

Frumvarp til laga

um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2.

Flm.: Ásmundur Friðriksson, Haraldur Benediktsson, Vilhjálmur Árnason,
Hildur Sverrisdóttir, Njáll Trausti Friðbertsson, Diljá Mist Einarsdóttir,
Guðrún Hafsteinsdóttir.

1. gr.

Landsnet hf. hefur leyfi til framkvæmda við lagningu Suðurnesjalínu 2, 220 kW raflínu milli Hamraness í Hafnarfirði og Rauðamels í Grindavík, samkvæmt aðalvalkosti, valkosti C, í matsskýrslu Landsnets og áliti Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum frá 22. apríl 2020.

Hafi sveitarfélag á því svæði sem framkvæmdin nær til gefið út framkvæmdaleyfi fyrir framkvæmdinni, sbr. 1. mgr., fyrir gildistöku laga þessara skal fylgja ákvæðum þess og það gilda um framkvæmdina.

Framkvæmdaleyfi, sbr. 1. mgr., fellur úr gildi hefjist framkvæmdir ekki innan tólf mánaða frá og með samþykkt laga þessara.

Viðkomandi sveitarfélög, sem framkvæmdin nær til, hafa eftirlit með framkvæmdum í samræmi við ákvæði skipulagslaga. Landsnet hf. skal greiða framkvæmdaleyfisgjald og önnur tilskilin gjöld til viðkomandi sveitarfélags, sbr. 2. másl. 1. mgr. 15. gr. skipulagslaga, nr. 123/2010.

2. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Frumvarp þetta var áður lagt fram á 151. (353. mál) og 152. löggjafarþingi (11. mál) en hlaut ekki afgreiðslu. Það er nú lagt aftur fram með nokkrum breytingum.

Með frumvarpi þessu er lagt til að löggjafinn veiti heimild með lögum til framkvæmda við hin nauðsynlegu flutningsvirki sem kveðið er á um í 1. gr. frumvarpsins, á grunni lögbundins undirbúningsferlis, í stað viðkomandi sveitarstjórna, að því leyti sem viðkomandi sveitarstjórnir hafa ekki þegar veitt framkvæmdaleyfi. Verði frumvarpið að lögum er um að ræða sérlög er ganga framar almennum lögum er kunna að varða útgáfu framkvæmdaleyfa og málsmeðferð þeirra innan stjórnýslunnar.

Líta má svo á að það frumvarp sem hér er lagt fram, um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalínu 2, sé afmörkuð einskiptisaðgerð í ljósi núverandi stöðu, og að ekki muni reynast þörf á setningu sams konar sérlaga síðar. Fyrirséð er að í samræmi við stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar verði unnið að breytingum á skipulagslögum varðandi framkvæmdaleyfi fyrir stærri framkvæmdir sem fara í gegnum mörg sveitarfélög. Markmið þessara frumvarpa eru því áþekkt, þ.e. að auka skilvirkni í málsmeðferð til að tryggja framgang þjóðhagslega mikilvægra framkvæmda í flutningskerfi raforku sem hafa farið í gegnum lögbundið undir-

búnings- og samráðsferli og eru í samræmi við stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku og við stefnu um lagningu raflína.

1. Markmið framkvæmdar.

Markmið framkvæmdarinnar við Suðurnesjalínu 2, sem frumvarp þetta nær til, er þríþætt: að bæta afhendingaröryggi raforku á Suðurnesjum, að auka flutningsgetu milli höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja til að styðja við afhendingaröryggi á höfuðborgarsvæðinu, og að styrkja flutningskerfi raforku á suðvesturhorni landsins.

Nauðsynlegt er að ráðast í framkvæmdir til að bæta afhendingaröryggi raforku á Suðurnesjum og auka flutningsgetu milli höfuðborgarsvæðisins og Suðurnesja. Um þessar mundir er ein 132 kW raflína sem sér um flutning til og frá Suðurnesjum, Suðurnesjalína 1. Ekki eru til aðrar flutningsleiðir ef hún fer úr rekstri. Áhrif þess að línan fari skyndilega úr rekstri eru nær undantekningarlaust straumleysi á Suðurnesjum, með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á heimili og fyrirtæki.

Með tilkomu Suðurnesjalínu 2 verður flutningskerfið sveigjanlegra í rekstri og afhendingaröryggi á Suðurnesjum eykst til muna. Nægjanleg flutningsgeta verður til ráðstöfunar sem getur mætt stærri frávikum þegar stórar framleiðslueiningar eða stærri notendur aftengjast kerfinu skyndilega eða til lengri tíma, t.d. vegna viðhalds.

Bætt tenging virkjana á Reykjanesi við tengivirki í Hafnarfirði styðja við afhendingaröryggi höfuðborgarsvæðisins. Fram til ársins 2005 var raforka aðeins flutt frá höfuðborgarsvæðinu til Suðurnesja. Undanfarinn áratug hefur vinnsla aukist á Suðurnesjum og verulegir flutningar á raforku eru frá svæðinu inn á höfuðborgarsvæðið. Mikið álag er á flutningskerfinu til höfuðborgarsvæðisins og hætta er á alvarlegum truflunum á afhendingu ef bilanir verða. Flutningsleiðir til höfuðborgarsvæðisins eru nú þegar orðnar þunglestaðar.

2. 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 byggist á ítarlegri undirbúningsvinnu sem felur í sér valkostagreiningu, mat á umhverfisáhrifum, sérfræðiskýrslur, kostnaðargreiningu, samræmi við lög og reglur, stefnu stjórnvalda og samráð við hagaðila og landeigendur. Valkosturinn er einnig í samræmi við svæðisskipulag og skipulagsáætlanir allra sveitarfélaga á línuleiðinni.

Valkostir í mati á umhverfisáhrifum voru sex talsins:

- A: Jarðstrengur samhliða Suðurnesjalínu 1. Alls um 31,79 km langur.
- B: Jarðstrengur samhliða Reykjanesbraut. Alls um 32,95 km langur. Á um 16 km löngum kafla liggur jarðstrengur samhliða Reykjanesbraut.
- C: Loftlína sem fer um Hrauntungur og frá sveitarfélagamörkum Hafnarfjarðar og Sveitarfélagsins Voga liggur hún samhliða Suðurnesjalínu 1. Frá Njarðvíkurheiði að Rauðamel liggur línan samhliða Fitjalínu 1. Jarðstrengur er í báðum endum, þ.e. 1,4 km í Hafnarfirði en 0,2 km við Rauðamel. Lengd línu er alls um 33,9 km.
- C2: Útfærsla á loftlínu. Er eins og kostur C, en fylgir Suðurnesjalínu 1 inn í Hafnarfjörð í stað þess að liggja um Hrauntungur. Alls er lengdin 32,03 km.
- D: Blönduð leið, loftlína og jarðstrengur. Er eins og kostur C, en á 7 km kafla verður Suðurnesjalína 2 í jörðu þar sem línan liggur næst Reykjanesbraut. Alls er línan um 33,9 km löng.

- E: Blönduð leið, tvírásamöstur að hluta. Er eins og kostur C, á 7 km kafla verða Suðurnesjalína 1 og 2 á sama mastri þar sem línurnar liggja næst Reykjanesbraut. Alls er línan um 33,9 km löng.

Í undirbúningsvinnu framkvæmda og umhverfismatsins var litið til ólíkra útfærslna á ofangreindum 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 kW 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.
- 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, áliti Skipulagsstofnunar og úrskurði úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála.
- 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.

Valkostur C, sem frumvarp þetta kveður 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 í frumvarpi þessu.

Í áliti 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 þurfi sveitarfélögin að taka sameiginlega. Ljóst er að í þessu máli hefur meiri hluti viðkomandi sveitarfélaga (3/4) kosið valkost C.

3. Samræmi frumvarps við stefnu stjórnvalda.

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 samkvæmt 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 fyrir Suðurnesjalínu 2 liggur því fyrir og um leið fyrir þeim fjárumum sem Landsneti er heimilt að nota í verkefnið.

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

Fyrir meginflutningskerfi raforku skal meginreglan, samkvæmt 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 notast við loftlínur nema annað sé talið æskilegra, m.a. út frá tæknilegum atriðum eða umhverfis- og 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 meta skuli bæði jarðstreng og loftlínu. Eina svæðið sem fellur undir framangreinda stefnu er innan þéttbýlismarka í Hafnarfirði.

Með vísun í niðurstöður umhverfismatsins og samanburð 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 sé munur áhrifa ekki svo mikill að hann réttlæti val á mun dýrari valkosti á lengstum hluta leiðarinnar. Fyrirliggjandi útfærsla gerir ráð fyrir að jarðstrengur 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 inn- an 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 í mestu samræmi við framangreinda stefnu stjórnvalda. Valkostir A og B eru það ekki.

3.3. Landsskipulagsstefna.

Eitt af markmiðum landsskipulagsstefnu fyrir árin 2015–2026 er að tryggja örugga afhendingu raforku um leið og tekið er tillit til náttúru og landslags. Uppbygging bættrar tengingar Suðurnesja með Suðurnesjalínu 2 er í samræmi við þetta því að forsenda umhverfismats er að setja fram og skoða valkosti til að finna þá legu línu sem best uppfyllir kröfu um afhendingaröryggi og hafi í för með sér minnstu neikvæðu umhverfisáhrifin. Við ákvörðun um uppbyggingu bættrar tengingar hefur farið fram mat á þörf fyrir uppbyggingu í samræmi við markmið landsskipulagsstefnu.

3.4. Svæðisskipulag Suðurnesja.

Suðurnesjalína 2 fellur að stefnu svæðisskipulags Suðurnesja fyrir árin 2008–2024 sem gildir í sveitarfélögunum Vogum, Grindavíkurbæ og Reykjanesbæ. Meginstefna svæðisskipulagsins er að nýta núverandi flutningsleiðir raforku og eru þær skilgreindar sem meginlagna- beltí á Suðurnesjum, þ.e. Suðurnesjalínur, Reykjaneslínur og Svartsengislínur og gert ráð fyrir að fleiri línur geti byggst upp innan þeirra.

3.5. Aðalskipulag Sveitarfélagsins Voga fyrir árin 2008–2028.

Fyrirhuguð framkvæmd um Suðurnesjalínu 2, valkostur C, er í samræmi við aðalskipulag Sveitarfélagsins Voga fyrir árin 2008–2028.

4. Aukin náttúruvá – breyttar forsendur frá því í apríl 2020.

Frá því að Landsnet skilaði Skipulagsstofnun matsskýrslu um Suðurnesjalínu 2 þar til álit Skipulagsstofnunar lá fyrir í apríl 2020, og eftir það tímamark, hafa orðið verulegar jarðhrær-

ingar á Reykjanesi, jafnt jarðskjálftar sem eldgos. Landsnet hefur farið yfir umfjöllun um náttúruvá í umhverfismatinu og kom þá 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 að því 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 var birt í minnisblaði 2. júlí 2020 og 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 mögnun 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 áðurnefndu minnisblaði EFLU er fjallað um hugmyndir um að færa legu jarðstrengs norður yfir Reykjanesbraut. 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 að 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.

5. Suðurnesjalína 2 og millilandaflugvöllur.

Í áliti Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum Suðurnesjalínu 2 er vísað til þess að stjórnvöld hafi tekið til athugunar að byggja nýjan flugvöll við Hvassahraun. Hafi það áhrif á lagningu jarðstrengs eða loftlínu.

Áætlað er að það kosti rúmlega 300 milljarða kr. að byggja nýjan millilandaflugvöll í Hvassahrauni en kostnaður við áframhaldandi uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli er rúmir 160 milljarðar kr. samkvæmt skýrslu starfshóps sem var falið að fjalla um og greina flugvallarkosti á suðvesturhorni landsins og skilaði niðurstöðum sínum í nóvember 2019. Ef ráðist yrði í það að byggja nýjan flugvöll í Hvassahrauni þyrfti eigi að síður samhliða því að halda áfram einhverri uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli. Munur á stofnkostnaði þessara tveggja valkosta fyrir miðstöð millilandaflugs er svo mikill að ekki er fjárféanlegt að hægt sé að ná nauðsynlegu rekstrarhagræði til að réttlæta flutning millilandaflugs frá Keflavíkurflugvelli í Hvassahraun. Við bætist mikil óvissa í langtímaspám um vöxt á flugumferð sem taka verður með í reikninginn. Hvað möguleg áform um alþjóðaflugvöll í Hvassahrauni varðar er ljóst að nýr flugvöllur yrði ekki tilbúinn fyrr en eftir hátt í tvo áratugi ef allt gengi upp. Til næstu áratuga er því um tvennt að velja; annars vegar að stöðva eða hægja á uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli og hamla vexti flugsins og ferðapjónustunnar, eða halda áfram uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli og líta á þann kostnað sem sökkinn kostnað þegar nýr flugvöllur tekur til starfa, þegar og ef að því kemur. Nauðsynlega þarf að ráðast í að leggja Suðurnesjalínu 2 óháð því hvaða valkostur verður fyrir valinu til þess að þjónusta þá starfsemi sem fyrir er á Suðurnesjum og til framtíðar.

6. Útgáfa framkvæmdaleyfis þegar framkvæmd fer í gegnum fleiri en eitt sveitarfélag.

Suðurnesjalína 2 liggur um Grindavíkurbæ, Hafnarfjarðarbæ, Reykjanesbæ og Sveitarfélagið Voga. Einungis síðastnefnda sveitarfélagið hafnaði umsókn Landsnets um útgáfu framkvæmdaleyfis en úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála felldi þá ákvörðun úr gildi með úrskurði í máli nr. 53/2021. Þá felldi úrskurðarnefndin úr gildi ákvörðun Hafnarfjarðarbæjar um að veita framkvæmdaleyfi í máli nr. 46/2021. Úrskurðarnefndin hafnaði hins vegar kröfum um að fella úr gildi framkvæmdaleyfi í máli nr. 41/2021 vegna framkvæmdaleyfis í Reykjanesbæ og máli nr. 57/2021 vegna framkvæmdaleyfis í Grindavíkurbæ. Hafnarfjarðarbær tók nýja ákvörðun um útgáfu framkvæmdaleyfis sem ekki var kærð innan kærufrests og því eru í gildi framkvæmdaleyfi vegna framkvæmdarinnar í þremur sveitarfélögum af fjórum.

Í núgildandi 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 núgildandi lög ráð fyrir því að framkvæmdin sé háð sjálfstæðu framkvæmdaleyfi frá hverju sveitarfélagi um sig. Getur þannig eitt sveitarfélag stöðvað framkvæmd þrátt fyrir að vera í miklum minni hluta. Í raforkulögum er ekki að finna sambærilegt úrræði og í vegalögum varðandi úrlausn ágreinings við sveitarfélög um vegaframkvæmdir.

Í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar kemur fram að horft verði til lagabreytinga til að tryggja skilvirkari málsmeðferð innviðaf framkvæmda á borð við flutningskerfi raforku, m.a. á grundvelli fyrirliggjandi vinnu þar um.

7. Skýrsla um notkun jarðstrengja í flutningskerfi raforku.

Í þingsályktun nr. 26/148 frá því í júní 2018, um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku, kemur fram að sérfróður aðili skuli fenginn til að gera sjálfstæða rannsókn á áhrifum mismunandi tæknilegra lausna við lagningu raflína og á þjóðhagslegri hagkvæmni þess að aukið hlutfall flutningskerfis raforku verði lagt í jörð. Er það í samræmi við þær áherslur sem er að finna í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar um að treysta þurfi betur flutnings- og dreifikerfi raforku í landinu, tengja betur lykilsvæði, tryggja afhendingaröryggi um land allt og skoða að hve miklu leyti megi nýta jarðstrengi í slíkar tengingar með hagkvæmum hætti.

Til að fylgja því verkefni eftir fengu atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneyti og umhverfis- og auðlindaráðuneyti óháðan sérfróðan aðila, dr. Hjört Jóhannsson, til að vinna skýrslu um jarðstrengi í flutningskerfi raforku út frá framangreindum efnisatriðum. Skýrsla hins sérfróða aðila var sett í opið umsagnarferli í samráðsgátt stjórnvalda í lok árs 2019.

Farið hefur verið yfir þær umsagnir sem bárust og skýrsluna í heild sinni. Niðurstaða skýrslunnar er í stuttu máli að talsverðar raffræðilegar lengdartakmarkanir séu fyrir notkun jarðstrengja á hærri spennustigum í flutningskerfi raforku á Íslandi. Helsta orsök lengdartakmarkana er að launafslsframleiðsla jarðstrengja er margföld á við loftlínur, sem getur leitt til þess að spenna innan línuleiðar haldist ekki innan vikmarka. Hefur þetta jafnframt áhrif á möguleika á blöndun línuleiðar, þ.e. að hluta til loftlína og að hluta til jarðstrengur.

Er litið svo á að hvorki skýrslan né innsendar umsagnir vegna hennar kalli á breytingar á þeim viðmiðum og meginreglum sem gilda um lagningu jarðstrengja og loftlína og fram komu í þingsályktun nr. 11/144, um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína. Gilda þau viðmið því áfram eins og verið hefur.

8. Suðurnesjalína 2 mikilvæg framkvæmd út frá þjóðarhagsmunum.

Suðurnesjalína 2 er framkvæmd sem er mikilvæg út frá þjóðarhagsmunum og því þarf ekki að fjölyrða um brýna nauðsyn þess að ráðast í hana. Í þingsályktun um stefnu stjórnvalda um

uppbyggingu flutningskerfis raforku, nr. 26/148, eru Suðurnes sett í forgang þeirra lykilsvæða í flutningskerfi raforku sem tengja þarf betur. 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 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.