets, sbr. 9. gr. a, í raforkulögum, nr. 65/2003 og reglugerð nr. 870/2016, um kerfisáætlun fyrir uppbyggingu flutningskerfis raforku. Í framkvæmdaáætlun kerfisáætlunar er fjallað um fjárfestingar sem þarf að ráðast í á næstu þremur árum og tímaáætlun þeirra en skv. 2. mgr. 9. gr. raforkulaga ber að tilkynna Orkustofnun um ný flutningsvirki áður en þau eru tekin í notkun og skal Orkustofnun hafa eftirlit með að slík framkvæmd sé í samræmi við framkvæmdaáætlun flutningsfyrirtækisins.

Suðurnesjalína 2 er á samþykkttri þriggja ára framkvæmdaáætlun í kerfisáætlun 2018–2027. Leyfi Orkustofnunar liggur því fyrir um Suðurnesjalínu 2 og um leið þeim fjármunum sem Landsneti er heimilt að nota í verkefnið.“(Leturbreyting ritara)

Athugasemdir:

- a) Umhverfismati fyrir Suðurnesjalínu 2 lauk með áliti Skipulagsstofnunar í apríl 2020. Í matsskýrslunni voru bornir saman 6 mismunandi valkostir framkvæmdarinnar Suðurnesjalínu 2 og má ólíkindum sæta að framkvæmdin hafi verið sett á þriggja ára framkvæmdaráætlun Kerfisáætlunar, þar sem valinn var einn valkostur, loftlína, umfram aðra valkosti áður en samanburði valkosta og umhverfismati lauk.

Kerfisáætlun og samþykki Orkustofnunar er skýlaust brot á lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 þar sem segir í 1. gr. lið c, að markmið laganna sé:

„að almenningur hafi aðkomu að umhverfismati framkvæmda og áætlana
...“

Einnig er brotið gróflega á rétti almennings til aðkomu að málum er varða umhverfið og sem kveðið er á um í Árórsamningnum og tilskipun EES-réttar um mat á umhverfisáhrifum.

Samþykki Orkustofnunar fyrir Suðurnesjalínu 2 á framkvæmdaráætlun Kerfisáætlunar frá 2018 útilokaði að athugasemdir og önnur aðkoma almennings gæti haft einhver áhrif á val milli valkosta, athugasemdaferli sem á sér stað við gerð frummatsskýrslu, matsskýrslu og veitingu framkvæmdarleyfis. Orkustofnun hefur aðeins samráð við „núverandi og væntanlega viðskiptavini flutningsfyrirtækisins“. Orkustofnun hefur hafnað aðkomu almennings að leyfisveitingu sinni, hefur látið eins og hún sjái ekki athugasemdir almennings.

Í lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 er í V. kafla kveðið á um kröfur vegna leyfisveitinga. Þar segir í 25. gr um leyfi til framkvæmda:

„Óheimilt er að gefa út leyfi til framkvæmdar sem fellur undir lög þessi fyrir en álit Skipulagsstofnunar um umhverfismat framkvæmdar skv. 24. gr. liggur fyrir eða ákvörðun Skipulagsstofnunar skv. 19. gr. um að framkvæmdin skuli ekki háð umhverfismati.“

Það er ljóst að leyfi Orkustofnunar veitt með samþykki hennar á Kerfisáætlun 2018, getur ekki staðist fyrir framkvæmdinni Suðurnesjalínu 2, þar sem álit Skipulagsstofnunar lá ekki fyrir fyrir en í apríl 2020. Allar leyfisveitingar fyrir framkvæmdinni fyrir þann tíma standast ekki lög.

Ótímabært samþykki Orkustofnunar getur ekki lögum samkvæmt, verið leiðandi við veitingu framkvæmdarleyfis hvorki frá sveitarfélögum eða við lagasetningu Alþingis.

- b) Kerfisáætlun á hverjum tíma er alltaf háð þeim fyrirvara að hún kunni að breytast ef málsmeðferð á grundvelli laga um mat á umhverfisáhrifum skilar öðrum valkosti en upphaflega var lagt upp með. Þannig sagði í Kerfisáætlun Landsnets 2019-2028: Framkvæmdaráætlun 2020-2022:

*„Þó er ljóst sé að valkostagreining muni alltaf vera háð þeim fyrirvara að ekki er lokið vinnu við umhverfismat framkvæmdarinnar á grundvelli laga um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda nr. 106/2000. Sú málsmeðferð getur skilað annarri niðurstöðu en umhverfismat kerfisáætlunar, sem byggir að mestu á markmiðum auk fyrirliggjandi stefnu og gögnum um umhverfismat áætlunarinnar. Ef upp kemur sú staða að í umhverfismati við einstaka framkvæmd þyki ástæða til að leggja fram aðalvalkost sem ekki er sá sami og áætlaður var í kerfisáætlun, verður hinn nýji kostur lagður fram í næstu kerfisáætlun til samþykktar hjá Orkustofnun, eða þá breytt umfang framkvæmdarinnar verður tilkynnt sérstaklega til upplýsinga og samþykktar.“
(Leturbreyting ritara)*

Sama fyrirvara er að finna í framkvæmdaráætlun 2021-2023 í Kerfisáætlun 2020-2029.

Má furðu sæta að Suðurnesjalína 2 sé enn á Kerfisáætlun sem loftlína en ekki jarðstrengur með Reykjanesbraut í samræmi við niðurstöðu umhverfismats og álit Skipulagsstofnunar.

- c) Fyrir breytingu á raforkulögum með lögum nr. 26/2015 féllu leyfisveitingar Orkustofnunar til Landsnets undir 2. mgr. 9. gr. raforkulaga og voru þar með kæránlegar til ú.u.a skv. 37. gr. laganna.

Með breytingarlögum nr. 26/2015 voru þær leyfisveitingar, sem hér skipta máli, færðar undir kerfisáætlun, framkvæmdahluta hennar, sbr. 9. gr. a. í nügildandi raforkulögum. Þar með varð leyfi/samþykki OS ekki lengur kæránlegt til ú.u.a. Hagsmunaaðilar, annar almenningur og umhverfisverndarsamtök svipt kæruréttinum og engin kæruleið til.

Verður að telja þetta brot á 9. gr. Árósasamningsins og 11. gr. tilskipunar 2011/92/ESB um rétt almennings til virkrar endurskoðunarleiðar, sem á að vera „sanngjörn, tímanleg, réttlát og ekki kostnaðarsöm úr hófi fram“.

Með sömu lagabreytingu var sérstaklega felld niður heimild Orkustofnunar til þess að setja flutningsfyrirtækinu skilyrði „er lúta að umhverfisvernd og landnýtingu“. Stríðir þetta gegn skyldu allra leyfisveitenda til þess að taka tillit til umhverfissjónarmiða. Engin leyfi til matsskyldra framkvæmda má gefa út fyrir en álit um mat á umhverfisáhrifum liggur fyrir eða ákvörðun um, að framkvæmd sé ekki matsskyld.

Samþykki Orkustofnunar fyrir framkvæmdinni er því háð verulegum annmörkum, sem veldur ógildingu samþykkisins/leyfisins. Það getur ekki talist lögmætur grundvöllur eða undirbúningur annarra ákvarðana.

8. Í greinargerð 3. lið segir jafnframt:

„3.2 Stefna stjórnvalda samkvæmt þingsályktunum nr. 11/144 og nr. 26/148.

Fyrir meginflutningskerfi raforku skal meginreglan, skv. þingsályktun nr. 11/144, um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína, og þingsályktun nr. 26/148, um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku, vera sú að nota loftlínur nema annað sé talið æskilegra, m.a. út frá tæknilegum atriðum eða umhverfis- eða öryggissjónarmiðum. Með tilliti til umhverfis- og öryggissjónarmiða skal meta í hverju tilviki hvort rétt sé að nota jarðstrengi á viðkomandi línuleið, eða afmörkuðum köflum hennar á grundvelli viðmiða er taka til staðsetningar og kostnaðar.

Fyrirhuguð Suðurnesjalína 2 liggur að langmestu leyti utan svæða sem stefna stjórnvalda um lagningu raflína kveður á um að nota skuli bæði jarðstreng og loftlínu. Eina svæðið sem fellur undir framangreinda stefnu er innan þéttbýlismarka í Hafnarfirði.

Með vísun í niðurstöður umhverfismatsins og samanburðar á umhverfisáhrifum aðalvalkostar og annarra valkosta ber að líta svo á að umhverfissjónarmið gefi ekki tilefni til þess að vikið sé frá meginreglu stjórnvalda um að nota loftlínur í meginflutningskerfinu, sér í lagi þar sem kostnaður við loftlínu er mun lægri en við jarðstreng. Þrátt fyrir að áhrif aðalvalkostar séu meiri en annarra valkosta, þá sé munur áhrifa ekki það mikill að hann réttlæti val á mun dýrari valkosti á lengstum hluta leiðarinnar. Fyrirliggjandi útfærsla gerir ráð fyrir að jarðstengur sé lagður á milli

Hamraness og Hraunhelli í Hafnarfirði enda verður mestur ávinningur af jarðstrengslögn innan þéttbýlismarkanna. Það er í samræmi við stefnu stjórnvalda um að innan skilgreinds þéttbýlis sé heimilt að ráðast í jarðstrengslögn þrátt fyrir að kostnaður sé meiri en tvöfaldur á við loftlínukost.

Valkostur C er því sá valkostur sem er mest í samræmi við framangreinda stefnu stjórnvalda. Valkostir A og B eru það ekki.“

Athugasemd:

Í álitni Skipulagsstofnunar er fjallað um stefnu stjórnvalda. Þar segir 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 nágreinis 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.“

Stefnu stjórnvalda stóð til að endurskoða á haustþingi 2019 en sú endurskoðun hefur ekki enn átt sér stað þrátt fyrir að gríðarlegar framfarir hafi verið í framleiðslu jarðstrengja og lagningu þeirra. Kostnaðarmunur milli jarðstrengja og loftlína hefur einnig farið hratt minkandi allt frá því að 220 kV jarðstrengir væru talir 10 x dýrari, í að vera nú u.þ.b. 2 x dýrari. Sé umhverfiskostnaður metinn inn í verðsamanburðinn væri kostnaðarmunur jarðstrengs og loftlínu með fjölförnu þjóðleið landsins hverfandi.

9. Í greinargerð segir í lið 4:

„Aukin náttúruvá – breyttar forsendur frá apríl 2020

Frá því að Landsnet skilaði Skipulagsstofnun matskýrslu um Suðurnesjalínu 2, þar til álit Skipulagsstofnunar lá fyrir í apríl 2020, og eftir það tímamark, hafa orðið verulegar jarðhræringar á Reykjanesi. Jafnt jarðskjálftar sem eldgos. Landsnet hefur farið yfir umfjöllun um náttúruvá í umhverfismatinu og í þeirri yfirferð kom í ljós að umfjöllun um valkost B, jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut, tók ekki til allrar strengleiðarinnar á milli Hafnarfjarðar og tengivirkis við Rauðamel í Grindavík. Í kjölfar álits Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum komu fram ábendingar frá Sveitarfélaginu Vogum og Reykjanesbæ um tillögu um að leggja jarðstreng norðan Reykjanesbrautar.

Landsnet óskaði eftir rýni Eflu verkfræðistofu á umfjöllun um möguleg áhrif eldgosa og jarðhræringa á fyrirhuguð mannvirki. Þar voru þrjú meginþættir eldgosa skoðaðir, eldsupptök, hraunflæði og höggun. Þá var skoðað sérstaklega svæði við Voga, en þar háttar svo til að valkostur loftlínu og jarðstrengs meðfram línuleið Suðurnesjalínu 1 er mjög skammt frá Reykjanesbraut. Niðurstaða rýni Eflu er birt í minnisblaði dags. 2. júlí 2020 og var send Sveitarfélaginu Vogum og Reykjanesbæ. Niðurstaða rýninnar er sú að gagnvart höggunarhreyfingum (jarðskjálftum), er það mat Eflu að loftlína sé mun öruggari valkostur en jarðstrengur við þær aðstæður sem er að finna á leið Suðurnesjalínu 2. Hvað varðar eldsumbrot og hraunrennsli er áhættan talin mjög sambærileg fyrir þá valkosti sem eru til skoðunar. Þar sem tíðni jarðhræringa á svæðinu með varanlegum höggunarhreyfingum eða mögnunar á hreyfingu við sprungubrúnir er umtalsvert meiri en tíðni eldgosa er talið rétt að miða frekar við slíka atburði við mat á líkum og jarðfræðilegri hættu við Suðurnesjalínu 2.

Í áður nefndu minnisblaði Eflu, er fjallað um hugmyndir um að færa legu jarðstrengs norðan Reykjanesbrautar. Er niðurstaðan sú að það séu miklar líkur á því að ekki sé verulegur munur á áhættu á strengleið sunnan og norðan Reykjanesbrautar.

Frá því skýrsla Eflu var gerð hafa orðið miklar jarðhræringar á svæðinu, bæði sterkir jarðskjálftar og eldgos. Allt styður það enn frekar valkost C umfram valkost A eða B.“

Athugasemd:

Ljóst er að bæði frá því að álit Skipulagsstofnunar lá fyrir í apríl 2020 og minnisblað Eflu 2. júlí 2020 hafa orðið miklar jarðhræringar og eldgos á Reykjanesi og hugsanleg eldgos enn yfirvofandi jafnvel á norðanverðu Reykjanesi (sjá athugasemdir um náttúruvá að ofan). Hér er því bent á þá hættu og óöryggi sem steðja gæti að tveimur samsíða loftlínunum umfram tvo ólíka valkosti, loftlínu (Suðurnesjalínu 1) og nýjan jarðstreng (Suðurnesjalínu 2) sem lægi í vegöxl Reykjanesbrautar töluvert norðar en loftlínan og utan sprungusveims Reykjaneskerfisins. Umtalsvert betra aðgengi væri einnig að jarðstrengnum ef hraunflæði kallaði á gerð varnargarða eða kælingu hrauns við Reykjanesbraut en á öröskuðu svæði í Strandar- og Njarðvíkurheiði. Út frá öryggissjónarmiðum hlýtur jarðstrengur með Reykjanesbraut því að vera vænlegri kostur en önnur loftlína samsíða þeirri sem þegar er til staða.

10. Í 6. lið greinargerðar er fjallað um útgáfu framkvæmdarleyfis þegar framkvæmd fer í gegnum fleiri en eitt sveitarfélag. Þar segir:

„Í gildandi löggjöf er ekki sérstaklega tekið á því hvernig standa skuli að útgáfu framkvæmdaleyfis þegar framkvæmd, eins og Suðurnesjalína 2, fer í gegnum nokkur sveitarfélög. Gera gildandi lög ráð fyrir því að framkvæmdin sé háð sjálfstæðu framkvæmdaleyfi frá hverju sveitarfélagi fyrir sig. Getur þannig eitt sveitarfélag stöðvað framkvæmd þrátt fyrir að vera e.t.v. í miklum minni hluta.

Í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar kemur fram að horft verði til lagabreytinga til að tryggja skilvirkari málsmeðferð innviðafamkvæmda á borð við flutningskerfi raforku, m.a. á grundvelli fyrirliggjandi vinnu þar um.“ (Leturbreyting ritara)

Athugasemd:

Mjög mikilvægt er að framkvæmdarleyfisveiting sé áfram sér leyfisveiting í höndum sveitarfélaga eins og kveðið er á um í skipulagslögum því ferli framkvæmdaleyfis er einn af fáum þáttum undirbúnings matsskyldra framkvæmda þar sem almenningur hefur aðkomu að málinu í athugasemdaferli líkt og kveðið er á um í Árórsarsamningnum, samningi sem tryggir aðkomu almennings að ákvarðanatökum er varða umhverfið, fullgiltum af Íslands hálfu í október 2011.

Hér skal jafnframt ítrekað að yfir helmingur línuleiðar áætlaðrar Suðurnesjalínu 2 liggur innan Sveitarfélagsins Voga og það eitt sveitafélaga hefur lagt álit Skipulagsstofnunar til grundvallar afgreiðslu sinni eins og lög gera ráð fyrir.

11. Í 7. lið „Skýrsla um notkun jarðstrengja í flutningskerfi raforku“ er vitnað til skýrslu Hjartar Jóhannessonar: Jarðstrengir í flutningskerfi raforku.

Athugasemd:

Rétt er að benda á að í tilvitnaðri skýrslu Hjartar Jóhannessonar: Jarðstrengir í flutningskerfi raforku, 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/>

12. Í 8. lið er fjallað um mikilvægi framkvæmdarinnar Suðurnesjalínu 2 út frá þjóðhagsmunum. Þar segir:

„Suðurnesjalína 2 er mikilvæg framkvæmd út frá þjóðarhagsmunum og því þarf ekki að fjölyrða um brýna nauðsyn þess að ráðast í hana. Óviðunandi töf hefur nú þegar orðið á málinu sem hefur velkst í kerfinu árum saman. Flutningsmenn telja ekki ásættanlegt að íbúar svæðisins þurfi að líða fyrir þær miklu ógöngur sem leyfisveiting til þessarar framkvæmdar hefur lent í. Flutningsmenn telja því nauðsynlegt að grípa í taumana til að koma í veg fyrir frekari tafir og flýta því að framkvæmdir geti hafist og leggja sem fyrr segir til að lögfest verði heimild fyrir framkvæmdinni til að eyða óvissu.“

Athugasemd:

Mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar, Suðurnesjalínu 2, lauk með álit 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 þrátt fyrir mikilvægi framkvæmdarinnar. Tafir á framkvæmdarleyfisveitingum eru því á engan hátt óútskýrðar heldur stafa af seinagangi flutningsfyrirtækisins, Landsnets hf.

Líklegt má telja að framkvæmdarleyfisumsókn byggð á niðurstöðu álits Skipulagsstofnunar hefði verið vænlegri til samþykkis fyrir framkvæmdarleyfi en valkostur sem ekki grundvallast á álit stofnunarinnar eins og lög gera ráð fyrir.

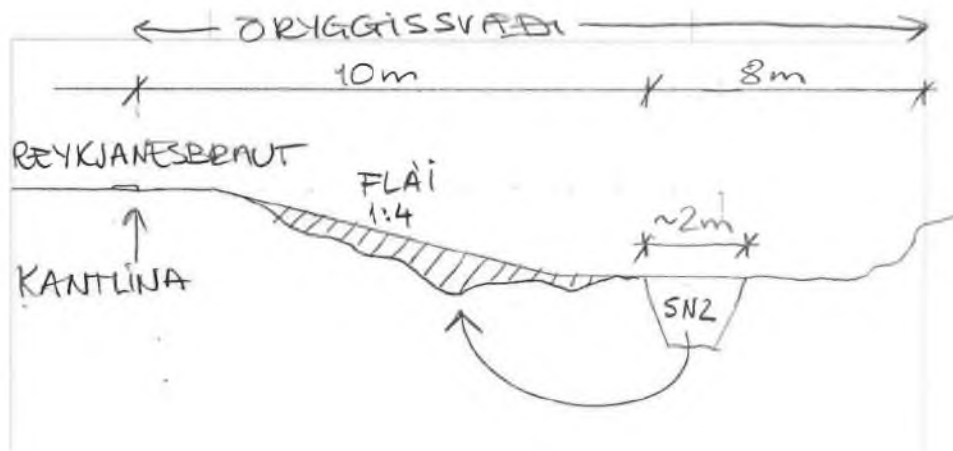
Þegar litið er til þjóðarhagsmuna verður ekki síst að horfa til þess að framkvæmdin Suðurnesjalína 2 liggur um svæði við innganginn inn í landið, þar sem allir ferðamenn og sem koma til landsins fara um. Ferðaþjónusta er stærsta og mikilvægasta atvinnugrein á Suðurnesjum og því verður að horfa til umhverrissjónarmiða þegar númer 1, 2 og 3 þegar um svo stóra framkvæmd er að ræða. Eins og sjá má í Matsskýrslu Suðurnesjalínu 2, hefur loftlína mjög neikvæð áhrif á landslag og ásýnd, ferðaþjónustu og útivist, vistgerðir og gróður og fuglalíf ólíkt jarðstreng á þegar röskuðu svæði Reykjanesbrautar.

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 og Hraunavinir skora á flutningsmenn frumvarps um framkvæmdarleyfi fyrir Suðurnesjalínu 2, 11. mál, að draga frumvarpið til baka.

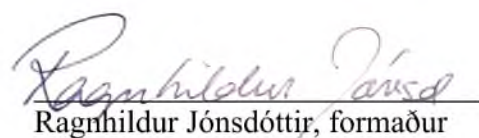
Verði frumvarpið að lögum er tekið fram fyrir eðlilegt ferli samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010 og lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlaða nr. 111/2021 og brotið gegn náttúruverndarlögum nr. 60/2013, Árórsamningnum og EES reglum.

Virðingarfyllst,

f. h. Náttúruverndarsamtaka Suðvesturlands,

f.h. Hraunavina


Helena Mjöll Jóhannsdóttir, formaður


Ragnhildur Jónsdóttir, formaður