



Skipulagsstofnun
B.t. Sigurðar Ásbjörnssonar
Borgartúni 7b
IS105 Reykjavík

Reykjanesbæ 24. júní 2019

Umsögn: Suðurnesjalína - umsögn um frummatsskýrslu.

Vísað er til erindis, dags. 31. f.m., þar sem óskað er umsagnar embættisins um frummatsskýrslu fyrir Suðurnesjalínu 2 milli Hamraness í Hafnarfirði og Rauðamels í Grindavík.

Aðkoma heilbrigðiseftirlitsins að málinu er einkum tengd þeim ákvæðum laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir og nr. 93/1995 um matvæli sem snúa að vernd grunnvatns og neysluvatni.

Fyrirhugaðir valkostir Suðurnesjalínu 2 ligga að stórum hluta á fjarsvæðum vatnsverndar og að litlu leyti á grannsvæði vatnsverndar. Í 13. gr. reglugerðar nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns segir:

„II. flokkur. Grannsvæði.

Utan við brunnsvæðið skal ákvarða grannsvæði vatnsbólans og við ákvörðun stærðar þess og lögunar skal taka tillit til jarðvegsþekju svæðisins og grunnvatnsstrauma sem stefna að vatnsbólinu. Á þessu svæði skal banna notkun á hættulegum efnum og birgðageymslu slíkra efna. Hér er m.a. átt við olíu, bensín og skyld efni, salt, eiturefni til útrýmingar á skordýrum eða gróðri og önnur efni sem mengað geta grunnvatn, auk efna sem sérstaklega eru tilgreind í reglugerð um neysluvatn. Ekki skal leyfa nýjar byggingar, sumarhúsa eða þess háttar á svæðinu. Vegalagnir, áburðarnotkun og önnur starfsemi innan svæðisins skal vera undir ströngu eftirliti.

III. flokkur. Fjarsvæði.

Fjarsvæði er á vatnasvæði vatnsbólans en liggur utan þess lands sem telst til I. og II. flokks verndarsvæðanna. Þar sem vitað er um sprungur eða misgengi á þessu svæði, skal fyllstu varúðar gætt í meðferð efna, sem talin eru upp í II. flokki. Stærri geymslur fyrir slík efni eru bannaðar á svæðinu. Heilbrigðisnefnd getur gefið út frekari fyrirmæli varðandi umferð á þessu svæði, svo og um byggingu sumarhúsa og annarra mannvirkja.“

Mikið er um sprungur og misgengi á umræddum svæðum og því sérstakrar aðgæslu þörf þegar kemur að framkvæmdum. Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja hefur því miðað við að framkvæmdir á vatnsverndarsvæðum verði háðar sérstöku leyfi þar sem tilgreind eru sérstök svæði með tilheyrandi búnaði fyrir olíuáfyllingu vinnuvéla, búnaður til að bregðast við mengunaróhöppum, aðrar forvarnir, viðbragðsáætlun o.fl.

HEILBRIGÐISEFTIRLIT SUÐURNESJA
SUÐURNES PUBLIC HEALTH AUTHORITY

Í kafla 16 í frummatsskýrslunni er þáttum er snúa að vatnsvernd og áhættu sem tengist framkvæmdum um mannvirkjum gerð fullnægjandi skil. Í kafla 16.7 er fjallað um ýmsar hættur og tengdar mótvægisáðgerðir. Rétt er að gera fyrirvara við þennan kafla enda getur vinna við leyfisgerð fyrir vinnu á vatnsverndarsvæði leitt í ljós fleiri áhættur og þannig skapast þörf á öðrum mótvægisáðgerðum.

Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja tekur ekki afstöðu til annarra atriða í skýrslunni, en telur þáttum sem snúa að vatnsvernd og mótvægisáðgerðum á því sviði gerð fullnægjandi skil.

F.h. Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja



Ásmundur E. Þorkelsson



Sveitarfélagið Vogar

Umsögn Sveitarfélagsins Voga um Frummatsskýrslu Landsnets hf. – Suðurnesjalína 2

1. Inngangur

Skipulagsstofnun hefur sent Sveitarfélaginu Vogum skýrslu Landsnets um mat á umhverfisáhrifum vegna lagningar Suðurnesjalínu 2. „Frummatsskýrsla – Suðurnesjalína 2“ er viðamikil skjal, sem unnið hefur verið af sérfræðingum Landsnets, með aðstoð sérfræðinga frá VSÓ Ráðgjöf. Þá hefur einnig verið starfrækt Verkefnaráð, skipað fulltrúum fjölmargra hagaðila, þ.m.t. frá Sveitarfélaginu Vogum. Þá hefur Landsnet einnig haldið reglubundna kynningarfundum fyrir landeigendur á lagnaleiðinni.

2. Tillaga Landsnets – aðalvalkostur.

Frummatsskýrslan tekur til skoðunar 6 valkosti, sem eru eftirfarandi:

A: Jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu 1. Alls um 31,79 km. langur. Stofnkostnaður er 3.921 m.kr.

B: Jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut. Alls um 32,95 km. langur. Á um 16 km löngum kafla liggur jarðstrengur samhliða Reykjanesbraut. Stofnkostnaður er 4.358 m.kr.

Aðalvalkostur C: Loftlína sem fer um Hrauntungur og frá sveitarfélagsmörkum Hafnarfjarðar og Sveitarfélagsins Voga liggur hún samhliða Suðurnesjalínu 1. Innan þéttbýlismarka Hafnarfjarðar liggur línan í jörðu á milli Hamraness og Hraunhellu. Raflínan er alls um 33,9 km löng. Stofnkostnaður er 2.329 m.kr.

C2: Útfærsla á loftlínu. Hún fylgir Suðurnesjalínu 1 alla leið, þ.e. fer ekki um Hrauntungur. Alls um 32,03 km. Stofnkostnaður er 1.992 m.kr.

D: Blönduð leið. Loftlína samhliða Suðurnesjalínu 1. Á 7 km kafla verður Suðurnesjalína 2 í jörðu, þar sem línan liggur næst Reykjanesbraut. Alls um 33,9 km löng. Stofnkostnaður er 2.898 m.kr.

E: Blönduð leið. Loftlína samhliða Suðurnesjalínu 1. Á 7 km kafla verða Suðurnesjalína 1 og 2 á sama mastri, þar sem línurnar liggja næst Reykjanesbraut. Alls um 33,9 km löng. Stofnkostnaður er 2.467 m.kr.

Rökstuðningur Landsnets fyrir vali á aðalvalkosti

Frummatsskýrslan tilgreinir rök Landsnets fyrir vali sínu á aðalvalkosti. Þar er horft til margra matsþátta, en þrjár meginstoðir (s.k. matsþríhyrningur) eru eftirtaldar:

- Öryggi
- Umhverfi og samfélag
- Verðmæti

Þeir matsþættir sem rúmast innan þessara þriggja meginþátta eru eftirtaldir:

- Afhendingaröryggi
- Flutningsþörf
- Flutningsgeta
- Sveigjanleiki
- Rekstraröryggi
- Stefna stjórnvalda
- Ferðaþjónusta og útivist
- Atvinnuþróun
- Hagkvæmni
- Landslag og ásýnd
- Gróður
- Gjaldskrá
- Skipulagsáætlanir
- Jarðminjar
- Verndarsvæði
- Stofnkostnaður
- Landeigendur

Eftir að hafa metið alla framangreinda matsþætti fyrir valkostina sex sem ákveðið var að taka til mats er niðurstaða Landsnets er að leggja til valkost C sem aðalvalkost. Sá valkostur gerir ráð fyrir jarðstreng innan þéttbýlis í Hafnarfirði, en að öðru leiti sé um að ræða loftlínu sem liggja samhliða Suðurnesjalínu 1. Niðurstaðan er rökstudd viðamikilli skýrslu, Frummatsskýrslu, sem nær yfir 259 síður. Af hálfu Landsnets hefur komið fram m.a. á kynningarfundum sem haldnir hafa verið undanfarið, sem og á vettvangi Verkefnaráðs og á samráðsfundum með landeigendum, að eina niðurstaðan sem fært sé að leggja til (að teknu tilliti til allra matsþátta) sé valkostur C, þ.e. loftlína sem fer um Hrauntungur og frá sveitarfélagsmörkum Hafnarfjarðar og Sveitarfélagsins Voga liggur hún samhliða Suðurnesjalínu 1. Innan þéttbýlismarka Hafnarfjarðar liggur línan í jörðu á milli Hamraness og Hraunhellu. Raflínan er alls um 33,9 km löng. Stofnkostnaður er 2.329. m.kr.

3. Sjónarmið Sveitarfélagsins Voga – greinargerð og rökstuðningur:

Skipulagsstofnun óskar nú eftir umsögn Sveitarfélagsins Voga vegna matsskýrslu Landsnets. Sveitarfélagið er einn lögbundinna umsagnaraðila, og ber því að veita umsögn um skýrsluna og niðurstöðu um val á aðalvalkosti. Bæjarstjórn tekur í umsögn sinni mið af hlutverkum sínum, þ.e. sem kjörnir fulltrúar íbúa sveitarfélagsins, sem skipulagsyfirvald, sem veitandi framkvæmdaleyfis og sem landeigandi í sveitarfélaginu. Með umsögninni er leitast við að gæta að öllum framangreindum sjónarmiðum og tryggja að þær stefnumarkandi áherslur sem fram koma í umsögninni sé í sem bestu samræmi við hlutverk sveitarstjórnarinnar. Í umsögninni verður farið yfir einstaka þætti er varða niðurstöðu Landsnets um val á aðalvalkosti, og sjónarmiðum sveitarstjórnarinnar komið á framfæri. Eins og ljóst má vera eru hagsmunir Landsnets og sveitarfélagsins ekki endilega þeir sömu, þrátt fyrir að báðir aðilar séu sammála um markmið verkefnisins, þ.e. að bæta afhendingaröryggið og auka flutningsgetuna.

Afhendingaröryggi og flutningsgeta

Markmið með byggingu 220 kV raflínu milli Hafnarfjarðar og Rauðamels í landi Grindavíkur að bæta afhendingaröryggi og auka flutningsgetu. Bæjarstjórn Sveitarfélagsins Voga er sammála mikilvægi þessu markmiði. Suðurnesin hafa undanfarin misseri verið sá landshluti sem vaxið hefur mest á landsvísu, ef miðað er við íbúafjölgun. Fjölgunin og vöxturinn hefur verið fordæmalaus. Vogar eru staðsettir nánast mitt á milli höfuðborgarsvæðisins og alþjóðaflugvallarins. Til langrar framtíðar litið er það mat sveitarstjórnar að Vogar gegni af þessum sökum þýðingarmiklu hlutverki er kemur að mótun uppbyggingar framtíðarbúsetusvæða í námunda við þessa tvo megin segla. Landrými er mikið og vaxtarmöguleikar því talsverðir. Auk mikillar fjölsfjölgunar er þörf á vaxandi flutningsgetu raforku vegna fjölgunar fyrirtækja í landshlutanum, m.a. gagnavera sem nær flest þeirra sem byggð hafa verið hér á landi hafa tekið sér bólfestu í landshlutanum. Þá er mikilvægt að hafa í huga tilvist alþjóðaflugvallarins í landshlutanum, og það þýðingarmikla hlutverk sem hann gegnir fyrir samgöngur til og frá landinu. Þrátt fyrir tilfallandi niðursveiflu í flugtengdri starfsemi er það mat sveitarstjórnar að uppbygging þeirrar starfsemi eigi enn eftir að vaxa og þróast um ókomin ár með tilheyrandi orkuþörf. Suðurnesin munu því gegna lykilhlutverki í þeirri uppbyggingu, sem jafnframt má gera ráð fyrir að kalli á áframhaldandi fjölgun íbúa á svæðinu, með tilheyrandi vexti og þéttingu byggða.

Aðalskipulag Sveitarfélagsins Voga

Í gildandi aðalskipulagi Sveitarfélagsins Voga segir m.a.: “*Gert er ráð fyrir að nýjar rafmagnslínur verði lagðar í jörð, þar sem því er viðkomið. Þar sem rafmagnslínur verða ofanjarðar (loftlínur) verði leitast við að draga úr sjónrænum áhrifum eins og frekast er kostur.*” Stefna sveitarstjórnarinnar er því skýr hvað þetta varðar, lagning jarðstrengs er sá kostur sem lögð er megin áhersla á af hálfu sveitarfélagsins. Komi til þess að Suðurnesjalína 2 verði loftlína samhliða Suðurnesjalínu 1 er ljóst að möstrin á Suðurnesjalínu 2 verða bæði hærri og meiri um sig en möstrin á Suðurnesjalínu 1. Sjónræn áhrif munu því verða umtalsvert meiri en ef miðað er við núverandi raflínu. Línan mun því liggja næst Reykjanesbraut í grennd við þéttbýlið í Vogum, með tilheyrandi sjónmengun.

Bæjarstjórn Sveitarfélagsins Voga ákvað í upphafi yfirstandandi kjörtímabils að ráðist skuli í heildarendurskoðun gildandi aðalskipulags. Vinna við endurskoðunina er á upphafsmetrum, en



gera má ráð fyrir að verkefninu ljúki innan tveggja ára. Með endurskoðun aðalskipulags sveitarfélagsins er óhjákvæmilegt að taka tillit til nokkurra þýðingamikla þátta, er kunna að hafa umtalsverð áhrif á stefnu sveitarstjórnar í skipulagsmálum. Þar má m.a. nefna hinn mikla vöxt í landshlutanum, og fjölgun íbúa. Þessi þróun kallar á endurskoðun þróunar þéttbýlis sveitarfélagsins, og hvaða valkostir koma til álita í þeim efnum. Talsverð umræða hefur verið í samfélaginu undanfarin misseri um málefni Reykjavíkurlflugvallar og nýja staðsetningu fyrir innanlandsflug. Hvað sem öllu líður þeirri umræðu hefur þó komið fram að Hvassahraun sé talinn álitlegur valkostur fyrir nýjan innanlandsflugvöll. Þá eru einnig uppi áform um lagningu hraðlestar milli allþjóðaflugvallarins og höfuðborgarsvæðisins. Ef af þeim áformum verður bendir sveitarstjórnin á að mikilvægt sé að taka tillit til þeirra, ekki síst hvað varðar samnýtingarmöguleika á lagningu lestarspors og jarðstrengs. Sveitarstjórnin leggur því áherslu á að tekið sé tillit til þessara þátta þegar kemur að framtíðarnýtingu landsvæðis í sveitarfélaginu, er snýr að því svæði er helst hefur verið nefnt sem hugsanlegt flugvallarstaði og áhrifasvæði fluglestar. Komi til þessara framkvæmda í náinni framtíð er ljóst að raflínur í loft eru ekki valkostur, heldur verður nauðsynlegt að leggja þær í jörð.

Bæjarstjórn vill halda því sérstaklega til haga í þessu sambandi, að frá því núgildandi aðalskipulag var unnið hafa forsendur um lagningu jarðstrengja breyst umtalsvert. Ekki síst hefur bilið milli kostnaðar við lagningu jarðstrengs annars vegar og lagningu loftlínu hins vegar minnkað mikið, og því allt aðrar forsendur nú en þá. Leiða má líkum að því að þessi þróun eigi eftir að halda áfram, og að kostnaður við lagningu jarðstrengja eigi eftir að lækka enn frekar og nálgast enn meira kostnað við lagningu loftlínu.

Síðast en ekki síst er mikilvægt að nefna þá staðreynd, að umhverfismál almennt hafa fengið aukið vægi undanfarin misseri. Viðhorf almennings til þessa málaflokks hefur tekið miklum breytingum, auk þess sem meðvitund um mikilvægi þess að bera virðingu fyrir náttúrunni og huga almennt að umhverfinu hefur aukist umtalsvert. Málaflokkurinn sem slíkur hefur því fengið aukið vægi, sem líklegt er að aukist enn frekar þegar fram líða stundir. Stjórnvöld gera miklar kröfur til samfélagsins varðandi umhverfismál almennt, ekki síst loftslagsmál, sem mun án efa endurspeglast í þeirri vinnu sem nú er framundan hjá sveitarfélaginu við endurskoðun aðalskipulagsins.

Stefna stjórnvalda

Stefna stjórnvalda byggir í grunninn á þingsályktunartillögu nr. 1355, sem samþykkt var á Alþingi 28. maí 2015. Í þingsályktunartillögunni segir m.a. (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 kostnaðar 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 alin betri kostur á grundvelli umhverfissjónarmiða. Við samanburð á kostnaði skal miða við núvirtan stofnkostnað. 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. tl. Taka skal mið af afhendingaröryggi raforku og kostnaði við að tryggja það.“

Þá er í þingsályktunartillögunni einnig getið um markmið um hlutfall jarðstrengja næstu ár (1.4. Markmið um hlutfall jarðstrengja árin 2020, 2025 og 2035):

„Við uppbyggingu og þróun flutningskerfis raforku skal stefnt að því að árið 2020 verði samanlagt heildarhlutfall jarðstrengja í landshluta- og meginflutningskerfi raforku á 11 kV spennustigi eða hærra orðið a.m.k. af lengd raflína, 65% árið 2025 og 80% árið 2035. Náist þessi markmið ekki skal endurskoða þingsályktun þessa.“

Hér togast því á tvö ólík sjónarmið. Annars vegar er kveðið á um að meginreglan skuli vera sú að notast skuli við loftlínur, og hins vegar að auka skuli heildarhlutfall jarðstrengja í meginflutningskerfi raforku. Samkvæmt þessu má því með nokkrum rökum halda því fram að ekki sé með afgerandi hætti unnt að túlka hvor lagnaleiðin er hin raunverulega stefna stjórnvalda – túlka má texta þingsályktunarinnar á þann hátt að báðir kostirnir (loftlína og jarðstrengur) séu álitlegir.

Alþingi samþykkti nýja þingsályktun um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku þann 11. júní 2018 (Þingskjal 1244 – 179. mál). Tillagan kom fyrst fram á 148. löggjafarþingi 2017 – 2018 (þingskjal 259, 179. mál), sem stjórnartillaga frá ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra. Með upphaflegri tillögunni fylgdi ítarleg greinargerð. Tillagan fór til umfjöllunar í atvinnuveganefnd, þar sem fram kom og samþykkt var breytingartillaga, sem myndaði síðan hina endanlegu þingsályktunartillögu. Margt áhugavert kemur fram í þessari þingsályktunartillögu, sem vert er að taka mið af í umsögn þessari. Í A-kafla kemur m.a. fram í 3.tl. að Eyjafjarðarsvæði, Vestfirðir og Suðurnes skulu sett í forgang. Í 7.tl. er fjallað um styrkingu og uppbyggingu á flutningskerfinu, og tilgreint að sérstök áhersla skuli lögð á þau landsvæði sem búa við skert orkuöryggi. Einnig segir í 11.tl. að við uppbygginguna skuli tryggja, eins og kostur er, hagkvæmt flutnings- og dreifiverð til allra raforkunotenda. Í 13. tl. segir að jarðstrengi skal svo sem kostur er leggja meðfram vegum. Í B kafla er fjallað um rannsóknir og greiningar. Eftirfarandi er orðrétt tilvitnun í skjalið: „*Að tillhlutan atvinnuvega – og – nýsköpunarráðuneytisins 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. október 2019.“* Loks segir í C-kafla að þingsályktun þessi skuli tekin til endurskoðunar á haustþingi 2019, og þar



kveðið nánar 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. Í lok skjalsins segi að þar til framangreindri endurskoðun sé lokið skuli gilda þau viðmið og þær meginreglur sem fram koma í þingsályktunartillögum frá 2015.

Með vísan til alls framanritaðs er það mat Bæjarstjórna Sveitarfélagsins Voga að öll rök hnígi í þá átt að flutningskerfi raforku fari í auknu mæli í jörð. Það skýtur því skökku við að mati bæjarstjórnar, að ekki skuli tekið tillit til allra þessara áhrifaþátta af hálfu Landsnets, nú þegar aðalvalkostur gerir ráð fyrir að stærstur hluti Suðurnesjalínu 2 skuli vera loftlína.

Reykjanes UNESCO Global Geopark

Sveitarfélagið Vogar er aðili að Reykjanes jarðvangi. Öll sveitarfélögin á Suðurnesjum eiga aðild að jarðvangnum, auk nokkurra fleiri aðila. Jarðvangurinn nær yfir lögsögu allra sveitarfélaganna, sem þýðir að áhrifasvæði hans er Reykjaneskaginn eins og hann leggur sig. Jarðvangurinn er annar tveggja jarðvanga hér á landi. Báðir hafa þeir undirgengist og fengið vottun hjá UNESCO, og tilheyra þar með samtökum Evrópskra og alþjóðasamtaka jarðvanga. Vottunarferlið er strangt, og þarf að uppfylla margvísleg skilyrði. Einungis svæði með náttúru er inniheldur svæði með þýðingarmiklum jarðminjum og jarðsögu geta hlotið vottun. Í ár er unnið að endurnýjun vottunarinnar, sem rennur út á næsta ári. Framundan eru því heimsóknir vottunaraðila með tilheyrandi úttektum og vettvangsferðum. Reykjaneskaginn er einstakur hvað varðar náttúruvar og jarðsögu. Sveitarfélögin á Suðurnesjum hafa sammælt um að öll uppbygging innviða ferðaþjónustu á svæðinu skuli unnin undir merkjum Reykjanes UNESCO Global Geopark. Markaðssetning svæðisins tekur einnig mið af þessu, enda vinna jarðvangurinn og Markaðsstofa Reykjanes náið og þétt saman. Suðurnesin hafa einstakt tækifæri til að skapa sér sérstöðu með hina stórfenglegu náttúru sína og sérstöðu sína hvað varðar jarðfræði, jarðmyndanir og jarðsögu. Svæðið er í túnfæti höfuðborgarsvæðisins, og býður upp á einstaka upplifun í ósnortinni náttúru. Að mati bæjarstjórnar er lagning nýrrar loftlínu eftir endilöngum jarðvangnum því í hrópandi ósamræmi við þær áherslur og þá uppbyggingu sem jarðvangurinn vinnur markvisst að.

Sjónarmið landeigenda

Sveitarfélagið Vogar er eigandi að talsverðu landi á þeirri leið sem fyrirhuguð línulögn mun fara um. Fyrir liggur andstaða margra landeigenda, þ.m.t. meðeigenda sveitarfélagsins að Heiðarlandi Vogajarða, við þann aðalvalkost sem Landsnet leggur til. Sveitarstjórn er í mun að jafn mikilvæg framkvæmd og sú sem hér um ræðir sé unnin í góðri sátt við samfélagið allt, þ.m.t. landeigendur.

Blöndun valkosta

Sveitarstjórn bendir að auki á, að með því að Suðurnesjalína 2 verði lögð í jörð, sé hún ákjósanlegt mótvægi við Suðurnesjalínu 1, sem er loftlína. Komi til náttúruvár má leiða líkum að því að öryggi landshlutans hvað varðar flutning raforku sé best tryggt með því að hafa tvær mismunandi flutningsleiðir. Með því að leggja Suðurnesjalínu 2 í jörð er slík lausn tryggð.

4. Niðurstaða – tillaga bæjarstjórnar Sveitarfélagsins Voga um valkost

Með vísan til alls framanritaðs leggur bæjarstjórn Sveitarfélagsins Voga að Suðurnesjalína 2 verði lögð í jörð, í stað loflínu eins og aðalvalkostur Landsnets gerir ráð fyrir. Sé litið til aðalskipulags sveitarfélagsins fellur valkostur B, jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut, best að því. Bæjarstjórn setur þó þann fyrirvara að sá valkostur verði einungis valinn, að heimild Vegagerðarinnar fái til að leggja strenginn á þegar raskað land á s.k. veghelgunarsvæði. Sé það ekki gerlegt er það mat bæjarstjórnar að þá skuli frekar valinn valkostur A, jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu 1, enda fari þá jarðstrengurinn um þegar raskað svæði að stærstum hluta.

Það er mat bæjarstjórnar Sveitarfélagsins Voga að hagsmunir samfélagsins á Suðurnesjum séu brýnir og þeir réttlæti að Suðurnesjalína 2 verði lögð í jörð. Bæjarstjórn hvetur stjórnvöld til að líta til þeirra þátta sem nefndir eru í greinargerðinni svo Landsnet fái heimild til að hefjast handa sem fyrst við lagningu Suðurnesjalínu 2 í jörð.

Bæjarstjórn Sveitarfélagsins Voga vill að lokum áréttu mikilvægi þess að afhendingaröryggi raforku á Suðurnesjum verði tryggt, sem og að flutningsgetan verði aukin í takt við auknar þarfir ört vaxandi landshluta.

Samþykkt samhljóða með öllum greiddum atkvæðum á 158. fundi bæjarstjórnar Sveitarfélagsins Voga 24.6.2019



Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Grindavík, 26. júní 2019
Tilvísun: 1804078 SO

Á 1519. fundi bæjarráðs Grindavíkurbæjar, þann 25. júní sl., var erindi yðar tekið fyrir og fékk eftirfarandi afgreiðslu.

Suðurnesjalína 2: beiðni um umsögn

Bæjarráð bókaði eftirfarandi:

Skipulagsstofnun hefur óskað eftir umsögn Grindavíkur á frummatsskýrslu Suðurnesjalínu 2. Framkvæmdin við Suðurnesjalínu 2 er matsskyld skv. tl. 3.08 í viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfiáhrifum.

Bæjarráð telur að vel sé gerð grein fyrir umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar ásamt helstu valkostum sem komu til greina. Bæjarráð gerir ekki athugasemdir við frummatsskýrsluna.

Umrædd framkvæmd er háð framkvæmdaleyfi hjá Grindavíkurbæ.

Afgreiðsla bæjarráðs upplýsist hér með.

Virðingarfyllt,
f.h. bæjarráðs Grindavíkurbæjar

Sigurður Ólafsson
Sviðsstjóri umhverfis-

Skipulagsfulltrúinn í Grindavík
og skipulagssviðs

26. JÚNÍ 2019

Sigurður Ólafsson

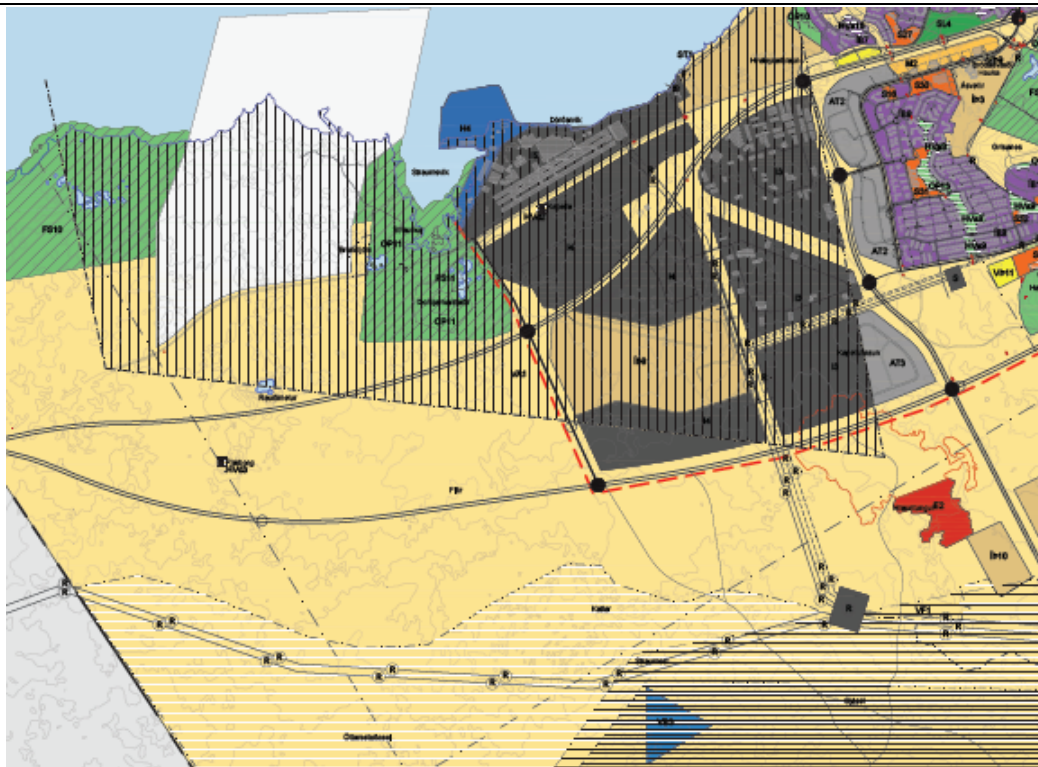
Erindi: Suðurnesjalína 2 – beiðni um umsögn um frummatsskýrslu, málsnr. 1801284.

Með vísan til bréfs Skipulagsstofnunar dags. 31.05.2019, tilvísunarnr. 201901126/5,3 er eftirfarandi umsögn gefin:

Í aðalskipulags Hafnarfjarðar 2013-2025 á bls. 100 segir:

“Búrfellslína 3B liggur til suðausturs áleiðis að Sandskeiði. Landsnet fyrirhugar að leggja til viðbótar tvær 400 kV línur til að tengja Hamranes við Brennimer og Kolviðarhól vegna virkjana á Hellsheiði. Með þessu er stefnt að því að auka afhendingaröryggi raforku á svæðinu og styrkja orkuflutningskerfið til að anna framtíðarflutningsþörf vegna aukinnar orkuframleiðslu, atvinnuuppbyggingar og þjónustu við dreifiveitur. M.a. hugmyndum um stóriðju á Suðurnesjum og frekari virkjanahugmyndum á svæðinu. Þessar línur verða lagðar í nýtt línustæði að tengivirkinu í Hrauntungum. - 132 Kv: Suðurnesjalína 1 til vesturs að Keflavík, hún er í eigu Landsnets. Hún verður rifin á skipulagstímabilinu, og fyrirhugað er að leggja í staðinn tvær nýjar 220 kV línur nokkuð sunnan fyrirhugaðs Ofanbyggðavegar frá tengivirkinu til Reykjaness.”

Það er mat undirritaðs að fyrirliggjandi frummatsskýrsla samræmist vel þeim hugmyndum í greinagerð aðalskipulags Hafnarfjarðar 2013-2025 er varðar legu og breytingar á rafveitukerfi Landsnet innan marka Hafnarfjarðar.



Hlutamynd úr aðalskipulagi Hafnarfjarðar 2013-2025



HAFNARFJÖRÐUR

Aðalskipulag Hafnarfjarðar 2013-2025 gerir ráð fyrir legu loftlínu frá tengivirki í Hrauntungum til vesturs að sveitarfélagsmörkum til Reykjaness. Ekki er gert ráð fyrir öðrum valkostum er varða legu "Suðurnesjalínu 2" innan marka Hafnarfjarðar

Um valkosti eins og t.d. jarðstreng meðfram SN1 má segja að það samræmist þeim sjónarmiðum, sem fram koma í greinagerð Aðalskipulags Hafnarfjarðar 2013-2025 þegar fjallað er um s.k. Hnoðraholtslínu en þar segir:

"Hnoðraholtslína sem er nýkomin í eigu Landsnets liggur frá Geithálsi að tengivirkinu við Hamranes og þaðan inn til Hafnarfjarðar og Garðabæjar. Hluti línunnar hefur verið lagður í jarðstreng, og það er krafa Hafnarfjarðar að línan verði öll lögð í jarðstreng innan lands Hafnarfjarðar."

Það er mats undirritaðs að frummatsskýrslan gerir á fullnægjandi hátt grein fyrir fyrirhugaðri framkvæmd, umhverfisáhrifum og mati framkvæmdaraðila á þeim. Með vísan til greinagerðar og aðalskipulags Hafnarfjarðar 2013-2025 er lögð á það áhersla að valskotur C samræmist best þeim skipulagslegum sjónarmiðum sem þar er að finna.

Að því gefnu að að ákvæðum 13. og 14 gr. skipulagslaga nr. 123/2010 sé fullnægt, má gera ráð fyrir útgáfu framkvæmdaleyfis í samræmi 15. gr. skipulagslaga og reglugerðar um framkvæmdaleyfi nr. 772/2012. Ekki liggur fyrir gilt deiliskipulag tengivirkis í Hrauntungum en brýnt væri að hefja vinnu við það sem fyrst.

Virðingarfyllt.

Þormóður Sveinsson skipulagsfulltrúi.

Skipulagsstofnun
Sigurður Ásbjörnsson
Laugavegi 166
150 REYKJAVÍK

Garðabær, 26. júní 2019
2019060002/42-0
TB
tb

Suðurnesjalína 2, frummatsskýrsla, umsögn

Vísað er til bréfs frá Skipulagsstofnun, dags. 31. maí sl., þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um frummatsskýrslu Landsnets um mat á umhverfisáhrifum Suðurnesjalínu 2 í sveitarfélögunum Hafnarfirði, Grindavíkurbæ, Vogum og Reykjanesbæ. Óskað er eftir því að umsagnaraðili á grundvelli starfsviðs síns geri grein fyrir því hvort hann telji að á fullnægjandi hátt sé gerð grein fyrir fyrirhugaðri framkvæmd og umhverfi, umhverfisáhrifum og mati framkvæmdaraðila á þeim, mótvægisáðgerðum og vöktun eða hvort þörf er á að kanna tiltekin atriði frekar. Rétt er að taka fram að Náttúrufræðistofnun kom að rannsóknnum á jarðminjum, vistgerðum og gróðurfari og fuglalífi og byggja kaflar frummatsskýrslunnar um þessa náttúrufarsþætti að miklu leiti á rannsóknnum stofnunarinnar. Beðist er velvirðingar á því hvað erindinu er svarað seint.

Náttúrufræðistofnun hefur farið yfir framangreinda frummatsskýrslu og telur að frummatsskýrslan sé almennt vel unnin í heild sinni og telur jafnframt með hliðsjón af starfsviði stofnunarinnar að skýrslan geri með fullnægjandi hætti grein fyrir framkvæmdinni og áhrifum hennar, mótvægisáðgerðum og vöktun.

Athugasemd er gerð við texta á bls. 155 þar sem segir: „Jarðstrengur á þessu svæði er ekki talinn draga úr áflugi í samanburði við aðalvalkost. Valkostur E: Tvirása möstur er aftur á mót talinn draga úr áflugi þar sem æskilegra er að hafa línur á einu plani en mörgum.“ Áætla má að með jarðstreng sá áflugshætta engin og því hafi eitthvað skolest til í ályktuninni þó svo að um sé að ræða þann hluta línunnar sem er utan þess svæðis þar sem mest flug er talið eiga sér stað. Einnig má benda á að smávægilegs misræmis gætir á milli töflu á bls. 156 og þar sem segir á bls. 155: „Grunnástand fuglalífs innan Njarðvíkurheiðar er metið þannig að mikilvægi búsvæða og mikilvægi tegunda er miðlungs og viðkvæminn sömuleiðis.“ Í töflu 14.1 er hins vegar mikilvægi tegunda metið miðlungs til hátt sem er rétt að mati Náttúrufræðistofnunar og byggði á tegundunum svartbak og kjóa. Náttúrufræðistofnun telur að framangreindar ábendingar hafi ekki áhrif á niðurstöður sýndar á mynd 14.6. Einnig má benda á að í kafla um vöktun kemur



fram að fylgst verði með áflugi á milli mastra 74-97 og frekari ákvarðanir um vöktun eða mótvægisáðgerðir teknar í framhaldi af þeim niðurstöðum. Náttúrufræðistofnun telur eðlilegt að aðrir hlutar línunnar séu einnig kannaðir hvað áflug snertir þó áhersla á vöktun verði á fyrrgreindu svæði.

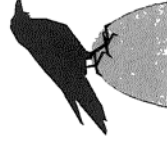
Náttúrufræðistofnun telur, eins og kemur fram í niðurstöðum Landsnets í frummatsskýrslunni, að kostur B, jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut, sé sá valkostur sem í heild hafi minnst áhrif á náttúru svæðisins þ.m.t landslag.

Virðingarfyllst



Trausti Baldursson

forstöðumaður vistfræði- og ráðgjafardeildar



Skipulagsstofnun

Laugavegur 166
150 Reykjavík

Reykjavík 26. júní 2019
Tilvísun: FMS1906027 / 05.00

Efni: Umsögn um frummatsskýrslu um Suðurnesjalínu 2.

Með bréfi dagsett 3. júní hefur Ferðamálastofu borist til umsagnar frummatsskýrsla um Suðurnesjalínu 2.

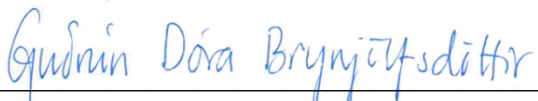
Almenn umsögn:

Ferðamálastofa fagnar því að tekið var tillit til ábendinga Ferðamálastofu í tillögu að matsáætlun Suðurnesjalínu 2.

Aðalvalkostur framkvæmdarinnar skv. frummatsskýrslu hefur talsverð til neikvæð áhrif á landslag og ásýnd. Áhrifin eru einnig metin talsverð neikvæð á ferðaþjónustu og útivist. Ferðamálastofa leggur áherslu á að horft verði í frekara mæli til mótvægisáðgerða en lagt er til og huga frekar að lagningu jarðstrengja, þrátt fyrir að um dýrari kost sé að ræða. Vert er að minna á að meirihluti þeirra ferðamanna sem koma til Íslands lenda á Keflavíkurflugvelli og því er fyrsta upplifunin þeirra af Íslandi áhrifasvæði mögulegrar Suðurnesjalínu.

Ferðaþjónustan er ein af grunnstoðum íslensks atvinnulífs og helsta aðráttaraflíð hennar er náttúran. Huga ætti betur að fjárfestingu í verndun náttúrunnar með hagsmuni Íslands að leiðarljósi og framtíð ferðaþjónustunnar. Framkvæmdin mun breyta grunnástandi, upplifun og gildi umhverfisins þegar kemur að ferðaþjónustu og útivist sem gæti haft áhrif á atvinnulífið á svæðinu sem er að mestu leyti byggt á ferðaþjónustu og flugtengdri starfsemi.

Virðingarfyllst,



Guðrún Dóra Brynjólfsson, sérfræðingur Ferðamálastofu.

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 REYKJAVÍK

Reykjavík, 4. júlí 2019
Tilvísun: OS2019060011/22.2
Verknúmer: 1083000

Efni: Umsögn um frummatsskýrslu Suðurnesjalínu 2

Vísað er til beiðni Skipulagsstofnunar frá dags. 31. maí sl. þar sem óskað er eftir umsögn Orkustofnunar um frummatsskýrslu vegna Suðurnesjalínu 2.

Í erindinu er óskað eftir því að Orkustofnun tilgreini hvort fullnægjandi grein sé gerð fyrir fyrirhugaðri framkvæmd og umhverfi, mótvægisáðgerðum og vöktun. Einnig er óskað eftir því að í umsögninni komi fram, eftir því sem við á, hvaða leyfum framkvæmdin er háð og varðar starfssvið Orkustofnunar, með vísan til 10. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, nr. 106/2000.

Samkvæmt 9. gr. a raforkulaga nr. 65/2003 skal Landsnet árlega leggja fyrir Orkustofnun til samþykktar kerfisáætlun um uppbyggingu flutningskerfisins. Í kerfisáætlun felast annars vegar langtímaáætlun til tíu ára og hins vegar framkvæmdaáætlun með áformum um fjárfestingar til næstu þriggja ára hverju sinni. Samþykkt Orkustofnunar, með vísan til 9. gr. b raforkulaga á framkvæmdaáætlun kerfisáætlunar samsvarar leyfi stofnunarinnar fyrir umræddri fjárfestingu, með vísan til þeirra þátta sem stofnuninni er falið að fjalla um.

Við yfirferð kerfisáætlunar skal Orkustofnun meta árlega hvort kerfisáætlun Landsnets um framtíðaruppbyggingu flutningskerfis raforku samræmist ákvæðum raforkulaga. Við matið ber einkum að líta til þess hvort áætlunin samræmis markmiðum raforkulaga um öryggi, skilvirkni, áreiðanleika afhendingar, hagkvæmni og gæði raforku. Einnig skal stofnunin hafa hliðsjón af stefnu stjórnvalda um lagningu raflína og um uppbyggingu flutningskerfis raforku sbr. 2. mgr. 9. gr. b. raforkulaga. Þá kemur fram í 5. mgr. 9. gr. a. raforkulaga að nánari útfærsla Landsnets á mannvirkjum vegna uppbyggingar flutningskerfisins, svo sem hvort um er að ræða raflínu í jörð eða loftlínu, ræðst af stefnu stjórnvalda um lagningu raflína og um uppbyggingu flutningskerfis raforku. Þess ber og að geta, með vísan til greinargerðar með frumvarpi því sem síðar urðu lög nr. 26/2015 og lögfesti umræddar greinar, að það er ekki hlutverk Orkustofnunar að taka afstöðu til umhverfisáhrifa þeirra framkvæmda sem kerfisáætlun felur í sér eða setja skilyrði þar að lútandi. Skoða ber umfjöllun stofnunarinnar með vísan til þessa.

Við yfirferð Orkustofnunar á kerfisáætlun Landsnets 2018-2027 fjallaði stofnunin um Suðurnesjalínu 2 og leit til þess hvernig sá valkostur sem Landsnet lagði fram félli að markmiðum 2. mgr. 9. gr. b. raforkulaga nr. 65/2003 um öryggi, skilvirkni, áreiðanleika afhendingar, hagkvæmni, gæði raforku og stefnu stjórnvalda um lagningu raflína.

Orkustofnun vekur athygli á því að sú valkostagreining sem stofnunin fer fram á af hálfu Landsnets vegna einstakra framkvæmda í flutningskerfinu kann að vera annars eðlis en sú valkostagreining sem fer fram vegna mats á umhverfisáhrifum.

Í framkvæmdaráætlun kerfisáætlunar Landsnets 2018 – 2027 eru þingsályktun um uppbyggingu flutningskerfis raforku og þingsályktun um lagningu raflína notaðar sem viðmið í valkostagreiningu framkvæmda. Matstöflur fyrir valkostum í framkvæmdaáætlun hafa verið uppfærðar til samræmis við upptalningu á almennum atriðum sem talin eru upp í stefnunni. Í framkvæmdaáætlun í kafla „4.2.2. Mat á valkostum“ kemur fram að valkostir hafi verið metnir með tilliti til ólíkra sviðsmynda og bornir saman á grundvelli markmiða sem getið er í 2. mgr. 9. gr. raforkulaga.

Var það mat Orkustofnunar við yfirferð á kerfisáætlun að litið hafi verið til markmiða raforkulaga um öryggi, skilvirkni, áreiðanleika afhendingar, hagkvæmni, gæði raforku og stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku og þingsályktun um lagningu strengja. Orkustofnun telur ekki ástæðu til að koma að frekari athugasemdum við frummatsskýrslu Landsnets

Orkustofnun bendir á að umsögn þessi, sem stofnunin veitir Skipulagsstofnun, er af því tagi að ekki felist í henni vanhæfi stofnunarinnar síðar meir til að taka afstöðu til kerfisáætlunar Landsnets. Framangreind umsögn miðast við gögn þau sem fylgdu með erindi Skipulagsstofnunar. Komi fyrirhuguð framkvæmd til lögformlegrar afgreiðslu Orkustofnunar á síðari stigum áskilur stofnunin sér ennfremur rétt til að kalla eftir frekari gögnum, m.a. í ljósi álits Skipulagsstofnunar á mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Virðingarfyllst,
f.h. orkumálastjóra


Hanna Björg Konráðsdóttir


Sigurður H. Magnússon



Reykjavík, 4. 7. 2019

Jón Þórir Þorvaldsson
Sérfræðingur
Borgartúni 7b
105 Reykjavík
jon@skipulag.is

Efni: Suðurnesjalína 2. Beiðni um umsögn um frummatsskýrslu.

Vegagerðin hefur farið yfir frummatsskýrslu og gerir ekki athugasemdir við valkosti með loftlínu. Umfjöllun í frummatsskýrslu um valkost sem inniber jarðstreng meðfram Reykjanesbraut er í samræmi við undangengið samráð á milli Landsnets og Vegagerðarinnar og gerir Vegagerðin ekki frekari athugasemdir.

Virðingarfyllst,

Erna Bára Hreinsdóttir,
forstöðumaður Skipulagsdeildar

Skipulagsstofnun
b/t Sigurður Ásbjörnsson
Borgartún 7b
105 Reykjavík

Reykjavík 11. júlí 2019
UST201906-041/B.S.
10.05.04

Efni: Mat á umhverfissáhrifum - Suðurnesjalína 2 – frummatsskýrsla. Umsögn

Vísað er til bréfs Skipulagsstofnunar dags. 31. maí sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um ofangreinda framkvæmd.

Um er að ræða 220 kV háspennulínu sem liggja mun milli Hafnarfjarðar og Rauðamels sem er í landi Grindavíkur. Loftlínan um Hrauntungur er áætluð alls um 32 km löng og jarðstrengur í Hafnarfirði áætlaður 1,4 km langur. Til hægðarauka og lýsingu og mismunandi áhrifum hefur framkvæmdasvæðinu verið skipt í eftirtalinn fjögur svæði: Hafnarfjörð sem í grófum dráttum er þéttbýli og svæði sem skipulagt hefur verið fyrir byggð.

Almenning sem að hluta er óraskað hraun, en á því svæði eru nú Suðurnesjalína 1 og Reykjanesbraut. Á þessu svæði er ráðgert að reisa tengivirki þar sem saman munu koma þær línur sem nú liggja um tengivirki í Hamranesi auk Suðurnesjalínu 2.

Strandarheiði þar sem Suðurnesjalína 1 og Reykjanesbraut liggja samhliða. Njarðvíkurheiði þar sem Suðurnesjalína 2 mun enda í tengivirki á Rauðamel þar sem nú koma saman háspennulínur frá Svartsengi og Reykjanesvirkjun.

Bygging tengivirkis í Hrauntungu er ekki hluti af fyrirhugaðri framkvæmd og því ekki metin í þessari frummatsskýrslu. Umhverfisstofnun telur að eðlilegast hefði verið að meta umhverfissáhrif línanna og jarðstrengja ásamt byggingu og rekstri tengivirkis í samhengi við umrædda framkvæmd þar sem tengivirkið ákvarðar legu Suðurnesjalínu 2 auk legu annarra háspennulína í framtíðinni.

Valkostir

Skóðaðir eru sex valkostir. Tveir jarðstrengir, annar valkostur A fylgir Suðurnesjalínu 1 hinn valkostur B fylgir Reykjanesbraut. Tveir kostanna eru loftlínur. Aðalvalkostur C fer um Hrauntungur og frá mörkum Hafnarfjarðar og Voga fylgir kosturinn Suðurnesjalínu 1. Hinn loftlínukosturinn C² fylgir Suðurnesjalínu 1 á núverandi línuleið, þ.e. a. s. C² fer ekki um Hrauntungur. Fjallað er um tvær blandaðar leiðir, D loftlína samsíða Suðurnesjalínu 1, en á 7 km kafla verður línan lögð í jörðu á Strandarheiði næst

Reykjanesbraut. Blönduð leið E sami kostur og D, nema í stað jarðstrengs eru línurnar á sama mastri á 7 km kafla.

Jarðstrengir

Umhverfisstofnun telur að þegar valin er leið fyrir jarðstreng að meginatriði sé að hafa í huga a. lið 2. mrg. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, þ.e. að forðast sé að velja strengleið sem liggur um óraskað eða lítt raskað hraun. Einnig ætti að varast að velja strengleiðir í berg eða klappir þar sem sprengja gæti þurft skurði fyrir strengi með tilheyrandi óafturkræfu raski. Tæknilegar takmarkanir eru á því hversu langa jarðstrengi er unnt að leggja á hverju svæði sem getur náð til margra háspennulína. Því telur Umhverfisstofnun að velja eigi þær strengleiðir þar sem unnt er að leggja strengi í laus jarðlög og forðast klappir og sérstaklega eldhraun þar sem áhrif lagningar jarðstrengja yrðu mikil og óafturkræf. Hafa ber í huga að við lagningu jarðstrengja er ekki unnt að víkja mikið frá beinni línu. En við langningu háspennulína er unnt að leggja línuvegi á þann hátt að þeir falli að landi og við slíka slóðagerð er unnt að krækja hjá klettum og öðrum jarðminjum sem ekki er möguleiki við lagningu jarðstrengs. Lagning jarðstrengs getur því haft verulega neikvæð áhrif á fjölbreytt yfirborð eins og í Almenninum sem einkennast af miklum fjölbreytileika jarðminja og gróðurs þar sem í hrauninu eru margir rishólar sem unnt er að sneiða hjá þegar um loftlínu er að ræða. Því telur Umhverfisstofnun að lagning jarðstrengja á því svæði þar sem ráðgert er að leggja Suðurnesjalínu 2 sé slæmur kostur vegna neikvæðra áhrifa á jarðmyndanir sem njóta sérstakrar verndar. Stofnunin vill benda á að ef lagður verði jarðstrengur samsíða Reykjanesbraut þá mætti strengurinn ekki vera nær veginum en 10 m miðaða við vegöxl. Þetta myndi þýða að víða væri strengurinn utan þess svæðis sem raskað var við lagningu Reykjanesbrautar.

Jarðstrengsmöguleikar hvarrar háspennulínu verður að skoða í samhengi við þá jarðstrengsvalkosti sem til eru á hverju og einu dreifisvæði Landsnets. Dreifikerfinu er skipt upp í svæði og hvert svæði er háð ákveðnum takmörkunum varðandi lengd jarðstrengja. Því telur Umhverfisstofnun að við val á strengleiðum sé fyrst og fremst lítið til þess að leggja jarðstrengi í laus jarðlög þannig að sýnileg ummerki um framkvæmdina og rask á jarðminjum verði sem minnst.

Loftlínur

Umhverfisstofnun telur að á því svæði sem Suðurnesjalína 2 liggur um, sem einkennist að stórum hluta af hrauni frá nútíma, felast minnstu varnanlegu umhverfisáhrif önnur en sjónræn áhrif af lagningu loftlína. Varðandi afturkræfni er unnt að líta til svæðis ofan við Saurbæ á Hvalfjarðarströnd þar sem háspennulína í kjarrivöxnu landi var rifin fyrir rúmlega 10 árum síðan og fjótlega eftir að línan var rifin sáust hverfandi ummerki um slóðir. Að mati stofnunarinnar þarf að líta til langs líftíma háspennulína þegar fjallað er um varanleika þeirra. Umhverfisstofnun veltir því fyrir sér hvort fjalla ætti frekar um framkvæmdir sem hafa 70-80 ára líftíma sem varanlegar framkvæmdir sem þó eru afturkræfar. Í þessu samhengi bendir stofnunin á að Skipulagsstofnun fer með umsjón matslaga.

Hafnarfjörður

Á þessu svæði liggur framkvæmdasvæðið að mestu um raskað svæði og svæði sem skipulagt hefur verið undir byggð og eru áhrifin fyrst og fremst sjónræn. Hins vegar hefur skipulag á þessu svæði verulega neikvæð áhrif á næsta svæði Almenning með því að beina raflinum og tengivirkjum fjær fyrirhugaðri og núverandi byggð og inn á óraskað svæði. Umhverfisstofnun telur að framkvæmdaaðili og sveitarstjórnir þurfi að kanna nánar hvort ekki sé unnt að fella betur saman byggð og dreifikerfi raforku fremur en að skipuleggja þau inn á lítt raskað svæði eins og hér er fyrirhugað.

Almenningur

Umhverfisstofnun telur að á þessu svæði verði helstu neikvæð heildaráhrif framkvæmdarinnar bæði vegna umræddrar framkvæmdar og einnig vega síðari framkvæmda sem tengjast nýju tengivirki í Hrauntungu sem ekki er hluti af þessari framkvæmd. Almennigur er fallega gróið hraun úfið og með ýmsum fallegum hraunmyndunum. Er hér líklega um kjörið útivistarsvæði í jaðri byggðar að ræða. Umhverfisstofnun telur að velja ætti tengivirkinu stað nærri mörkum svæða Almennings og Hafnarfjarðar helst innan þegar raskaðs svæðis. Helstu rök fyrir þessu eru þau að bygging tengisvirkis krefst þess að hraun verði jafnað á nokkuð stóru svæði undir mannvirki og í náinni framtíð munu fleiri háspennulínur og jarðstrengir tengjast tengivirkinu með miklu og ófyrirsjáanlegu jarðsraski á svæði sem að mati stofnunarinnar hentar mjög illa til framkvæmda af því tagi sem hér um ræðir. Þegar hefur verið lögð línuslóð og gerð plön í Almenningi en eins og sjá má falla þessir slóðar vel í landið og geta nýst til útivistar. Umhverfisstofnun telur að á þessu svæði sé besti kosturinn að leggja Suðurnesjalínu 2 samsíða núverandi línu og færa fyrirhugað tengivirki í það línustæði. Ekki ætti að líta þannig á tilvist línuslóðar að hún í sjálfur sér réttlæti frekari framkvæmdir á þessu svæði.

Strandarheiði

Á þessu svæði telur Umhverfisstofnun loftlínu meðfram núverandi línu eða jarðstreng með Reykjanesbraut vera góðan kost. Helstu áhrif á þessu svæði verða sjónræn áhrif. Til að bregðast við þeim kynnir Landsnet nýjan kost sem felst í því að leggja nýja línu á kaflanum næst Reykjanesbraut þar sem kynntir eru tveir valkostir milli mastra 58-79. Annar kosturinn er jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu 1 og hins vegar svokölluð tvírásamöstur þar sem báðar línurnar, þ.e. Suðurnesjalína 1 og Suðurnesjalína 2 eru á sama mastri og verður hvert mastur með þremur súlum.

Á þessu svæði telur Umhverfisstofnun besta kostinn að leggja Suðurnesjalínu 2 samsíða Suðurnesjalínu 1 alla leið frá Hraunhelli að Rauðamel (valkostur C²). Umhverfisáhrif lagningu Suðurnesjalínu 2 um Hrauntungu felst að mati stofnunarinnar aðallega í byggingu tengisvirkis og framtíðar tengingum við það. Stofnunin telur að sjónræn áhrif tveggja samsíða lína eða tveggja lína á sömu stæðu geta haft áþekk sjónræn áhrif í för með sér. Ef til vill er óvíst hvernig sjónræn viðbrögð verða við breytileika í mastragerð.

Hins vegar telur Umhverfisstofnun að ef lagður verður jarðstrengur þá ætti fremur að leggja hann meðfram Reykjanesbraut í stað þess að gera nýja strengleið við línuveg Suðurnesjalínu 1.

Njarðvíkurheiði

Þarna liggur línan um svæði sem mjög víða hefur verið raskað við framkvæmdir af ýmsu tagi um langt skeið. Umhverfisstofnun telur að helstu áhrif framkvæmdarinnar á umræddu svæði gætu orðið á fuglalíf vegna aukinnar áflogshættu fugla sem sækja í Seltjörn. Á þessum farleiðum gæti verið til bóta að nota tvírásamöstur þar sem leiðarar línanna væru í sömu hæð þar sem leiðarar lína sem eru mishátt frá jörðu geta reynst fuglum hættulegri. Umhverfisstofnun telur ekki að lína eða aðrar útfærslur á þessu svæði hafi neikvæð áhrif á útivistarsvæði við Seltjörn þar sem línur verða lítt sýnilegar frá suðurhlíðum ofan Seltjarnar. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að á þessu svæði verði áflug vakt að ef háspennulína verður fyrir valinu við lagningu Suðurnesjalínu 2 og brugðist við t.d. með merkingum línunnar ef áflugt eykst þannig að óásættanlegt sé að álitu sérfræðinga. Líkt og áður sagði þá telur Umhverfisstofnun loftlínu vera álitlegri kost en jarðstreng á þessu svæði vegna verndargildis jarðminja og að ásýnd svæðisins er nú þegar markað af umsvifum mannsins.

Niðurstaða

Umhverfisstofnun telur að minnst rask á jarðminjum fylgi valkosti C^2 og er það því sá valkostur sem stofnunin telur valda minnstum umhverfisáhrifum. Næst besti valkosturinn m.t.t. umhverfisáhrifa er valkostur C loftlína meðfram Suðurnesjalínu 1 sem er aðal valkostur framkvæmdaraðila. Umhverfisstofnun telur að jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu 1 sé líklegur til að hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér vegna óafturkræfs rasks á jarðminjum.

Varðandi staðsetningu rafmagnslína hefur Umhverfisstofnun lagt áherslu á að þessi mannvirki fylgi öðrum mannvirkjum s.s. raflínunum og vegum, nýtt verði þegar röskuð svæði og forðast að taka ný svæði undir mannvirki ef þess er nokkur kostur. Umhverfisstofnun hefur einnig lagt áherslu á að jarðstrengir séu frekar lagðir í laus jarðlög og forðast verði eins og kostur er að leggja jarðstrengi um eldhraun, sem falla undir sérstaka vernd 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, sérstaklega þar sem um óröskuð svæði er að ræða. Á línu- eða jarðstrengsleiðum Suðurnesjalínu 2 er farið um svæði sem þegar hefur verið raskað. Umhverfisstofnun telur að jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu 1 í hrauni og bergi geti haft umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér sérstaklega á svæðini austan Afstapahrauns og á hluta Þráinsskjaldarhrauns vegna jarðrasks sem fylgja mun lagningu jarðstrengs í hraun þar sem fleyga þarf eða sprengja rás í bergið fyrir jarðstrengina. Umhverfisstofnun telur að bestu valkostirnir sem hér eru til umfjöllunar séu annars vegar lagning Suðurnesjalínu 2 frá Hraunhelli að Rauðamel (valkostur C^2). Nokkuð síðri kostur er að leggja jarðstreng meðfram Reykjanesbraut ef tenging frá línustæði verði ekki um óraskað hraun austan Kúagerðis. Annars gæti sú tenging sem sýnd í gögnum um óraskaðan hluta Hvassahrauns haft veruleg neikvæð sjónræn áhrif í för með sér.

Varðandi svæðið Almenniing telur Umhverfisstofnun mjög óheppilegt að þannig hafi verið staðið að skipulagsmálum að nýju tengivirki sem verða mun einskonar „hnútpunktur“ í dreifikerfi raforku á þessu svæði hafi verið valinn staður í Hrauntungu í Almenniingi. Rétt er að benda á að þegar hafa verið lagðar slóðir og gerð plön á umræddu svæði, en í framtíðinni munu fleiri raflínur tengjast tengivirki í Hrauntungu ýmist með loftlínum eða jarðstrengjum. Umhverfisstofnun telur að staðsetning tengivirkis í jafn fallegu og grónuð svæði og hrauni í Almenniingi henti einstaklega illa undir mannvirki af þessu tagi. Því má segja að línar sem slík sem reist verður við plön sem þegar eru til staðar hafi verulega neikvæð umhverfisáhrif í för með sér, en Suðurnesjalína 2 ásamt tengivirki í Hrauntungu og þeim línum sem einnig munu tengjast og hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér vega varanlegra og óafturkræfra áhrifa á gróði og úfið eldhraun sem lítt raskað myndi nýttast vel til útivistar.

Líkt og Umhverfisstofnun tók fram hér á undan þá verður að skoða jarðstrengsmöguleikar hvernar háspennulínu í samhenig við þá jarðstrengsvalkosti sem til eru á hverju og einu dreifisvæði Landsnets. Dreifikerfinu er skipt upp í svæði og hvert svæði er háð ákveðnum takmörkunum varðandi lengd jarðstrengja. Því telur Umhverfisstofnun að við val á strengleiðum sé fyrst og fremst litið til þess að leggja jarðstrengi í laus jarðlög þannig að sýnileg ummerki um framkvæmdina verði sem minnst. Umhverfisstofnun bendir á að neikvæð áhrif loftlínu, líkt og í valkostum C og C², á ásýnd svæðis séu óveruleg þar sem línar liggur meðfram Suðurnesjalínu 1 og bera svæðin á Njarðvíkurheiði og í Hafnarfirði merki manngerðs umhverfis með umfangsmiklum innviðamannvirkjum.

Ef niðurstaðan verður að leggja jarðstreng meðfram Reykjanesbraut telur Umhverfisstofnun að tengja ætti Suðurnesjalínu 2 við jarðstrenginn annað hvort um raskað svæði í Kapelluhrauni eða raskað svæði í Afstapahrauni en ekki um óraskað hraun í Almenniing austan Afstapahrauns.

Beðist er velvirðingar á því hve dregist hefur að svara þessu erindi.

Virðingarfyllst

Björn Stefánsson
sérfræðingur

Rakel Kristjánsdóttir
sérfræðingur



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Umhverfis- og skipulagssvið

Suðurgata 39
Reykjavík

(354) 570 23 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-o2So

Skipulagsstofnun
Sigurður Asbjörnsson
Borgartúni 7 b
105 Reykjavík

Reykjavík 15. júlí. 2019
M1201805-0079/ 6.07 / K.M.

Efni: Suðurnesjalína 2.

Minjastofnun Íslands hefur mótttekið bréf Skipulagsstofnunar frá 31. maí s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar. Með bréfi stofnunarinnar fylgdi frummatsskýrsla Landsnets ásamt viðaukum.

Suðurnesjalína 2 á að liggja milli Hafnarfjarðar og Rauðamels í landi Grindavíkur. Línan hefur verið lengi í undirbúningi. Verkefnið var á sínum tíma hluti af mun umfangsmeira umhverfismati Suðvesturlínu en nú afmarkast matið eingöngu við Suðurnesjalínu 2. Fornleifafraeðistofan hefur skráð fornleifar vegna mats á umhverfisáhrifum línulagnarinnar. Til eru skýrslur frá 2009 og 2014 þar sem gerð er grein fyrir fornleifum á svæðinu. Þegar ákveðið var að taka Suðurnesjalínu 2 sérstaklega til mats á umhverfisáhrifum var Fornleifafraeðistofan fegin til að skrá fornleifar á áhrifasvæði þeirrar línu í samræmi við staðla Minjastofnunar Íslands sem tekið höfðu töluverðum breytingum frá því fyrri skráningarnar voru gerðar. Fyrir liggur skýrsla Fornleifafraeðistofnunar frá 2018, *Fornleifaskráning vegnafyrirhugaórar lagningu Suðurnesjalínu 2 frá Hafnarfirói að tengivirki á Rauðamel. Í frummatsskýrslu segir að hætta á raski vegna mismunandi valkosta línunnar hafi verið metin af fornleifafratðingi þegar fornleifarnar voru skráðar. Síðan sú skráning fór fram hafi komið fram nánari upplýsingar um umfang og staðsetningu rasks og um leið hvaða fornleifar gætu orðið fyrir áhrifum og að byggt sé á þeim í frummatsskýrslu. Að því leytinu til sé misræmi á milli sérfræðiskýrslu og frummatsskýrslu. Ekki er nánar fjallað um í hvaða tilfellum sé um misræmi að reeða né útskýrt í hverju misræmið felist.*

Í frummatsskýrslu er áhrifasvæði framkvæmdarinnar skipt upp í fjögur sveði og fjallað um umhverfisáhrif mismunandi valkost línunnar á hverju svæði fyrir sig. Svæðin eru eftirfarandi:

Vakin er athygli á því að skv. 51 g. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnuna Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlega á sjórnsýshistigi og ekki kærnanlegar til æðra sjórnsvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 getur adili máls óskad eftir skriflegum rökstuðningi sjórnsvalds fyrir ákvörðun hafi slukur rökstuðningu ekkifylgt ákvörðuninni kegar hún va• tilkynnt. Beiðni umi rökstuðning fjr ir ákvörðunin skal berafrarn innan 14 dagafra, hvf að aðila var tilkynnt á kvörðunin og skal sjórnsvald svara henni innan 24 daga fi•ápuí hán barst.

Kristinn Magnússon
Verkefnastjóri
kristinn@minjastofnun.is

Hafnarfiörður (HAF), svæðisskiptingin nær að þéttbýlismörkum Hafnaríjarðarbæjar og er tengivirkið við Hamarsnes innan þess.

Almenningur (ALM), svæðisskiptingin nær yfir Almenning og vestur fyrir Afstapahraun.

Strandarheiði (STR), svæðisskiptingin nær langleiðina að Vogavegi.

Njarðvikurheiði (NJA), svæðisskiptingin nær frá Vogavegi og yfir Rauðamel og er tengivirkið þar innan svæðisins.

Í kafla 6 í frummatsskýrslu er gerð grein fyrir mismunandi valkostum línulagnarinnar. Í mati á umhverfisáhrifum eru 6 valkostir til skoðunar, A, B, C, C², D og E. Aðalvalkostur Landsnets er C, loftlína sem fer um Hrauntungur og frá sveitarfélagamörkum Hafnarfjarðar og Sveitarfélagsins Voga liggur hún samhliða Suðurnesjalínu 1. Frá Njarðvikurheiði að Rauðamel liggur línan samhliða Fitjalínu Z. Jarðstrengur er á báðum endum, þ.e. 1,4 km í Hafnarfirði en 0,2 km við Rauðamel.

Í þessari umsögn verður sami háttur hafður á og í frummatsskýrslu varðandi umfjöllun um áhrif mismunandi valkosta línunnar á fornleifar innan hvers svæðis fyrir sig.

Athugunarsvæði fornleifaskráningar var um 100 m breitt belti meðfram valkostum. Samtals voru 82 fornleifar skráðar í tengslum við vettvangskönnunina, 39 í Hafnarfirði og 43 í sveitarfélaginu Vogum. Engar fornleifar voru skráðar í sveitarfélögunum Reykjanesbæ og Grindavík.

Hafnarfiörður (HAF).

Á þessu svæði voru fimm fornleifar skráðar, garður (4:1), gerði (4:2), gata (294:1), skúti og vörður (296:1) og fjárskjól (304:1).

Valkostur A. Jarðstrengur sem leggja á meðfram Suðurnesjalínu mun hafa áhrif á þrjár fornleifa, garð (4:1), gerði (4:2) og götu (294:1). Da mun jarðstrengurinn liggja innna 15 m friðhelgunarsvæðis frá fjárskjóli (304:1). Skútinn og vörðurnar (296:1) liggja í um 90 m ijarlægð suður af núverandi rafmagnslínu og eru ekki í hættu vegna framkvæmdarinnar. Í frummatsskýrslu segir að gerðið muni fara undir rask og að garðurinn og gatan muni raskast að hluta. Minjastofnun telur að grafa þurfi könnunarskurð þvert í gegnum garðinn til að reyna að komast að aldri hans. Einnig þarf að grafa könnunarskurði í gerðið til að reyna að komast að hlutverki þess og aldri. Girða þarf fjárskjólið af meðan á framkvæmdinni stendur til að koma í veg fyrir að það raskist af vangá. Minjastofnun telur að skráning götunnar sé fullnægjandi mótvægisáðgerð enda er hún mjög ógreinileg á þessu svæði.

Valkostur B. Jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut. Þessi valkostur hefur sömu áhrif á fornleifar og valkostur A, sjá umfiöllun um valkost A.

Valkostur C. Loftlína um Hrauntungu gerir ráð fyrir að línan liggja í jörðu frá Hamranesi að Hraunhelli. Engar fornleifar eru nálægt loftlínunni á þessu svæði.

Valkostur C². Gert er ráð fyrir að línan liggja í jörðu frá Hamranesi að Hraunhelli. Loftlína á að liggja meðfram Suðurnesjalínu 1, um sama svæði og jarðstrengir, en hægt er að koma í veg fyrir að hún raski fornleifum enda verður núverandi vegslóði meðfram Suðurnesjalínu nýttur við uppsetningu Suðurnesjalínu 2 á þessu svæði.

Valkostur D. Er eins og valkostur C á þessum kafla og hefur því ekki áhrif á fornleifar.

Valkostur E. Er eins og valkostur C á þessum kafla og hefur því ekki áhrif á fornleifar.

Almenningur (ALM).

Gerð er grein fyrir 33 fornleifum á þessu svæði í fornleifaskráningarskýrslu og frummatsskýrslu. Í Hafnarfirði eru 30 fornleifar, 8 götur (287:1, 288:1, 291:1, 337:1, 423:1, 425:1, 428:1 og 4²⁹:1), 14 vörður (289:1, 292:1, 335:1, 338:1, 339:1, 345:1, 346:1, 347:1, 352:1, 418:1, 419:1, 420:1, 422:1 og 424:1), ein hleðsla (295:1), tvö fjárskjól (330:1 og 351:1), ein girðing (340:1), eitt vörðulíki (344:1), eitt skotbyrgi (421:1), ein rúst (426:1) og einn stekkur (427:1). Í Vogum eru 3 fornleifar, Tvær vörður (30:1 og 31:1) og ein gata (32:1).

Valkostur A. Jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu 1. Jarðstrengurinn mun þvera fjórar gamlar leiðir. Þrjár í landi Hafnarfiarðar, Lónakotsstíg (287:1), Óttarsstaðaselsstíg (288:1) og Straumselsstíg (291:1) og einn í landi Voga, Hvassahraunsselsstíg (32:1). Í fornleifaskráningarskýrslu kemur fram að Lónakotsstígur hafi verið hnitsettur nákvæmlega árið 2014. Á hinum leiðunum virðist einungis hafa verið tekið hnit í einum punkti Dó þær séu sýndar sem lína á loftmyndlskýrslunni. Minjastofnun telur að skrá þurfi leiðirnar með hnitamælingu too m til hvorrar handar frá þeim stað þar sem þeim verður raskað. Jarðstrengurinn mun liggja í innan við 15 m fjarlægð frá vörðu (289:1) og hleðslu (295:1). Meðslan er í suðvestanverðu jarðfalli undir dálitlum skúta. Í frummatsskýrslu segir að hieðslan sé ekki hættu vegna jarðstrengsins. Minjastofnun telur að merkja þurfi vörðuna og hleðsluna á áberandi hátt, t.d. með veifum eða með því að girða minjarnar af á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá.

Valkostur B. Jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut. Þessi valkostur hefur sömu áhrif á fornleifar og valkostur A að öðru leyti en því að þessi

jarðstrengur mun ekki liggja nálægt Hvassahraunsselsstíg (32:1). Umfjöllun um mótvægisáðgerðir vegna valkostar A gildir því einnig um valkost B að undan skildum kröfum sem þar eru gerðar eru Hvassahraunsselsstígs. Í frummatsskýrslu segir að legu jarðstrengsins hafi verið breytt eftir að rannsóknir á fornleifum fór fram. Skráning fornleifa hafi því ekki farið fram á þeim hluta leiðarinnar þar sem gert er ráð fyrir að hann fari um óraskað svæði milli Suðurnesjalínu 1 og Reykjanesbrautar. Vegalengdin sé 1,2 km. Fyrirvari er settur á niðurstöður mats á áhrifum valkostar B á þessu svæði þar sem skráning fornleifa er ekki fullnægjandi. Minjastofnu tekur undir þetta og álitur að ef þessi valkostur kemur til frekari skoðunar þurfi að skrá fornleifar á þessu svæði. Niðurstöður skráningarinnar þarf að bera undir Minjastofnun sem þá ákvedur til hvaða mótvægisáðgerða skuli gripið ef fornleifar finnast á umræddu svæði.

Með því að breyta legu jarðstrengsins virðist vera komið í veg fyrir rask á fjórum gömlum leiðum (423:1, 425:1, 428:1 og 429:1). Í töflu 15.6 í frummatsskýrslu eru þessar götur þó allar taldar verða fyrir raski að hluta vegna valkostar B.

Valkostur C. Loftlína um Hrauntungur. Línuslóðar meðfram loftlínunni munu þvera fjórar gamlar götur, Lónakotsstíg (287:1), Óttarsstaðaselsstíg (288:1), Straumselsstíg (291:1) og Gjáseisstíg (337:1). fornleifaskráningarskýrslu kemur fram að Lónakotsstígur hafi verið hnitsettur nákvæmlega árið 2014. Á Óttarsstaðaselsstíg (288:1), Straumselsstíg (291:1) virðist einungis hafa verið tekið hnit í einum punkti þó þær séu sýndar sem lína á loftmynd í skýrslunni. Minjastofnun telur að skrá þurfi þessar leiðirnar með hnitamælingu loo m til hvorrar handar frá þeim stað þar sem þeim verður raskað. frummatsskýrslu kemur fram að staðsetningu eins masturs hefur verið breytt svo að það lendi ekki ofan í Óttarsstaðaselsslig. Gjáseisstígur er ógreinilegur og ekki var hægt að staðsetja hann á áhrifasvæði framkvæmdarinnar með góðu móti. Minjastofnun islands gerir ekki kröfur um frekari mótvægisáðgerðir vegna Gjáseisstígs.

Línuslóði mun einnig raska girðingu (341: i) sem sögð er vera númer 340:i í frummatsskýrslu. Í fornleifaskráningarskýrslu segir að girðingin liggja í stórum dráttum í N S en að hún sé dálítið hlykkjótt á köflum. Neðst er einföld steinaröð og á stöku stað er vinkiljárnstaur upp úr, en tréstaumar þess á milli. Girðingin er talin vera frá 20. öld. Minjastofnun islands telur skráningu girðingarinnar nægjanlega mótvægisáðgerð.

Rask vegna línuslóða mun verða innan 15 m friðhelgunarsvæðis frá vörðu 338:1. Í fornleifaskráningarskýrslu segir að varðan sé illa hiaðin og varla gömul. Minjastofnun telur að merkja þurfi vörðuna á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá.

Í námunda við valkostinn liggja tvö fjárskjól (330: og 351:1). Bæði fjárskjólin eru byggð við skúta og ofan á skútunum eru vörður. Af

gögnunum er ekki hægt að sjá hversu langt frá rafmagnslínunni fjárskjólín liggja. Í frummatsskýrslu segir að þau séu í námunda við línuna. Minjastofnun Íslands telur að gera þurfi verktökum grein fyrir staðsetningu fjárskjólanna til að koma í veg fyrir að þau raskist á meðan á framkvæmdum stendur.

Í fornleifaskráningarskýrslu er gerð grein fyrir tveimur vörðum (30:1 og 31:1) og gamalli götu, Hvalssahraunsselsstíg (32:1) innan sveitarfélagsmarka Voga á þessu svæði. Ekki er fjallað um áhrif valkostar C á þessar fornleifar í frummatsskýrslu. Á loftmyndum liggur línun skv. valkosti C yfir þessar fornleifar. Líklegast lenda vörðurnar á milli mastra og á þessu svæði liggur línuvegur nú þegar meðfram Suðurnesjalínu 1. Sami vegur verður notaður til að reisa Suðurnesjalínu 2 svo að Hvalssahraunsselsstígur verður sennilega ekki fyrir frekara raski en orðið er. Æskilegt hefði verið að unrijöllun um Dessar minjar hefði verið að finna í frummatsskýrslu sem hluti að umflöllun um valkost C.

Valkostur C². Loftlína meðfram Suðurnesjalínu 1. Ekki er fjallað um áhrif þessarar loftlínu á einstaka fornleifar á frummatsskýrslu. Þar segir að línun muni fylgja núverandi línuslóða og hafi minna áhrif á fornleifar en aðrir valkostir innan svæðisins. Nokkrar gamlar leiðir liggja þvert á línuna en núverandi línuslóði hefur þegar raskað þeim. Þeim verður væntanlega ekki raskað meira en orðið er. Vert er að vekja athygli á að þrjár vörður (289:1, 30:1 og 31:1) og hleðslur (295:1) liggja nærri núverandi loftlínu og gætu raskast ef óvarlega er staðið að framkvæmdinni.

Valkostir D og E eru ekki á þessu svæði.

Strandarheiði (STR).

Gerð er grein fyrir 33 fornleifum á þessu svæði í fornleifaskráningarskýrslu og frummatsskýrslu. Fornleifarnar eru allar í Sveitarfélaginu Vogum, 20 vörður (12:1, 14:1, 15:1, 16:1, 17:1, 19:1, 24:1, 25:1, 26:1, 28:1, 33:1, 35:1, 36:1, 37:1, 38:1, 40:1, 41:1, 42:1, 43:1 og 44:1), 9 götur (8:1, 18:1, 20:1, 22:1, 23:1, 29:1, 39:1, 45:1 og 46:1), 3 byrgi (13:1, 21:1 og 27:1) og ein möguleg refagildra (34:1).

Valkostur A. Jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu 1.

Jarðstrengurinn ætti að þvera gömlu göturnar sem lágu um svæðið. Einungis tvær þeirra voru þó enn sýnilegar á þeim stað þar sem strengurinn fer um þegar svæðið var kannað. Þetta eru Kúastígur (8:1) og Rauðhólastígur (29:1). Þórustígur (39:1) er einnig nefndur í frummatsskýrslu en í fornleifaskráningarskýrslu segir að stígurinn hafi ekki sést þar sem hans var að vænta en að skilti sem á stendur Þórustígur hafi verið komið fyrir á staðnum og að þar hafi verið tekinn GPS punktur fyrir leiðina. Minjastofnun telur að skrá þurfi leiðirnar, Kúastíg og Rauðhólasfig, með hnitamælingu loo m til hvorrar handar

frá þeim stað þar sem þeim verður raskað. Slík skráning er fíffinægjandi mótvægisáðgerð að mati stofnunarinnar.

Í frummatsskýrslu seir að varða (16:1) sé innan rasksvæðis framkvæmdarinnar. Í frummatsskýrslu segir að varðan sé efst á áberandi sprungnum hraunhól. Hún er 1,1 m í þvermál og 0,7 m há, sæmilega hlaðin. Minjastofnun íslands telur skráningu vörðunnar nægjanlega mótvægisáðgerð.

Í frummatsskýrslu kemur fram að þrjár fornleifar (13:1, 21:1 og 27:1) liggja nálægt jarðstrengnum. Um er að ræða þrjú lítil, steinhlaðin byrgi og vörður sem vísa á þau. Fornleifarnar eru sagðar í lítilli hættu. Minjastofnun íslands telur að merkja þurfi byrgin og vörðurnar t.d. með veifum á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að fornleifarnar raskist af vangá.

Í töflu 15.8 í frummatsskýrslu kemur fram að rask verði í innan við 15 m fjarlægð frá þremur vörðum (17:1, 35:1 og 40:1). Ekki er fjallað frekar um vörðurnar í tengslum við valkost A. Minjastofnun íslands telur að merkja þurfi vörðurnar t.d. með veifum á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá.

Valkostur B. Jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut. Þrjár vörður (42:1, 43:1 og 44:1) eru sagðar í námunda við jarðstrenginn frummatsskýrslu. Engin þeirra er þó talin í hættu. Minjastofnun telur að gera þurfi verktökum grein fyrir staðsetningu varðanna til að koma veg fyrir að þær raskist af vangá á framkvæmdatíma.

Valkostur C. Loftlína um Hrauntungur. Loftlínan liggur meðfram Suðurnesjalínu 1 á svæðinu sem kallað er Strandarheiði. Ein varða (41:1) liggur í innan við 15 m fjarlægð frá línunni. Minjastofnun íslands telur að merkja þurfi vörðuna t.d. með veifum á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að hún raskist af vangá.

Í frummatsskýrslu kemur fram að þrjár fornleifar (13:1, 21:1 og 27:1) liggja nálægt loftlínunni. Um er að ræða þrjú lítil steinhlaðin byrgi og vörður sem vísa á þau. Fornleifarnar eru sagðar í lítilli hættu. Minjastofnun íslands telur að merkja þurfi byrgin og vörðurnar t.d. með veifum á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að fornleifarnar raskist af vangá.

Valkostur C² er ekki á þessu svæði.

Valkostur D. Jarðstrengur milli masturstæða 59 og 63. Í frummatsskýrslu segir að áhrifin afjarðstreng skv. valkosti D á þessu svæði séu sambærilega áhrifum af valkosti A á svæðinu. Framkvæmdin skv. valkosti D mun þá hafa áhrif á Kúastíg (8:1) þrjár vörður 17:1 og 40:1) og eitt byrgi og vörður við það (13:1). Kröfur Minjastofnunar

um mótvægisáðgerðir vegna þessara fornleifa eru því hinar sömu og fram koma í umfjöllun um valkost A hér að ofan.

Valkostur E. Tvírása möstur milli masturstæða 59 og 63. frummatsskýrslu segir að áhrif þessa valkostar séu sambærileg áhrifum af aðalvalkosti C á þessu svæði. Framkvæmdin skv. valkosti E mun því hafa áhrif á vörðu (41:1) og byrgi og vörðu við það (13:1). Kröfur Minjastofnunar um mótvægisáðgerðir vegna þessara fornleifa eru því hinar sömu og fram koma í umfjöllun um valkost C hér að ofan.

Njarðvikurheiði (NJA).

Gerð er grein fyrir 4 fornleifum á þessu svæði í fornleifaskráningarskýrslu og frummatsskýrslu. Fornleifarnar, þrjár vörður (2:1, 5:1 og 7:1) og ein gata (3:1) eru allar í Sveitarfélaginu Vogum.

Valkostur A. Jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu r. Jarðstrengurinn mun þvera Skógfellsveg (3:1) fornleifaskráningarskýrslu kemur fram að GPS hnit hafi verið mælt í minjum línuvegi, þ.e. aðeins í einum punkti. Minjastofnun telur að skrá þurfi leiðina með hnitamælingu loo m til hvorrar handar frá þeim stað þar sem henni verður raskað.

Ein af vörðunum (5:1) stendur innan 15 m frá rasksvæði jarðstrengsins. Minjastofnun Íslands telur að merkja þurfi vörðuna t.d. með veifum á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að hún raskist af vangá.

Valkostur B. Jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut. Engar fornleifar liggja nálægt þessum valkosti.

Valkostur C. Loftlína um Hrauntungur. Loftlínan liggur meðfram Suðurnesjalínu 1 á svæðinu sem kallað er Njarðvikurheiði. Í frummatsskýrslu segir að loftlínan muni þvera Skógfellsveg (3:1) en að gatan og aðrar fornleifar á svæðinu muni ekki lenda innan rasksvæðis línunnar. Notaður verður sami línuvegur og gerður var fyrir Suðurnesjalínu 1.

Valkostur C² er ekki á þessu svæði.

Valkostur D. Jarðstrengur milli masturstæða 64 og 78. frummatsskýrslu segir að áhrifin afjarðstreng skv. valkosti D á þessu svæði séu sambærilega áhrifum af valkosti A á svæðinu. Jarðstrengurinn mun því þvera Skógfellsveg (3:1) fornleifaskráningarskýrslu kemur fram að GPS hnit hafi verið mælt í minjum línuvegi, þ.e. aðeins í einum punkti. Minjastofnun telur að skrá þurfi leiðina með hnitamælingu loo m til hvorrar handar frá þeim stað þar sem henni verður raskað.

Valkostur E. Tvírása möstur milli masturstæða 64 og 78. frummatsskýrslu segir að áhrif þessa valkostar séu sambærileg áhrifum af aðalvalkosti C á þessu svæði. Loftlinan mun þvera Skógfellsveg (3:1) en gatan og aðrar fornleifar á svæðinu munu ekki lenda innan rask,svæðis línunnar. Notaður verður sami línuvegur og gerður var fyrir Suðurnesjalínu 1.

Í fornleifaskráningarskýrslu er fjallað um helstu fornleifarnar á svæðinu. Þar eru gerðar að umtalsefni rústir selja sem liggja sunnan við alla línukostina. Seljatóftirnar voru skráðar í tengslum við fyrri hugmyndir að línuleiðum. Tóftirnar eru utan rannsóknarsvæðis þeirra valkosta sem hér eru til umflöllunar en líkt og bent er á í fornleifaskráningarskýrslunni munu loftlínur sjást frá seljunum og syðsti línukosturinn þannig hafa sjónræn áhrif á þeim stöðum þar sem seljatóftirnar liggja. Í kafla 15.41 frummatsskýrslu er umfjöllun um selin og selstöðurnar sem liggja út eftir Reykjanesinu öllu í góðri ijarlægð frá býlunum, sem þau tilheyrðu, sem flest liggja við ströndina. Ekki er víst að hægt sé að draga úr sjónrænum áhrifum loftlína á seljastöðunum en það er þó þess virði að skoða þá möguleika sem hugsanlegir eru til Dess á hverjum stað.

Í kafla 15.7 í frummatsskýrslu er fjallað um mótvatgisaðgerðir. Minjastofnun Íslands gengur úr frá að farið verði að þeim kröfum um mótvægisaðgerðir sem fram koma í þessari umsögn. Mikilvægt er að huga að mótvægisaðgerðum í tíma áður en framkvæmdir hefjast til að koma í veg fyrir að forleifar raskist að óþörfu.

Eins og fram kemur í kafla 15.7 bera að varast að nýta svæði í kringum fornleifar sem geymslustaði eða brautir fyrir vélar og tæki eða efnisgeymslur nema með leyfi Minjastofnunar og að uppfylltum þeim skilyrðum sem stofnunin kann að setja.

Í lok kafla 15.7 segir að þegar framkvæmdum og frágangi lýkur verði ástand fornleifa sem taldar voru í hættu vegna framkvæmdarinnar kannað. Minjastofnun Íslands fagnar þessum fyrirætlunum. Það er mikilvægt að meta fyrirsjáanleg áhrif framkvæmda á fornleifar áður en þær hefjast. Hitt er ekki síður mikilvægt að vita hvaða áhrif framkvæmdir hafa í raun og veru haft á fornleifar að þeim loknum.

Minjastofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar. Bent skal á að í 21. gr. laga um menningarminjar (Nr. 843/2012) stendur m.a.: *Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem tjóðminjar og þeim sem njótafriðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraóill né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eóaflyija úr staö nema með leyfi Minjastofnunar Íslands. Og á 2. mgr. 24. gr. sömu laga sem hijóðar svo: Effornminjar sem áóur voru ókunnar finnast við framkvæmd verks*

skal sá sem fyrir tvi stendur stöóva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun fslands látaframkværna vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eóli og umfang fundarins. Stofn uninni er skylt að ákveöa svo fjótt sem auóio er hvort verki megi fram halda og meó hvaöa skilmálum. Óheimilt er asö haldaframkvæmdum áfram nema meó skrifiegu leyfi Minjastofnunar islands.

Virðingarfullt,
f.h. Minjastofnunar islands



Kristinn MZUsson
verkefnastjóri

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
IS-105 Reykjavík

00.80 PS Garðabær 9. júlí 2019

Varðar; Umsögn Heilbrigðisnefndar Hafnarfjarðar og Kópavogssvæðis um frummatsskýrslu vegna Suðurnesjalínu 2

Umsögnin var einnig send með tölvupósti.

Í júní 2019 óskaði Skipulagsstofnun eftir að heilbrigðisnefnd veitti umsögn um frummatsskýrslu vegna Suðurnesjalínu 2. Áður hafði nefndin veitt umsögn um matsáætlun áformaðrar framkvæmdar. Frestur var veittur til 10. júlí 2019.

Boðuð framkvæmd er utan vatnsverndarsvæða á starfssvæði nefndarinnar. Lagning háspennulínu (jarðstrengur eða loftlína), fellur ekki undir starfsleyfisskyldu hjá heilbrigðisnefnd, sbr. viðauka X við reglugerð 550/2018 *um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit*. Ef reistar verða starfsmannabúðir í tengslum við framkvæmdina á starfssvæði nefndarinnar yrðu þær leyfisskyldar. Samkvæmt frummatsskýrslu verður síðar reist spennivirki við Hrauntungur. Sú framkvæmd er leyfisskyld.

Á fundi heilbrigðisnefndar sem haldinn var 1. júlí sl. fjallaði nefndin um frummatsskýrsluna og fól heilbrigðiseftirliti að svara erindinu með hliðsjón af umræðum í nefndinni.

Í skýrslunni eru 5 valkostir metnir (A til E, en einn kostur er með tveimur útfærslum). Sú leið sem skýrsluhöfundar telja vænlegasta, út frá þeim forsendum sem lagðar eru til grundvallar, er valkostur C. Samkvæmt þeim kosti mun línan liggja í jörðu innan þéttbýlismarka Hafnarfjarðar, þ.e. frá Hamranesi að Hraunhellu. En sem loftlína þaðan og yfir í Hrauntungur þar sem áformað er að reisa í náninni framtíð spennivirki, og sveigir þá aftur að Suðurnesjalínu 1 og liggja samhliða henni frá sveitarfélagamörkum Hafnarfjarðar og Sveitarfélagsins Voga.

Rýni á matsáætluninni tekur mið af framkvæmdaáformum innan starfssvæðis nefndarinnar. Nefndin gerir ekki athugasemdir við forsendur í skýrslunni. Nefndin telur þann kost sem lögð er til ekki síðri en aðra kosti og gerir því ekki ágreining.

Einni ábendingu er komið á framfæri er varðar hljóðvist.

Stöðin í Hamranesi er nánast ofan í íbúðabyggð. Það hefur legið fyrir um alllangt skrið að megin spennivirkið verði flutt annað, þ.e. í nýja stöð sem reisa á í Hrauntungum. Til að bregðast við óþægindum frá stöðinni (hávaði) hefur Landsnet gert hljóðmanir milli stöðvar og byggðarinnar. Fram kemur í frummatsskýrslu að engin ákvörðun liggur fyrir hvenær stöðin



verður reist, aðeins að hún sé áformuð. Leiða má líkur að því að sú framkvæmd mun tengjast frekari styrkingu á tengingum við landsnetið austan þéttbýlisins á höfuðborgarsvæðinu (t.f með gerð Lyklafellslínu). Ekkert liggur fyrir hvenær eða jafnvel hvort farið verður í þá framkvæmd.

Tenging áformaðrar 220 kV raflínu frá Rauðamel í landi Grindavíkur við stöðina í Hamanesi gæti aukið hávaða frá spennistöðinni. Óskað er eftir því að tryggt verði að Landsnet verði gert eða grípi til nauðsynlegra aðgerða sem tryggja að álag vegna hávaða í nærumhverfi aukist ekki frá því sem nú er við þessa framkvæmd. Ljóst má vera að spennistöð í Hrauntungum mun ekki rísa á allra næstu árum.

F.h. heilbrigðiseftirlits,

Páll Stefánsson
heilbrigðisfulltrúi

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík
Netfang: skipulag@skipulag.is

Reykjavík, 18. júlí 2019

Efni: Athugasemdir við drög að frummatsskýrslu Suðurnesjalínu 2

Umbjóðendur mínir Eydís Franzdóttir, kt. 310363-3329, Landakoti, 191 Vogum, Guðni Franzson, kt. 210161-2449, Hagamel 29, 107 Reykjavík, Ólafur Þór Jónsson, kt. 031241-3719, Sléttuvegi 31, 103 Reykjavík, Reykjavrent ehf., kt. 700366-0149, Síðumúla 14, 108 Reykjavík, Sigríður S. Jónsdóttir, kt. 280337-4129, Hvassaleiti 56-58, 103 Reykjavík og STV ehf., kt. 620612-0570, Stóru Vatnsleysu, 190 Vogum, hafa óskað þess að eftirfarandi athugasemdum verði komið á framfæri við Skipulagsstofnun vegna auglýstrar frummatsskýrslu Suðurnesjalínu 2.

Vísað er til kynningar Landsnets á heimasíðu Skipulagsstofnunar vegna frummatsskýrslu framkvæmdarinnar Suðurnesjalínu 2 (hér eftir „frummatsskýrsla“) er liggur frammi til kynningar til og með 18. júlí 2019. Umbjóðendur mínir hafa margvíslegar athugasemdir fram að færa við fyrirbyggjandi drög að frummatsskýrslu sem og fylgigögn skýrslunnar. Þau telja að engar forsendur séu til að leggja fram valkost C sem aðalvalkost Suðurnesjalínu 2 og skora á Landsnet að taka frummatsskýrslu og valkostasamanburð til gagn Gerrar endurskoðunar.

I.

Athugasemdir við frummatsskýrslu

I.I. Skortur á þarfagreiningu og vinsun valkosta

Umbjóðendur mínir gera í fyrsta lagi athugasemd við að ekki skuli liggja fyrir aðgengileg þarfagreining um úrbætur á dreifikerfi raforku til Suðurnesja. Samskonar athugasemdum hefur nýlega verið komið á framfæri við Landsnet og Skipulagsstofnun vegna tillögu að matsáætlun Suðurnesjalínu 2 og vegna athugasemda við kerfisáætlun Landsnets 2018-2027 og 2019-2028. Að mati umbjóðenda minna hefur ekki verið bætt úr þessum vanköntum í auglýstri frummatsskýrslu.

Yfirlýst markmið með framkvæmdinni Suðurnesjalínu 2 er að koma á annarri tengingu Suðurnesja við meginflutningskerfið á suðvesturhorninu í þeim tilgangi að koma á N-1 rekstri á Suðurnesjum og auka þannig afhendingaröryggi á Suðurnesjum og einnig á höfuðborgarsvæðinu. Einnig að auka flutningsgetu á milli Suðurnesja og höfuðborgarsvæðisins til að mæta kröfum um aukinn flutning raforku í framtíðinni vegna almennrar fjölgunar íbúa, fjölgunar og stækkunar fyrirtækja á Suðurnesjum, áætlana um ýmis iðjuver og gagnaver, ásamt vexti Keflavíkurflugvallar. Nánar tiltekið lýsir Landsnet

meginmarkmiði með lagningu 220 kV Suðurnesjalínu 2 með svofelldum hætti á bls. 3 í auglýstri frummatsskýrslu vegna framkvæmdarinnar Suðurnesjalínu 2:

- Auka öryggi afhendingar raforku.
- Auka flutningsgetu til og frá Suðurnesjum.
- Bæta tengingu orkuframleiðslueininga við lykiltengivirki á höfuðborgarsvæðinu.
- Anna flutningsþörf til og frá Suðurnesjum með það flutningsmikilli línu að síður þurfi að fjölga frekar flutningslínunum á þessari leið í nánustu framtíð.

Af þessu tilefni er rétt að leggja áherslu á að framkvæmdir Landsnets eiga eðli máls samkvæmt að vera til þess að uppfylla tilteknar þarfir, sem eru vel skilgreindar, en ekki byggjast á óljósri og órökstuddri framtíðarsýn. Bent er á að í 2. málsl. 1. mgr. 12. gr. reglugerðar nr. 1040/2005 um framkvæmd raforkulaga er mælt fyrir um að umsókn um leyfi til að byggja flutningsvirki þurfi að fylgja þarfagreining vegna viðkomandi virkis. Af tilvitnuðu ákvæði verður ráðið að áður en ráðist er í tiltekið verk þurfi að skilgreina nákvæmlega hvaða þarfir eigi að uppfylla og með hvaða hætti það verði gert. Þrátt fyrir að samþykki Orkustofnunar á framkvæmdahluta kerfisáætlunar feli nú í sér ígildi leyfisveitingar felur það ekki í sér afslátt af kröfum um þarfagreiningu. Þess má geta að í ákvörðun Orkustofnunar um að synja kerfisáætlun Landsnets fyrir tímabilið 2016-2025 var sérstaklega tiltekið að mikilvægt væri að Landsnet sýndi fram á að mat hefði farið fram á nauðsyn þess að ráðast í framkvæmd Suðurnesjalínu 2. Með öðrum orðum dugar ekki að bera fram almennar fullyrðingar um að raflína með 220 kV spennu sé nauðsynleg — að baki slíkum fullyrðingum verður að liggja forsvaranlegt mat sem almenningi stendur til boða að yfirfara og gera athugasemdir við. Ekki verður séð að bætt hafi verið úr þessum ágalla í fyrirliggjandi frummatsskýrslu.

Hafa verður hugfast að Landsnet nýtur sérleyfis til að reisa og reka raforkuflutningsmannvirki lögum samkvæmt og lýtur því ekki lögmaðlum samkeppni í rekstri sínum. Sú sérstaða gerir enn ríkari kröfur til fyrirtækisins um að ráðast ekki í tiltekin verkefni nema að undangenginni sjálfstæðri og vandaðri rannsókn á raunverulegri þörf fyrir þau flutningsmannvirki sem til stendur að reisa, enda veltur kostnaðurinn við þau að jafnaði út í gjaldskrá og lendir á neytendum.

Í þessu samhengi mótmæla umbjóðendur mínir því jafnframt að ekki sé fyrirhugað að taka útfærslur valkosta sem gera ráð fyrir 132 kV spennu til nánari skoðunar í umhverfismati. Í kafla 2.6. í frummatsskýrslu gerir Landsnet tilraun til að rökstyðja hvers vegna nauðsynlegt sé að byggja flutningsvirki fyrir 220 kV spennu. Hins vegar eru engin gögn eða útreikningar lagðir fram sem sýna fram á með óyggjandi hætti að nauðsyn beri til 220 kV línu og að takmarkaðri stærð framkvæmdar, svo sem 132 kV lína, sé ekki fullnægjandi. Þetta er mikilvægt atriði þar sem stærri mannvirki valda að jafnaði meiri neikvæðum umhverfisáhrifum en minni. Samskonar sjónarmið eiga einnig við um valkosti um lagningu sæstrengja. Nauðsynlegt er að upplýsa með fullnægjandi hætti hvort þar séu á ferðinni hagkvæmir kostir sem gætu gert eignarnám á jörðum umbjóðenda minna óþarft. Þangað til það hefur verið gert er ótækt að framkvæmdakostir séu útilokaðir án þess að fullnægjandi rökstuðningur liggja slíkri ákvörðun að baki.

Umbjóðendur mínir telja samkvæmt framansögðu nauðsynlegt að Landsnet skýri með ítarlegri þarfagreiningu hvers vegna nauðsynlegt er að byggja 220 kV línu, hvort og þá hvers vegna

ekki er talið nægilegt að byggja nýja 132 kV línu eða styrkja núverandi línu. Jafnframt verði gerð grein fyrir þörf þess að núverandi 132 kV lína standi áfram sem og upplýsingar um hvers vegna ætlunin er að reka nýju línuna á 132 kV spennu í upphafi og þá hve lengi. Er því samhengi lágmarkskrafa að Landsnet leggji fram upplýsingar um þróun raforkuflutnings um svæðið, kerfisrannsóknir og spár um uppbyggingu á Suðurnesjum, sem fyrirtækið segist grundvalla ákvörðun sína á. Vísast í þessu samhengi m.a. til umfjöllunar í ákvörðun Skipulagsstofnunar um tillögu að matsáætlun Kröflulínu 3, dags. 9. ágúst 2013, en umbjóðendur mínir telja sömu sjónarmið eiga við fullum fetum í tilviki Suðurnesjalínu 2.

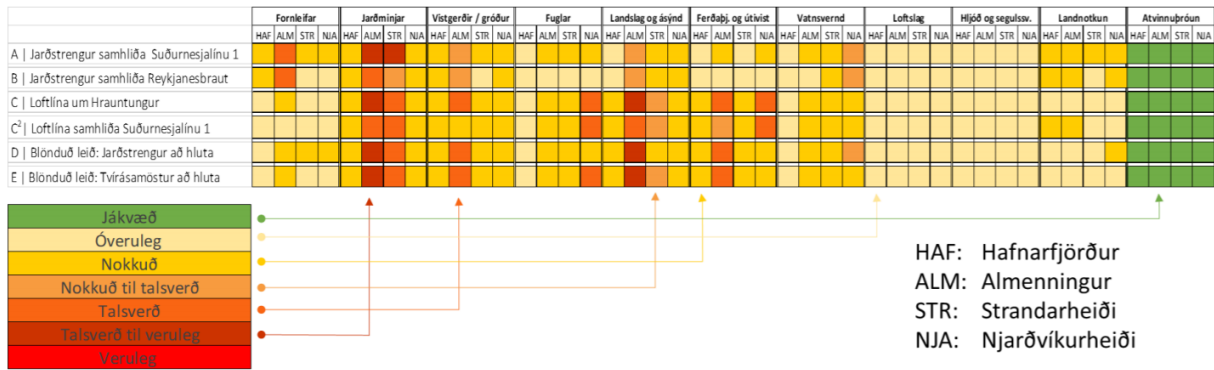
Líkt og umbjóðendur mínir hafa ítrekað vakið máls á í samskiptum við Landsnet er fullnægjandi skoðun á mögulegum valkostum meginforsenda þess að unnt sé að ná því *markmiði umhverfismats að raunveruleg umhverfisáhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar séu metin*, sbr. a. lið 1. gr. laga nr. 106/2000, 73. gr. EES-samningsins, sbr. lög nr. 2/1993, og aðfararorð Árósasamningsins um aðgang að upplýsingum, þátttöku almennings í ákvarðanatöku og aðgang að réttlátri málsmeðferð í umhverfismálum, sem Ísland hefur fullgilt. Því er ótækt að framkvæmdakostir séu útilokaðir án þess að fullnægjandi rökstuðningur liggi slíkri ákvörðun að baki. Verði framangreindir valkostir ekki teknir til mats fer ekki fram sá nauðsynlegi samanburður umhverfisáhrifa sem lögbundin krafa er gerð um, allt í þeim tilgangi að leyfisveitandi geti tekið upplýsta afstöðu að fullrannsókuðu máli til þess að meta hvort eða með hvaða hætti hægt sé að leyfa framkvæmd þannig að skilyrði laga séu uppfyllt. Þar sem Landsnet hefur ekki sinnt þeirri kröfu að sýna fram á með óyggjandi hætti að lagning 132 kV línu eða sæstrengs hafi ekki getað komið til greina í skilningi 2. máls. 1. mgr. 8. gr. og 4. máls. 2. mgr. 9. gr. laga nr. 106/2000 verður að telja það verulegan ágalla á matinu að þessum kostum hafi ekki verið lýst.

I.II. Athugasemdir við aðalvalkost Suðurnesjalínu 2

Líkt og að framan greinir er það niðurstaða Landsnets að setja fram valkost C sem aðalvalkost vegna framkvæmdarinnar Suðurnesjalína 2, þ.e. 220 kV loftlína meðfram Suðurnesjalínu 1.

Umbjóðendur mínir gera alvarlegar athugasemdir við að valkostur C skuli hafa orðið fyrir valinu sem aðalvalkostur framkvæmdarinnar. Valið á valkosti C er stutt þeim rökum að sá valkostur uppfylli bæði markmið raforkulaga og sé í fullu samræmi við stefnu stjórnvalda. Í því samhengi mótmæla umbjóðendur mínir því að ekki skuli hafi verið litið nægjanlega til umhverfislegra sjónarmiða við valið. Með því að líta framhjá umhverfislegum sjónarmiðum við val á framkvæmdakosti er matsferli samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og 105/2006 um umhverfismat áætlana gert að markleysu.

Í þessu samhengi telja umbjóðendur mínir rétt að líta til samantektartöflu og umfjöllunar Landsnets á væntum umhverfisáhrifum mismunandi valkosta, sbr. bls. 233 í auglýstri frummatsskýrslu:



Af tilvitnaðri samantekt er ljóst að sá kostur sem Landsnet leggur fram sem aðalvalkost, þ.e. valkostur C, hefur í heild mun neikvæðari umhverfisáhrif en jarðstrengsvalkostir. Einkum má sjá að valkostur B, þ.e. lagning jarðstrengs meðfram Reykjanesbraut, kemur jafn vel eða betur út í samanburði við aðalvalkost hvaða alla matsþætti varðar nema tvo, þ.e. að því er varðar áhrif á fornleifar í Hafnarfirði og Almennungi og vatnsvernd í Njarðvíkurheiði. Hvað þessa þætti varðar virðist neikvætt mat grundvallað á því að valkosti B fylgi meira rask samanborið við aðalvalkost.

Umbjóðendur mínir setja fyrirvara við ályktun Landsnets hvað varðar þessa tvo matsþætti og benda á að áhrif jarðstrengs meðfram Reykjanesbraut voru metin *óveruleg* við umhverfismat vegna Aðalskipulags Sveitarfélagsins Voga 2008-2028, sem fór fram á grundvelli laga nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana, með vísan til þess að lagnastæðið er fyrirhugað meðfram Reykjanesbraut á þegar röskuðu svæði vegna vegaframkvæmda, sbr. umfjöllun á bls. 78-80 í greinargerð. Í athugasemdum Vegagerðarinnar við drög að tillögu að matsáætlun Suðurnesjalínu 2, dags. 6. febrúar 2018, segir Vegagerðin að ásættanlegt sé að heimila legu strengs þannig að jaðar skurðs verði í 10 m fjarlægð frá kantlínu vegar. Þekkt er að í Frakklandi hefur flutningsfyrirtækum tekist að leggja 225 kV jarðstrengi með vegum í 80 cm breiða skurði og steypa yfir án þess að slíkt valdi teljanlegum umhverfisáhrifum. Alls óvíst er samkvæmt framansögðu á þessu stigi hvort, og þá að hve miklu leyti, valkostur B mun raska hrauni sem nýtur verndar 61. gr. laga um náttúruvernd og/eða öðrum jarðminjum á línuleiðinni.

Umbjóðendur mínir vísa í þessu samhengi jafnframt til fyrirætlana Landsnets um lagningu 132 kV jarðstrengs frá tengivirki við Mjólk í Dýrafjörð í gegnum Dýrafjarðargögn. Segir á heimasíðu Landsnets að umhverfisáhrif slík strengs séu „metin óveruleg þar sem hann fylgir mannvirkjabelti samgangna og er ekki að valda nýju raski.“¹

Til samanburðar má benda á að í álitni Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum Suðvesturlína, dags. 17. september 2009, sem líkt og kunnugt er lagði einvörðungu mat á áhrif 220 kV loftlínu, voru heildaráhrif Suðurnesjalínu 2 með tilliti til sjónrænna áhrifa, áhrifa á landslag og áhrifa á útivist og ferðabjónustu metin **verulega neikvæð**. Þá taldi Skipulagsstofnun að þegar litið væri til heildaráhrif framkvæmda á jarðmyndanir og gróður yrðu áhrifin **talsvert neikvæð** með hliðsjón af því að nútímahraun og sjaldgæfur gróður myndu raskast á óafturkræfan hátt á alls tæplega 30 ha landssvæði. Á móti hefur verið bent á að **valkostir um jarðstrengi geti dregið úr neikvæðum áhrifum** á landslag og ásynð, lífríki og

¹ <https://www.landsnet.is/landsnet/framkvaemdir/verkefni/stakar-framkvaemdir/?NewsID=393e4035-fe5f-11e6-80c8-005056bc217f>

samfélagið (útivist og ferðapjónusta). Á það ekki síst við um jarðstreng sem lagður er meðfram þegar röskuðu mannvirkjabelti.

Samkvæmt framansögðu gefur auga leið að ólíku er saman að jafna þegar umhverfisáhrif þess að leggja jarðstreng meðfram þegar röskuðu mannvirkjabelti Reykjanesbrautar eru borin saman við aðra framkvæmdakosti. Telja umbjóðendur mínir ljóst að jarðstrengskostir eru bæði samfélagslega og umhverfislega hagkvæmari kostir en kynntur aðalvalkostur Landsnets, og þá einkum lagning jarðstrengs meðfram Reykjanesbraut. Því er gerð alvarleg athugasemd við það að valkostur B skuli ekki vera aðalvalkostur á þessu stigi málsins, ef á annað borð á að ráðast í lagningu Suðurnesjalínu 2.

Á kynningarfundum Landsnets með landeigendum, þ.m.t. umbjóðendum mínum, vegna frummatsskýrslunnar 12. júní sl. kom fram í máli fulltrúa Landsnets, að megin ástæða þess að fyrirtækið legðist gegn jarðstreng sem aðalvalkosti framkvæmdarinnar væri ótti við að það gæti verið fordæmisgefandi fyrir aðrar framkvæmdir. Gera verður kröfu um að umhverfislega besti kosturinn sé valinn liggja ekki fyrir óbyggjandi rökstuðningur fyrir öðru vali.

I.III. Ófullnægjandi samanburður valkosta

Umbjóðendur mínir gera jafnframt athugasemd við skort á upplýsingum um samanburð valkosta vegna Suðurnesjalínu 2 því er varðar 1) *stofnkostnað* 2) *líftímakostnað*, 3) *umhverfiskostnað* og 4) *þjóðhagslega hagkvæmni*.

Víða í augýstri frummatsskýrslu er fjallað um lögbundið hlutverk Landsnets við að byggja upp flutningskerfi raforku á hagkvæman hátt. Því til samræmis leggur Landsnet fram skýrslu í viðauka, „Kostnaðarmat valkosta í Suðurnesjalínu 2“, dags. 15. febrúar 2019, þar sem helstu valkostir eru kostnaðarmetnir. Þar kemur fram að hægt sé að fara ýmsar leiðir við kostnaðarsamanburð, en „einfaldast“ sé að bera saman stofnkostnað framkvæmda. Annar kostur sé sá að bera saman stofn- og rekstrarkostnað við að anna þeirri þörf sem um ræðir yfir langt tímabil og þá er oft horft til líftíma mannvirkja. Þriðja leiðin sé að bera saman þjóðhagslegan kostnað sem verður til í hverri leið, og inn í þá reikninga koma þá ýmis ytri áhrif sem reynt er að meta til fjár. Fjórdá leiðin er að leggja hagrænt mat á náttúrugæði og umhverfisáhrif og bæta þeim inn í kostnaðarmatið. Fram kemur að Landsnet hafi valið fyrstu leiðina við kostnaðarmatið, þ.e. að leggja einvörðungu mat á stofnkostnað mismunandi framkvæmdakosta. Þetta er áréttað í svörum Landsnets við innsemdum athugasemdum á bls. 240, en þar kemur fram að Hagfræðistofnun Háskóla Íslands sé að leggja mat á þjóðhagslega hagkvæmni raforkukerfisins í heild, en ekki einstakra verkefna, og að fyrir liggja að umhverfiskostnaður verði ekki metinn í umhverfismati Suðurnesjalínu 2. Við þessa aðferðarfræði gera umbjóðendur mínir alvarlegar athugasemdir:

Í fyrsta lagi gera umbjóðendur mínir athugasemd við skort á upplýsingum til að unnt sé að sannreyna forsendur útreikninga Landsnets um stofnkostnað sem fram koma í fylgiskjali með frummatsskýrslu, „Kostnaðarmat valkosta í Suðurnesjalínu 2“, en þar er kostnaður við aðalvalkost sagður vera 2.329 mkr. Fyrir liggur að útreikningar Landsnets á kostnaði jarðstrengja hafa tekið stakkaskiptum undanfarin ár og því full ástæða fyrir Landsnet að upplýsa hagsmunaaðila um forsendur útreikninga. Skemmst er frá því að segja að í síðustu kerfisáætlun Landsnets var kostnaður við aðalvalkost áætlaður 1.700 mkr., en er í nýjustu

kerfisáætlun 2019-2028 sagður verða 2.520 mkr. Það jafngildir tæplega 50% kostnaðaraukningu. Það dregur mjög úr trúverðugleika fyrirætlana Landsnets ef ekki er unnt að sannreyna ályktanir og forsendur og er brýnt að bætt verði úr þessum annmarka.

Í öðru lagi gera umbjóðendur mínir athugasemd við að einungis skuli settar fram upplýsingar um *stofnkostnað* en hvergi getið um *líftímakostnað*. Það er vel þekkt staðreynd hlutfallslegur rekstrar-, viðhalds og bilanakostnaður jarðstrengja er mun lægri en vegna loftlína. Að sama skapi þarf að taka tillit til þess í heildarkostnaðarmati að notast er við stærri leiðara í jarðstrengjum en í loftlínum til að anna sama flutningi, sem leiðir til þess að flutningstöp jarðstrengja eru minni á líftíma hennar. Heildarfjárfestingarkostnaðar gefur því aðeins takmarkaða sýn á heildarmyndina.

Vísað er til þess að samkvæmt óháðri úttekt Metsco Energy Solutions frá árinu 2013 er einungis hægt að gera raunverulegan samanburð á kostnaði jarðstrengja og loftlína með því að taka tillit til bæði stofn- og rekstrarkostnaðar eða svokallaðs líftímakostnaðar (e. life-cycle costs). Niðurstaða skýrslunnar var að með tilliti til allra þátta má búast við að dæmigerður 120 km jarðstrengur á 132 kV spennu í dreifbýli sé einungis 4% dýrari en sambærileg loftlína og jarðstrengur á 220 kV spennu í dreifbýli einungis 20% dýrari en sambærileg loftlína. Munurinn er því umtalsvert minni en framsetning í frummatsskýrslu gefur til kynna.

Í þriðja lagi gera umbjóðendur mínir athugasemd við að ekki skuli lagt mat á umhverfislegan kostnað framkvæmdarkosta. Í þessu samhengi er rétt að rifja upp athugasemdir umbjóðenda minna um skort á mati á umhverfiskostnaði í drögum að tillögu að matsáætlun vegna Suðurnesjalínu 2. Í svari Landsnets, sem birt var á heimasíðu fyrirtækisins, var athugasemdum umbjóðenda minna um skort á mati á þjóðhagslegri hagkvæmni svarað með svofelldum hætti undir lið 11.7:

„Kerfisáætlun Landsnets er ætlað að fjalla um þjóðhagslega hagkvæmni á uppbyggingu raforkukerfisins, sbr. markmið raforkulaga. Sú umfjöllun tekur til heildstæðari uppbyggingar kerfisins, en ekki einstakra framkvæmda. Í lögum um mat á umhverfisáhrifum er ekki gert ráð fyrir því að metin sé þjóðhagsleg áhrif, sbr. m-lið í 3. gr. laganna. Landsnet mun því ekki leggja sérstakt mat á þjóðhagsleg áhrif og þar með hagkvæmi valkosta í mati á umhverfisáhrifum Suðurnesjalínu 2.”

Í þessu samhengi er jafnframt áhugavert að líta til svars Landsnets vegna athugasemda Hraunavina og Náttúruverndarstamaka Suðvesturlands um ófullnægjandi kostnaðarmat, sbr. svar Landsnets undir lið 9.20:

„Í mati á umhverfisáhrifum framkvæmda eða umhverfismati áætlana hefur fram að þessu ekki verið gerð krafa um að lagt sé mat á umhverfislegan kostnað. Hvorki hefur skapast hefð fyrir því að beita slíkum aðferðum við umhverfismat héraendis, né verður séð af ákvæðum laga eða reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum að gert sé ráð fyrir því að beita kostnaðarmati vegna umhverfisáhrifa.

Landsnet er meðvitað um að til eru aðferðir við að meta til fjár þau náttúrulegu verðmæti sem glatast þegar ráðist er í framkvæmdir, til dæmis kostnaðar- og ábatagreiningu og skilyrt verðmætamat. Umhverfisáhrif valkosta í umhverfismati Suðurnesjalínu 2 verða metin með hliðsjón af leiðbeiningum Skipulagssofnunar um viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Sú niðurstaða er að mati Landsnets fullnægjandi við heildarsamanburð kostanna, án þess að fyrir liggi umhverfislegur kostnaður þeirra.”

Af framangreindu er ljóst að Landsnet hefur ítrekað skorast undan því að taka fullnægjandi tillit til umhverfiskostnaðar, og hefur í þeim efnum einkum byggt á því að erfitt sé að meta slíkan kostnað með góðri vissu eða að ekki hafi skapast hefð fyrir því að beita slíkum aðferðum. Að mati umbjóðenda minna er Landsneti ekki stætt á því að víkja sér undan því að leggja mat á umhverfislegan kostnað fyrirhugaðra framkvæmda með vísan til slíkra forsendna. Bent er á að mörg umhverfisvandamál eru þess eðlis að erfitt getur reynst að sýna með vísindalegri fullvissu fram á umfang þeirra. Þá kann að vera freistandi fyrir stjórnvöld að bera fyrir sig skort á þekkingu og aðhafast ekkert. Úr þessum aðstæðum sprettur ein af meginreglum alþjóðlegs umhverfisréttar, hin svokallaða varúðarregla (e. precautionary principle). Í reglunni felst sú hugsun að stjórnvöld skuli ekki skýla sér bak við vísindalega óvissu til að forðast varúðarráðstafanir í þágu umhverfisverndar.

Vísað er til varúðarreglunnar í ýmsum alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að og á nokkrum sviðum íslensks umhverfisréttar er byggt á reglunni, s.s. í náttúruverndarlögum nr. 60/2013. Í 8. gr. laganna er kveðið á um að stjórnvöld eigi að byggja á vísindalegri þekkingu, eins og unnt er, þegar teknar eru ákvarðanir sem varða náttúruna. Í 9. gr. eru ákvæði um að beita skuli varúðarreglunni þegar tekin er ákvörðun án þess að fyrir liggi með nægilegri vissu hvaða áhrif hún hefur á náttúruna, og þannig leitast við að koma í veg fyrir mögulegt og verulegt tjón á náttúruverðmætum. Sérstaklega er áréttað í 2. ml. 9. gr. að ef hætta er á alvarlegum eða óafturkræfum náttúruspjöllum skuli skorti á vísindalegri þekkingu ekki beitt sem rökum til að fresta eða láta hjá líða að grípa til skilvirkra aðgerða sem geta komið í veg fyrir spjöll eða dregið úr þeim.²

Umbjóðendur mínir byggja á því að af varúðarreglunni leiði að Landsneti er beinlínis óheimilt að víkja sér undan mati á umhverfislegum kostnaði á þeim grundvelli að slíkir útreikningar séu erfiðir eða að ekki sé hefð fyrir slíkum útreikningum. Í þessu samhengi á einungis að koma til álita hvort mat á umhverfislegum kostnaði sé til þess fallið að upplýsa betur um vænt umhverfisáhrif og stuðla að því að unnt sé að taka upplýsta ákvörðun um val á besta framkvæmdakosti hverju sinni. Að mati umbjóðenda minna er óumdeilanlegt að svo sé.

Í þessu samhengi vekja umbjóðendur mínir jafnframt athygli á athugasemdum Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands við valkostaskýrslu Landsnets vegna Suðurnesjalínu 2, um skort á því að umhverfisáhrif séu verðlög og að tekið sé tillit til þeirra við kostnaðarmat og samanburð framkvæmdakosta. Þar er sérstaklega bent á að hætta sé á því sé á að kostur sem

² 9. gr. náttúruverndarlaga er samhljóða 15. gr. Ríó-yfirlýsingarinnar:

“Principle 15: In order to protect the environment, the precautionary approach shall be widely applied by States according to their capabilities. Where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation.”

ber hærri heildarkostnað verði valinn ef ekki er tekið tillit til alls kostnaðar sem framkvæmd hefur í för með sér, til dæmis umhverfislegs kostnaðar

Að lokum er rétt að benda á með samþykkt þingsályktunar nr. 16/140 um eflingu græna hagkerfisins á Íslandi, sbr. 7. tl. 3. mgr., hefur löggjafarvaldið mælt fyrir um að tryggja beri að umhverfiskostnaður skuli metinn til fjár áður en ráðist er í framkvæmdir. Umbjóðendur mínir skora á Landsnet að hlíta þessum fyrirmælum með því að leggja mat á og bera saman *umhverfislegan kostnað* mismunandi framkvæmdakosta vegna Suðurnesjalínu 2, áður en ákvörðun er tekin um aðalvalkost.

Í fjórða lagi vilja umbjóðendur mínir leggja áherslu á að samkvæmt 1. gr. raforkulaga nr. 65/2003 er markmið laganna að stuðla að *þjóðhagslega hagkvæmu* raforkukerfi og efla þannig atvinnulíf og byggð í landinu. Telja umbjóðendur mínir ljóst að túlka verður hlutverk Landsnets við að stuðla að hagkvæmni í flutningi í því samhengi og að af því leiði að Landsneti er skylt leggja mat á og bera saman þjóðhagslega hagkvæmni einstakra valkosta við framkvæmdina Suðurnesjalínu 2.

Umbjóðendur mínir hafa á undanförunum árum gert ítrekaðar og margvíslegar athugasemdir við einstrengingslega túlkun Landsnets á hugtakinu *þjóðhagsleg hagkvæmni* og ákvæði 9. gr. raforkulaga um skyldu Landsnets til að byggja flutningskerfið upp á *hagkvæman hátt*, þar með talið í athugasemdum við tillögu að matsáætlun. Hafa umbjóðendur mínir meðal annars lagt fram hagfræðilega umfjöllun og greiningu Ragnars Árnasonar, hagfræðiprófessors við Háskóla Íslands, á þjóðhagslegu hagkvæmismati í drögum Landsnets að kerfisáætlun. Þar er fundið að því að mat Landsnets á hagkvæmni valkosta einskorðist við ábata- og kostnaðarþætti, markaðsgæði og einungis að nokkru leyti þá áhættu sem þessum þáttum tengist. Á skorti að Landsnet taki tillit til *náttúrugæða*, þ.e. „gæði sem spretta af tilveru náttúruauðlinda...“, og *valréttar*, þ.e. „verðmæti þess að leggja ekki í framkvæmdir sem ekki eru fyllilega afturkræfar... eða útiloka aðrar og halda þannig dyrunum opnum fyrir betri ákvörðun síðar þegar fyllri upplýsingar liggja fyrir...“. Þá er jafnframt fundið að því að ekki skuli hafa verið tekið tillit til þeirrar áhættu sem þessum þáttum tengist. Enn fremur er gagnrýnt að Landsnet framkvæmi ekki endurskoðun og endurmat á þeim verðum sem tengjast ábata- og kostnaðarþætti markaðsgæða með tilliti til þjóðhagslegs gildis þeirra.

Meginniðurstaða greiningarinnar er að mat Landsnets á hagkvæmni valkosta sé „afar takmarkað“ og „langt frá því að geta talist fullnægjandi sem mat á þjóðhagslegri hagkvæmni þeirra“. Er gengið svo langt að fullyrða að matið sé svo ófullnægjandi að ekki sé unnt að átta sig á þjóðhagslegri hagkvæmni þeirra valkosta sem matið lýtur að og enn síður bera hana saman.

Þess má jafnframt geta að í ákvörðun Orkustofnunar um Kerfisáætlun Landsnets 2016-2025 voru gerðar alvarlega athugasemdir við forsendur útreikninga Landsnets á þjóðhagslegri hagkvæmni.

Umbjóðendur mínir telja samkvæmt framangreindu nauðsynlegt að Landsnet leggji mat á og beri saman þjóðhagslega hagkvæmni mismunandi framkvæmdakosta við umhverfismat fyrirhugaðrar Suðurnesjalínu 2.

Í fimmta lagi gera umbjóðendur mínir athugasemd við að þingsályktunum nr. 26/148 frá 11. júní 2018, um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku, og nr. 11/144 frá 28. maí 2015, um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína, er gert óeðlilega hátt undir höfði við samanburð valkosta, sbr. m.a. umfjöllun í kafla 3.1. og 3.2 í frummatsskýrslu. Sérstaklega þykir umbjóðendum mínum varhugavert að Landsnet skuli nánast virða að vettugi meginmarkmið umhverfis- og náttúruverndarlaga með vísan til nefndra þingsályktana, sbr. t.d. það meginmarkmið sem kemur fram í b-lið 1. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, að draga skuli eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar, og það markmið laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, að vernda skuli til framtíðar fjölbreytni íslenskrar náttúru, þar á meðal jarðfræðilega fjölbreytni og fjölbreytni landslags. Í þessu tilliti leggja umbjóðendur mínir áherslu á að þingsályktanir hafa ekki lagalega bindandi áhrif og geta ekki komið í stað laga. Þingsályktanir lýsa fyrst og fremst pólitískum vilja meirihluta þess þings sem samþykkir þær, en slíkur vilji verður ekki lögfestur nema með lagasetningu. Þingsályktanir verða því að víkja að því leyti sem þær verða ekki samrýmdar lögum. Landsneti er því ekki stætt á því að hafna umhverfislega ákjósanlegri valkostum með vísan til nefndra þingsályktana.

I.IV. Áhrif flugvallar í Hvassahrauni

Umbjóðendur mínir telja rétt að ítreka fyrri sjónarmið um væntanleg áhrif fyrirætlana um uppbyggingu innanlandsflugvallar í Hvassahrauni á samanburðarmat jarðstrengja og loftlína. Með ákvörðun Skipulagsstofnunar um matsáætlun, dags. 6. júlí 2018, var Landsneti gert að fjalla sérstaklega um áhrif framkvæmdarinnar á hugsanlegan flugvöll í Hvassahrauni, þótt hann hafi ekki verið festur í stefnu stjórnvalda eða skipulagsáætlunum á svæðinu. Í kafla 7.3.2. í frummatsskýrslu er gerð grein fyrir hugmyndum um flugvöll í Hvassahrauni og hvaða áhrif flugvöllur kann að hafa á framkvæmdir. Segir þar að niðurstaða greiningar sé að setja þyrfti Suðurnesjalínu 1 og 2 í jörðu á um 5 km kafla háð viðkomandi öryggiskröfum, en að þrátt fyrir það sé enn hagkvæmara að byggja loftlínu. Þessu hafna umbjóðendur mínir með vísan til eftirfarandi sjónarmiða:

Þann 24. nóvember 2017 skilaði starfshópur um framtíð Reykjavíkflugvallar Sigurði Inga Jóhannssyni, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, áfangaskýrslu sinni. Hópnunum var falið það hlutverk að leiða viðræður samgönguyfirvalda, heilbrigðisyfirvalda, Reykjavíkurborgar og annarra sveitarfélaga og hagsmunaaðila til að finna viðunandi lausn á framtíð Reykjavíkflugvallar í dag og til framtíðar.

Meginniðurstaða skýrslunnar er sú að Hvassahraun er talinn álitlegasti kosturinn fyrir nýjan innanlands- og millilandaflugvöll á höfuðborgarsvæðinu, verði flugvöllur í Vatnsmýri aflagður. Lagði nefndin til að flugvallarskilyrði í Hvassahrauni verði í þessu skyni fullkönnuð svo fljótt sem verða má. Niðurstaðan er í samræmi við ítarlega skýrslu svokallaðrar Rögnunefndar frá 2015, en þar var Hvassahraun talið koma best út í samanburði við aðra flugvallarkosti þegar litið var til þátta eins og veðurfars, rýmis og hindrana, kostnaðar og umhverfismála. Lagði nefndin þá til að flugvallarskilyrði í Hvassahrauni yrðu fullkönnuð með nauðsynlegum rannsóknum. Þessi niðurstaða er jafnframt í samræmi við skýrslu Þorgeirs Pálssonar, fyrrverandi flugmálastjóra, um hlutverk Reykjavíkflugvallar frá árinu 2017. Ein af meginniðurstöðum skýrslu Þorgeirs var að Hvassahraun væri eini hugsanlegi annar kostur en Reykjavíkflugvöllur í næsta nágrenni höfuðborgarsvæðisins. Þá liggur fyrir að stefna

Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 er skýr um það að leggja beri af flugvöll í Vatnsmýri og stendur til að N-S brautin í Vatnsmýri verði lokað árið 2022.

Nýjustu vendingar í málinu eru þær að þann 31. maí 2019 lagði Sigurður Ingi Jóhannsson, samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, fyrir ríkstjórnina minnisblað þar sem lagt var til að veðurmælingar og flugprófanir hefjist í Hvassahrauni á komandi hausti. Fram kemur í frétt Kjarnans sama dag að Ícelandair hafi fengið sérfræðing í gerð flugvalla, Doug F. Goldberg, til að áætla fyrir sig kostnað við nýjan flugvöll í Hvassahrauni. Niðurstaðan hafi verið sú að nýr flugvöllur í Hvassahrauni yrði ódýrari en stækkunaráform Isavia á Keflavíkurlflugvelli. Af þessu tilefni setti samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið af stað starfshóp, undir formennsku Eyjólfss Árna Rafnssonar verkfræðings, til að skoða málið nánar. Von er á niðurstöðum á næstu vikum. Að öllu óbreyttu eru því allar líkur á að miðstöð innanlands- og alþjóðaflugs á höfuðborgarsvæðinu eigi sér framtíð í Hvassahrauni.

Það er vel þekkt að jarðstrengir þykja af öryggisástæðum vera betri kostir en loftlínur í nálægð við flugvelli. Rannsóknarnefnd flugslysa hefur til að mynda vakið athygli á því að allnokkur alvarleg flugatvik og flugslys hafa orðið á Íslandi í tengslum við loftlínur. Einnig er þekkt að háspennulínur hafa neikvæð áhrif á flugleiðsögutæki vegna segulsviðs, speglunar, rafsviðs og svokallaðra *corona* áhrifa í slæmum veðrum.³ Í þessu samhengi athugasta jafnframt að samkvæmt gildandi stefnu stjórnvalda um lagningu raflína við uppbyggingu dreifi- og flutningskerfis raforku er eitt af þeim sjónarmiðum sem sérstaklega ber að líta til við mat á því hvort rétt sé að nota jarðstrengi á viðkomandi línuleið, eða afmörkuðum köflum hennar, þegar línuleið er við flugvöll þar sem sýnt er að loftlína geti haft áhrif á öryggi, sbr. kafli 1.3 í þingsályktun frá 28. maí 2015.

Umbjóðendur mínir telja ljóst að taka verður tillit framangreindra fyrirætlananna um flugvallarkost í Hvassahrauni við mat og samanburð á hagkvæmni jarðstrengs- og loftlínukosta til framtíðar lítið, þ.m.t. við mat og samanburð valkosta vegna Suðurnesjalínu 2. Kann slíkt að verða til þess að grundvallarforsenda þess að Landsnet taldi ekki unnt að líta til jarðstrengskosta, þ.e. vegna meints ósamræmis við stefnu stjórnvalda, eigi ekki við lengur.

I.V. Yfirlýst afstaða sveitarfélaga á línuleiðinni til aðalvalkosta

Suðurnesjalína 2, óháð valkostum, fer um fjögur sveitarfélög, þ.e. Hafnarfjörð, Sveitarfélagið Voga, Reykjanesbæ og Grindavík. Aðalvalkostur Landsnets vegna Suðurnesjalínu 2 er loftlína sem fer um Hrauntungur og frá sveitarfélagamörkum Hafnarfjarðar og Sveitarfélagsins Voga liggur hún samhliða Suðurnesjalínu 1. Frá Njarðvíkurheiði að Rauðamel liggur línun samhliða Fitjalínu 1. Þaðan munu línurnar liggja samhliða alla leið á Njarðvíkurheiði í Reykjanesbæ. Þar fer Suðurnesjalína 2 til suðurs samhliða Fitjalínu að tengivirkinu á Rauðamel í Grindavík. 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.

Af þessu leiðir að línun er háð framkvæmdaleyfi frá bæjarstjórnnum Hafnarfjarðarbæjar, Sveitarfélagsins Voga, Reykjanesbæjar og Grindavíkur á grundvelli reglugerðar um

³ Umsagnir rannsóknarnefndar flugslysa til nefndar um mótun stefnu um lagningu raflína í jörð, dags. 29. apríl 2012 og til atvinnuveganefndar Alþingis 27. febrúar 2014.

framkvæmdaleyfi nr. 772/2012, 13. og 14. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Er því athyglisvert að líta til yfirlýstrar afstöðu sveitarfélaganna til aðalvalkosta Landsnets samkvæmt frummatsskýrslu:

Í umsögn skipulagsfulltrúa Hafnarfjarðarbæjar vegna frummatsskýrslu, dags. 26. júní 2019, sem samþykkt var á fundi bæjarráðs þann 4. júlí 2019, eru ekki gerðar sérstakar athugasemdir við frummatsskýrslu. Hins vegar er sérstaklega tekið fram um jarðstrengsvalkosti að þeir samræmist þeim sjónarmiðum sem koma fram í greinargerð Aðalskipulags Hafnarfjarðar 2013-2025, þar sem fjallað var um Hnoðraholtslínu með svohljóðandi hætti:

„Hnoðraholtslína sem er nýkomin í eigu Landsnets liggur frá Geithálsi að tengivirkinu við Hamranes og þaðan inn til Hafnarfjarðar og Garðabæjar. Hluti línunnar hefur verið lagður í jarðstreng, og það er krafa Hafnarfjarðar að línan verði öll lögð í jarðstreng innan lands Hafnarfjarðar“ [áherslubreyting undirritaðs]

Verður þessi athugasemd ekki skilin öðruvísi en svo að forsenda þess að Hafnarfjarðarbær gerir ekki athugasemd við aðalvalkost framkvæmdarinnar er sú að línan er að öllu leyti í jörðu innan þéttbýlismarka Hafnarfjarðar.

Bæjarráð Grindavíkur gerir ekki athugasemdir við frummatsskýrslu vegna Suðurnesjalínu 2, sbr. fundargerð frá fundi bæjarráðs þann 25. júní 2019. Líkt og áður hefur komið fram er línan aðeins að litlum hluta innan marka Grindavíkur og í jarðstreng að tengivirki á Rauðamel.

Í afgreiðslu bæjarstjórnar Sveitarfélagsins Voga vegna umsagnar um frummatsskýrslu Suðurnesjalínu 2, sem samþykkt var samhljóða með sjö atkvæðum á fundi bæjarstjórnar þann 24. júní 2019, kemur fram skýr vilji bæjarstjórnar um að Suðurnesjalína 2 verði lögð í jörð. Nánar tiltekið segir í afgreiðslu bæjarstjórnar:

„Bæjarstjórn Sveitarfélagsins Voga leggur til að Suðurnesjalína 2 verði lögð í jörð, í stað loftlínu eins og aðalvalkostur Landsnets gerir ráð fyrir. Sé litið til aðalskipulags sveitarfélagsins fellur valkostur B, jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut, best að því. Bæjarstjórn setur þó þann fyrirvara að sá valkostur verði einungis valinn, að heimild Vegagerðarinnar fái til að leggja strenginn á þegar raskað land á s.k. veghelgunarsvæði. Sé það ekki gerlegt er það mat bæjarstjórnar að þá skuli frekar valinn valkostur A, jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu 1, enda fari þá jarðstrengurinn um þegar raskað svæði að stærstum hluta,“

„Það er mat bæjarstjórnar Sveitarfélagsins Voga að hagsmunir samfélagsins á Suðurnesjum séu brýnir og þeir réttlæti að Suðurnesjalína 2 verði lögð í jörð. Bæjarstjórn hvetur stjórnvöld til að líta til þeirra þátta sem nefndir eru í greinargerðinni svo Landsnet fái heimild til að hefjast handa sem fyrst við lagningu Suðurnesjalínu 2 í jörð.“

Einnig er vísað heildstætt til umfjöllunar í umsögn Sveitarfélags Voga vegna frummatsskýrslu.

Á fundi Umhverfis- og skipulagsráð Reykjanesbæjar þann 4. júlí 2019 var samþykkt umsögn skipulagsfulltrúa fyrir hönd Reykjanesbæjar um Suðurnesjalínu 2 milli Hamraness í Hafnarfirði og Rauðamels í Grindavík á frummatsskýrslu frá því í maí 2019. Í tilvitnaðri umsögn segir m.a.:

„Reykjanesbær leggur áherslu á að þó framkvæmdir sé nauðsynlegar þá valdi þær sem minnstum spjöllum og skerði eins takmarkað og unnt er ásýnd og náttúru landsins. Þess vegna mælir sveitafélagið með valkosti A jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu eða valkosti B jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut. Núverandi lína er hógvær og lítt áberandi í landi en það er mat sveitafélagsins að með annarri línu og umfangsmeiri samhliða Suðurnesjalínu 1 verði áhrif á ásýnd landsins sterkari.“

Af framangreindu er ljóst að þau tvö sveitarfélög sem fyrirhugað er að fái línuna í jörð innan sinna sveitarfélagsmarka leggjast ekki gegn aðalvalkosti C. Þau tvö sveitarfélög sem bera stærstan hluta fyrirhugaðrar loftlínu leggjast hins vegar afgerandi gegn aðalvalkosti og færa fram rök fyrir því að jarðstrengskostir séu ákjósanlegri. Heilt yfir er því afstaða sveitarfélaganna skýr: Suðurnesjalínu 2 ber að leggja í jörðu!

* * *

Með hliðsjón af framansögðu telja umbjóðendur mínir ljóst að frummatsskýrsla Landsnets vegna Suðurnesjalínu 2 uppfyllir ekki skilyrði laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum og að umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar sé ekki lýst á fullnægjandi hátt. Einkum telja umbjóðendur mínir brýnt að taka til endurskoðunar niðurstöður Landsnets um hvaða kostur telst fýsilegastur við lagningu Suðurnesjalínu 2, þegar samþætt hefur verið litið á efnahagsleg, félagsleg og umhverfisleg áhrif. Í því samhengi er bent á að á grundvelli gildandi stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku ber Landsneti að gæta jafnvægis milli þessara sjónarmiða við uppbyggingu flutningskerfis raforku.

Umbjóðendur mínir áskilja sér rétt til að koma á framfæri frekari upplýsingum og sjónarmiðum um málið á síðari stigum.

Virðingarfyllt,
f.h. Guðjóns Ármannssonar hrl.



Sigurgeir Bárðarson hdl.

Skipulagsstofnun
Borgartún 7b
105 Reykjavík
skipulag@skipulag.is



Reykjavík, 18. júlí 2019

Athugasemdir við frummatsskýrslu Suðurnesjalínu 2

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 jarðstrengjavalkostir. 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 “[í] 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 “[e]f 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.

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.”

Ekki er betur séð en að Landsneti beri skylda til að velja þann kost sem hefur minnst neikvæð umhverfisáhrif, enda færi annað 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.

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.”

UU telja 69. gr. náttúruverndarlaga eiga sérstakslega 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 utanskyldum.

Í ljósi ofangreinds telja UU að Landsneti sé óheimilt að leggja til að ráðist verði í valkost C, loftlínu um Hrauntungur, enda hafa aðrir kostir í frummatsskýrslu minni umhverfisáhrif og eru innan kostnaðarmarka varðandi stefnu stjórnvalda um lagningu jarðstrengja. Landsneti ber því í þessu tilfalli, sem og öðrum, að leggja til þann kost sem hefur minnst umhverfisáhrif. Því til stuðnings hefur ítrekað komið fram sá vilji Alþingis, í hinum ýmsu lögum og ályktunum, að lágmarka skuli umhverfisáhrif og velja þá kosti sem hafa minnst umhverfisáhrif.

f.h. stjórnar Ungra umhverfissinna



Pétur Halldórsson, formaður

S. 848-3540, umhverfissinnar@gmail.com

**Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík**

Sent með tölvupósti á skipulag@skipulag.is

Reykjavík 18. júlí 2019

Athugasemdir Landverndar við frummatsskýrslu vegna Suðurnesjalínu 2 Milli Hamraness í Hafnarfirði og Rauðamels í Grindavík

Landvernd gerir hér athugasemdir við frummatsskýrslu Landsnets um Suðurnesjalínu 2. Landvernd hefur áður til dæmis í athugasemdum við kerfisáætlun Landsnets 2019-2028 gert athugasemdir við þessa framkvæmd.

1. Athugasemdir við forsendur

a. Afhendingaröryggi

Í framlögðum gögnum segir að forsendur fyrir Suðurnesjalínu 2 séu fyrst og fremst afhendingaröryggi. Í svari við fyrirspurnar Landverndar frá Landsneti, dagsett 11. Júní 2019, er yfirlit yfir straumleysismínútur almenns forgangsálags eftir landshlutum. Af þessum gögnum má ráða að truflanir á Suðurnesjum séu undir landsmeðaltali, og með því lægsta sem gerist á landinu.

Niðurstaða matsins, segir í samantekt „er að heildaráhrif framkvæmdarinnar verði talsverð til veruleg neikvæð á landslag og ásýnd og jarðmyndanir á hluta leiðarinnar. Áhrif eru metin talsvert neikvæð á ferðaþjónustu og útivist og vistgerðir á hluta leiðar.“

Í þessu ljósi telur Landvernd að tilgreind forsenda sé ekki nægjanleg til að hefja svo viðamikla og kostnaðarsama framkvæmd sem hefur þau neikvæðu áhrif sem lýst er af framkvæmdaaðila hér að framan.

b. Flugvöllur í Hvassahrauni

Aðalvalkostur Landsnets (valkostur A) fellst í lagningu 32 km loftlínu um Hrauntungur og 1,4 km jarðstreng í Hafnarfirði.

Fram kemur í gögnum að við meginvalkost er tekið tillit til áforma um framtíðaríbúasvæði Hafnarfjarðar en ekki er tekið tillit til áforma um flugvöll í Hvassahrauni.

Nýlega (31.5.2019) kom fram í fréttum að samgönguráðherra, áformar að hefja veðurmælingar og flugprófanir í Hvassahrauni á komandi hausti 2019. Í sömu frétt kemur fram að Ícelandair hafi fengið sérfræðing í gerð flugvalla til áætla fyrir sig kostnað um nýjan flugvöll í Hvassahrauni sem sýni nýr flugvöllur í Hvassahrauni yrði ódýrari en stækkunaráform Isavia á Keflavíkurflugvelli.

Landvernd telur óvarlegt ekki að gera ráð fyrir að flugvöllur geti risið í Hvassahrauni.

c. Framboð á raforku á Suðurnesjum

Önnur megin forsenda er að mæta aukinni eftirspurn eftir raforku. Fram kemur í ársskýrslu HS Orku fyrir árið 2018 að í vænta megin aukins framboðs á orku á Suðurnesjum. Í ársskýrslunni segir m.a.: „Ráðgert er á næstu árum (í Svartsengi) að taka þessar elstu einingar úr rekstri og setja í staðinn upp eina nýja vélasamstæðu, sem mun gefa um tvöfalt það afl sem eldri vélarnar gera án þess að auka upptekt úr auðlindinni.“ Þá segir um Reykjanesvirkjun að nýlega hafi stjórn félagsins tekið ákvörðun „um að hefja framkvæmdir við stækkun Reykjanesvirkjunar“. Upplýst er að „verkið felst í einingu sem ber heitið REY 4, 30 MW... er því um að ræða 30% aukningu raforkuframleiðslu á Reykjanesi án þess að auka upptekt úr auðlindinni“.

d. Stórnotendur

Nokkrar hugmyndir eru upp um nýja stórnotendur á svæðinu. Jafnframt hefur starfsemi eins stórnotanda lagst af vegna þess að tæknilegar og fjárhagslegar forsendur stóðust ekki. Á meðan þessi óvissa er uppi, sem líklegt er að leysist úr á næstu 2 árum telur Landvernd að bíða eigi með framkvæmdir á suðvesturhorninu þar sem þær framkvæmdir eru að miklu leyti tengdar. Landvernd telur óráðlegt að fyrirtæki í opinberri eigu festi svo mikið fé í framkvæmdir sem ekki kann að vera þörf fyrir.

Í þessu ljósi telur Landvernd ekki fyrir sjáanlegt að þörf verði fyrir flutninga á raforku til Suðurnesja umfram þá afkastagetu sem felst í núverandi 132 Kw tengingu.

2. Athugasemd við valkosti

Valkostur B verði aðal valkostur

Verði þrátt fyrir framangreind mótrök talið nauðsynlegt að bæta tengingu á milli höfuðborgasvæðisins og Suðurnesja telur Landvernd að setja beri valkost B, jarðstreng með fram Reykjanesbraut í forgang. Jarðstrengur myndi draga úr framgreindum umhverfisáhrifum og vera mun áreiðanlegri staðgengill fyrir núverandi loftlínu. Þá færi hann í raskað land og stæðist tímans tönn ef til þess kæmi að flugvöllur í Hvassahrauni yrðir að veruleika.

Í skýrslunni kemur fram að sá kostur sem Landsnet leggur fram sem aðalvalkost (A), hefur í heild neikvæðari umhverfisáhrif en jarðstrengsvalkostir. Skýrslan bendir til þess að stofnkostnaður vegna valkostar A kunni að vera minni en valkosti B. En til lengri tíma litið gæti hann aukist ef gera þarf breytingar vegna flugvallar í Hvassahrauni. Þá ber að hafa í huga við mat á kostnaði að heildaráhrif framkvæmdarinnar verða talsverð til veruleg neikvæð á landslag og ásýnd, jarðmyndanir, á ferðþjónustu og útivist sem og vistgerðir, en sá óbeini kostnaður er ekki metinn til fjár. Ef óbeinn kostnaður væri metinn til fjár er líklegt að valkostur B reynist mun hagkvæmari.

Landvernd vísar einnig í ályktun sveitastjórnar Voga um að Suðurnesjalína 2 verði lögð í vegöxl Reykjanesbrautar.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar Landverndar

Tryggvi Felixson, formaður

Athugasemir við frummatsskýrslu vegna mats á umhverfisáhrifum Suðurnesjalínu 2

Auk spurninga til Landsnets um háspennukerfið á Reykjanesi, kostnað og kolefnisspor.

Landsnet segir „öryggi á Suðurnesjum ekki ásættanlegt að núverandi Suðurnesjalína 1 132 kV, sé eina línan sem flytur raforku til og frá Suðurnesjum í dag og að áhrif þess að Suðurnesjalína 1 fari skyndilega úr rekstri sé nær undantekningarlaust straumleysi á Suðurnesjum, með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á heimili og fyrirtæki. Landsnet segir að Suðurnesjalína 2 myndi stórbæta orkuöryggi á Suðurnesjum“!

Undirritaður tekur undir það að nokkru leiti, og bendir á að öryggið hafi ekki verið betra lengi. Suðurnesjalína 1 132kV sé lítið lestuð með um 35MW til Hamranes og það sé á leiðinni niður í 0 MW. Hún hafi verið með um 105MW til Hamranes árið 2016, og þá hafi verið skiljanlegra að virkjanirnar á Reykjanesi færu út, þegar Suðurnesjalínan fór út vegna áfoks og virkjanirnar misstu um leið 65% framleiðslu sinnar. En núna þegar þær missa aðeins 25% af framleiðslu sinni, sé það óeðlilegt. Undirritaður telur að öryggið á Reykjanesi sé nægjanlegt með þessari 125MW notkun sem er í dag, þegar mest öll framleiðsla virkjana sé á annari línuni og hin því til vara. Undirritaður tekur hins vegar undir orð Landsnets að um leið og Kísilverin verði gangsett, þá sé þörf á Suðurnesjalínu 2.

Undirritaður leggur eftirfarandi til við Landsnet sem fyrstu aðgerð, þar til að lagningu Suðurnesjalínu 2 sé lokið:

Nr. 1) Að Landsnet sinni viðhaldi á tengivirkjum og línunum fyrirtækisins á Reykjanesi svo viðunandi sé, svo Suðurnesjamenn verði ekki aftur án rafmagns í fjóra tíma, vegna slælegs viðhalds á rafbúnaði í tengivirkinu á Fitjum eins og átti sér stað haustið 2017!

Nr. 2) Að Landsnet geri þá kröfu til HS orku, eiganda virkjananna á Reykjanesi að fyrirtækið þrói sínar virkjanir í takti við bestu tækni og skoði möguleika búnaðar sem bæti rekstur raforkuveranna, svo koma megi í veg fyrir útleysingu þeirra beggja, þegar Suðurnesjalína 1 fer út. En það er ekki eðlilegt að báðar virkjanirnar fari út, ef Suðurnesjalína 1 fer út með um 25% af samanlagðri framleiðslu virkjananna.

Samkvæmt dómi Hæstaréttar ber Landsneti að skoða alla valkosti s.s. jarðstrengi

Í frummatsskýrslu Landsnets varðandi Suðurnesjalínu 2 nú 2019 er 220kV jarðstrengur settur fram sem valkostur merktur **A**, og **aðalvalkostur** merktur **C** sem er **220kV loftlína!**

Að mati undirritaðs hafa 132 kV valkostir ekki enn verið nægilega skoðaðir. Því eru 132 kV valkostir settur hér fram sem aðalvalkostur merktur **AA** auk framtíðarsýnar fyrir svæðið merkt **A1, A2** og **A3**. Að auki bendir undirritaður á kost A4 220kV sem einungis kæmi til greina ef um álver væri að ræða, eða mögulega þegar endurnýja þarf Suðurnesjalínu 1 (eftir 35 ár).

Valkostir og framtíðarsýn undirritaðs framkvæmdaröð: AA, A1, A2, A3 og A4

Skýringar: SN1 (Suðurnesjalína 1), SN2 (ný Suðurnesjalína 2), SN3 (möguleg ný Suðurnesjalína 3 milli Hamranes og Fitja), MF1 (Rauðamelslína 1) og MF2 (möguleg ný lína milli Rauðamells og Fitja). Sjá einnig skýringar mynd neðar.

Valkostur AA) að leggja frá Hamranesi Suðurnesjalínu 2 132kV jarðstreng með 180MW flutningsgetu, meðfram núverandi línuvegi Suðurnesjalínu 1 og með Stapafellsvegi til Rauðamells 28 km.

Framtíðarsýn:

- A1)** Að leggja síðar þegar þörf væri á meiri orku, frá Hamranesi (til Rauðamels og þaðan) til Fitja, Reykjanes 180MW jarðstreng MF2 milli Rauðamels og Fitja 7 km.
- A2)** Að stækka (auka flutningsgetu) jarðstrengstengingu Suðurnesjalínu 1 við Hamranes, svo hann geti flutt það sama og línan sjálf, þ.e.a.s. 200MW og jafnframt að leggja jarðstrenginn u.þ.b. 4- 5 km vestur fyrir byggð í Hafnarfirði. Í dag er jarðstrengstenging frá línunni inn í Hamranestengivirknið grannur og flytur aðeins um 130MW.
- A3)** Síðar þegar aftur væri þörf á, að bæta við nýjum 180MW jarðstreng milli Hamranes og Fitja 35km Suðurnesjalínu 3.
- A4)** Ef flytja þyrfti raforku fyrir álver, þá koma 220kV línur og jarðstrengir, fyrst til greina.

Valkostir skírðir

Valkostir Landsnets: A (SN2 sem jarðstrengur) **og C** (SN2 sem lína). Þá yrði raforkukerfi Reykjaness í framtíðinni rekið á 132/220kV. Með tveimur 132kV línurum SN1 og MF1 og einum 220kV jarðstreng SN2 eða einni 220kV línu SN2, það væri tengt þremur 132/220kV tengivirkjum og mögulega fjórum í framtíðinni, samkvæmt plönnum Landsnets um nýtt tengivirki á Miðnesheiði. Öll núverandi tengivirki þarf að stækka (um 70%) og byggja einnig ný frá grunni.

Flutningsgeta frá virkjunum á Reykjanesi (Rauðamel) yrði með kosti **A**: 200MW (MF1) + 400MW (SN2 nýr jarðstrengur) það yrði **600MW**, eða með kosti **C**: 200MW (MF1) + 600MW (SN2 ný lína) sem yrði **800MW**.

Flutningsgeta til Reykjanesbæjar (Fitja) yrði með tveimur línurum (SN1 og MF1) sem yrði **400MW**.

Valkostir Landsnets: 600 eða 800MW frá virkjunum á Reykjanesi væru öfgafullur þar sem orkuframleiðsla á Reykjanesi er og verður aldrei meiri en 150- 160MW að mati vísindamanna. Auk þess yrði flutningsgeta til Reykjanesbæjar lítil, aðeins um 400MW.

Valkostir undirritaðs: AA (SN2), **A1** (MF2), **A2** (SN1 stækkun) og **A3** (SN3). Þá yrði raforkukerfið á Reykjanesi í framtíðinni rekið á 132kV. Með tveimur 132kV línurum (SN1 og MF1) og þremur 132kV jarðstrengjum (SN2, MF2 og SN3), það væri tengt þremur 132kV tengivirkjum (sem þegar eru fyrir hendi).

Flutningsgeta frá virkjunum á Reykjanesi (Rauðamel) yrði með kosti **AA**: 200MW (MF1) + 180MW (SN2 nýr jarðstrengur) það yrði **380MW** og síðar með kosti **A1**: + 180MW (MF2) sem yrði **560MW**.

Flutningsgeta til Reykjanesbæjar (Fitja) með kosti **AA**: yrði með tveimur línurum (SN1 og MF1) um **400MW** og síðar (þegar þörf væri) með kosti **A1** + 180MW (MF2) sem yrði **580MW**, nú væri komið að valkosti **A2** (styrkingu jarðstrengstengingar SN1 við Hamranes) og þegar þörf væri (aftur) þá bættist **A3** við + 180 sem yrði alls **760MW** til Reykjanesbæjar.

Valkostir undirritaðs: 380MW frá virkjunum á Reykjanesi væri hóflegt og þar sem orkuframleiðsla á Reykjanesi er og verður aldrei meiri en 150- 160MW. En 560MW væru til vara, og síðan gegnum flutningur (þegar MF2 kæmi). Til Reykjanesbæjar væri flutningsgeta 400MW til að byrja með og síðar, þegar þyrfti meiri orku þangað þá færi flutningurinn í 580MW og loks 760MW sem væri frábært. Undirritaður bendir á að ef einhvern tíma kæmi til greina að byggja 220kV línu eða jarðstreng út Reykjanesið, kost **A4**, þá væri skynsamlegt að skoða það eftir um 35 ár, þegar endurnýja þyrfti Suðurnesjalínu 1!

Raforkunotkun á Reykjanesi og á Höfuðborgarsvæðinu borin saman, við valkosti Landsnets og undirritaðs

Raforkunotkun á Reykjanesi er í dag um 125MW. Það er rekið á tveimur 132kV línum með **400MW** flutningsgetu til Reykjanesbæjar. Síðar ef Torsil (verður sett af stað) og United Silikon kemur, **mun svæðið nota um 390MW** og fara **jafnvel í 450MW** (eftir 50 til 70 ár) samkvæmt drögum að tillögu að matsáætlun Landsnets.

Með valkostum undirritaðs munu raforkukerfið á Reykjanesi í framtíðinni verða **rekið** á fimm 132kV línum og jarðstrengjum (af stærri gerð) með um **760MW** flutningsgetu til **Reykjanesbæjar**.

Með valkostum Landsnets munu raforkukerfið á Reykjanesi samkv. frummatsskýrslu Landsnets verða **rekið** á tveimur 132 og einni 220kV línu, með um **400MW** flutningsgetu til Reykjanesbæjar.

Til samanburðar er raforkunotkun á Höfuðborgarsvæðinu um 300MW. Það er rekið á sex 132kV línum og jarðstrengjum (af minni gerð) með um **600MW** flutningsgetu inn í borgina.

Af þessu leiðir að 132kV valkostir undirritaðs AA, A1 og A2 samtals 580MW (tvær línur og tveir jarðstrengir) **væru fullnægjandi flutningur til Reykjanes næstu áratugina**, og ef **A3 760MW** bættist við **þá yrði það til langrar framtíðar!**

Athugið: að höfuðborgarsvæðið frá Kjalarnesi til Hafnarfjarðar er 40km og er rekið á 132kV.

Einnig er Reykjanesið frá Hafnarfirði til Helguvíkur 40 Km og það yrði rekið á 132kV að tillögu undirritaðs.

Rök undirritaðs með Suðurnesjalínu 2 sem 132kV jarðstreng út Reykjanesið, meðfram Suðurnesjalínu 1 til Rauðamels:

1. **Á Reykjanesi eru framleidd um 155MW. Reykjanesbær notar um 55MW, nýju gagnaverin nota um 65MW og eftir Suðurnesjalínu 1 eru flutt um 35MW til Hamranes** (alls 155MW). Samkvæmt raforkuspá Orkustofnunar er árleg aukning raforkunotkunar á landinu um **1,8%**. Almenn notkun Reykjanesbæjar í dag er **55 MW** hún mun verða **samkvæmt því eftir um 35 ár** (en árið 2055) þá yrði almenna notkunin komin í um **110MW** auk + **65 MW** (núverandi gagnavera) bætum svo við + **200 MW** (væntanlegir stóriðjukostir á svæðinu t.d. í Helguvík Torsil og United Silikon) bætum svo við + **65MW** (öðru eins af nýjum gagnaverum) svo skulum við draga frá - **35MW** (sem fara í dag til Hamranes en munu þá fara til Reykjanesbæjar) alls yrði þetta um = **405MW- 450** (matsáætlun Landsnets) sem væri þörf á til Reykjanes. Þetta álag myndi passa vel við áður nefnda valkosti undirritaðs, en alls ekki við valkosti Landsnets. **Athugið að árið 2055** sem hér er miðað við, er árið þegar endingartími Suðurnesjalínu 1 132kV verður útrunnin og endurbyggja þyrfti hana. Undirritaður bandir á að **þá mætti skoða með 220kV línu eða jarðstreng, mikið frekar en nú í dag!**
2. Reykjanesið hefur það fram yfir höfuðborgarsvæðið, **að innan þess er 155MW** raforkuframleiðsla, **sem kemur í raun í staðinn fyrir línu til svæðisins og ef að ráðin væri bót á viðkvæmni orkuveranna, eins og áður segir sjáið bls 1** „tillögu undirritaðs sem fyrstu aðgerð nr. 2 sem væri til mikilla bóta.
3. 132kV kerfi hefur það fram yfir 220kV kerfi, að allur búnaður er til staðar fyrir nýja Suðurnesjalínu 2. Því í Hamranesi er ónotaður rofareitur SF1 og á Rauðamel er einnig ónotaður rofareitur SP1. Kostnaður við 132kV jarðstrenginn er því aðeins niðursetning og tenging strengsinn, **sem eru smámunir í samanburði við 220kV jarðstreng með þeim**

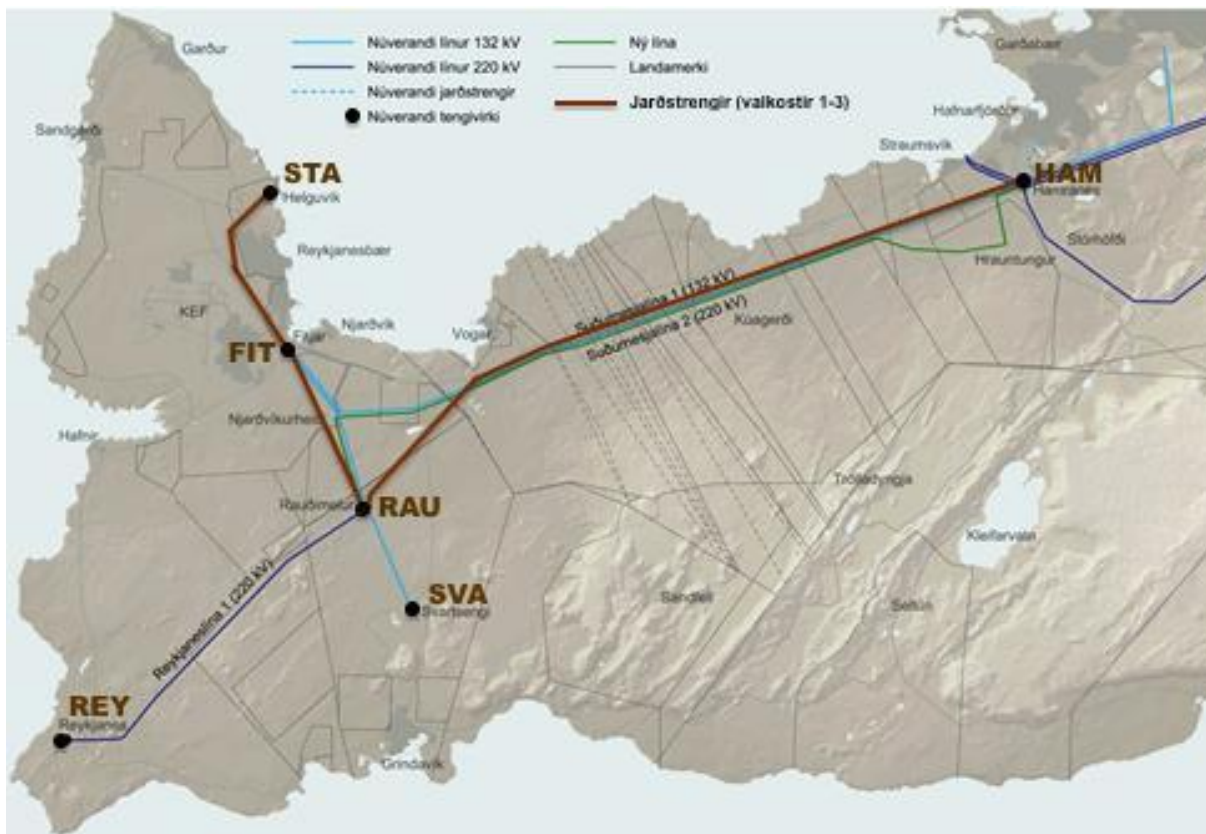
byggingum (tvær nýbyggingar og þrjár stækkunar) og búnaði spennum, rofum, og öðrum því sem því fylgir.

4. 132kV háspennukerfi er fullnægjandi á Reykjanesi eins og á Höfuðborgarsvæðinu og sama og á einnig við um Akureyri. En ef til álvers kæmi í Helguvík þá yrðu laggðar-ir tvær stórar línur eða jarðstrengir fyrir það, að sjálfsögðu.
5. Raforkukerfið á 132kV spennu, með þessum línu fjölda og þessari flutningsgetu, mun verða fjölbætt sveigjanlegt og rekstrarlega gott, sem 220kV kerfi Landsnets samkv. frummatsskýrslunni verður ekki!

Rök undirritaðs á móti Suðurnesjalínu 2 sem 220kV línu eða 220kV jarðstreng.

1. 220kV línur eru notaðar fyrir álver og byggðar í tengslum við þau og því óþarfar þar til álver kemur á Suðurnesjum.
2. Verði farið í 220kV spennuhækkun á Reykjanesi fylgja því í það minsta tvö ný 220/132/11kV tengivirki bæði á Njarðvíkurheiði og í Hrauntungum í Hafnarfirði auk 220kV stækkunar í Hamranesi, á Rauðamel og á Fitjum, með dýrum rafbúnaði, rofum, teinum og spennum, auk spólu og þétta- virki.
3. Krafa Landnets um N- 1 öryggisstaðal fyrir (nýja) Suðurnesjalínu 2 220kV, mun örugglega koma fljótlega eftir byggingu hennar, um að fá aðra 220kV línu til Suðurnesja (Suðurnesjalínu 3) að mati undirritaðs. Ef það fengist í gegn þá væri Landsnet komið með tvær línur í lands- kerfinu, til viðbótar við þær tvær stóru 440kV línur sem fyrir eru í kerfinu og voru upphaflega hugsaðar fyrir álver. Allt væru þetta línur sem engin þörf væri á og flyttu til langrar framtíðar aðeins um 5- 15% af heildar flutningsgetu sinni. Þar af leiðandi væri ný Suðurnesjalína 2 220kV Landsnets einnig **léleg fjárfesting**.
4. Raforkukerfið mun með „valkosti A“ Landsnets á 220 kV spennu og með þessari línu fæð, verða stírt, ósveigjanlegt og rekstrarlega slakt, og með „valkosti C“ út í hött!

Skýringar mynd



Núverandi línur Landsnets á Reykjanesi (bláar) og áætlaðir jarðstrengir, sem lagðir eru til í valkostum AA, A1 og A3 (dökkrauðir). Tengivirki á myndinni eru: Hamranes (HAM), Rauðimelur (RAU), Fitjar (FIT) og Stakkur (STA). Virkjanir á myndinni eru Svartsengi (SVA) og Reykjanesvirkjun (REY).

Tæknileg ariði sem Landsneti ber að taka mið af:

1. 220kV jarðstrengur passar ekki vegna þéttavirknis-áhrifa jarðstrengja og litlum styrkleika kerfisins á þessum stað.
2. Það væri heldur ekki hægt að reka 220kV jarðstreng á 132kV fyrstu árin eins og Landsnet nefnir einhverstaðar.

Spurningar um kostnað, kolefnisspor og umhverfi til Landsnets:

1. **A) Hver verður kostnaður og kolefnisspor við 132kV valkost undirritaðs AA, A1, A2 og A3 (sundurliðað) með tilheyrandi rafbúnaði.** Athugið að allur rafbúnaður er þegar fyrir hendi, fyrir valkost AA og að einhverju leiti (rofar og hús) fyrir hina kostina, eins og áður segir?
B) Hver verður heildarkostnaður við valkosti undirritaðs AA, A1, A2 og A3 samtals?
2. **A) Hver verður kostnaður og kolefnisspor við 220kV valkost A og C Landsnets (sundurliðað), tvö ný tengivirki við Hrauntungur HF og á Njarðvíkurheiði með tilheyrandi húsum, spennum, rofum og spólu búnaði, auk 220KV stækkunar í Hamranesi, á Rauðamel og á Fitjum (sundurliðað)?**
B) Hver verður umhverfiskostnaður undir tvö ný 220kV tengivirki, þ.e. landnotkun kostnaður (spillt land sem er því samfara) í hekturum talið vegna, valkosta Landsnets?
C) Hver verður umhverfiskostnaður undir nýja 220kV Suðurnesjalínu 2, þ.e. landnotkun (spillt land því samfara) kostnaður í hekturum talið vegna aðalvalkosta C, Landsnets?

D) Hver verður heildarkostnaður samtals við valkosti Landsnets: annarsvegar A og hinsvegar C ?

Niðurstaða einskonar sáttatillaga undirritaðs

- 1) Að Landsnet nýti sér valkosti undirritaðs (hér í þessu skjali) og **framkvæmi á árinum 2020- 21: „Valkost AA**, um að leggja frá Hamranesi Suðurnesjalínu 2 132kV jarðstreng með 180MW flutningsgetu, meðfram núverandi línuvegi Suðurnesjalínu 1 og með Stapafellsvegi til Rauðamels 28 km“.
- 2) Að Landsnet **framkvæmi: Valkost sinn A** eða **C** þegar sannanleg þörf verður í sjónmáli fyrir hann, eins og sem dæmi álver væri væntanlegt. Þá verði Suðurnesjalína 1 endurnýjuð um leið, sem þörf verður á vegna aldurs, eftir um 35 ár. Í hennar stað yrði lögð lína eða jarðstrengur á 132- eða 220 kV.

Takið eftir, varðandi spurningar um kostnað og kolefnisspor „vinsamlega svarið skilmerkilega hverri spurningu samkvæmt númeri (ekki í loðnum texta). Spurningum verður fylgt eftir og kallað eftir svörum! En ekki látin nægja fyrri svör Landsnets um „Að Landsnet hafi ekki mannskap til að svara spurningum undirritaðs“! Þessi skrif og spurningar verða því að öllum líkindum birtar opinberlega, og vænst til þess að Landsnet svari svo viðunandi sé!



Undirritaður er rafiðnaðarmaður og fyrrverandi starfsmaður Landsvirkjunar og Landsnets sem unnið hefur að uppbyggingu raforkukerfisins og viðhald þess.

Kópavogi 18. júlí 2019

Örn Þorvaldsson



Reykjanesbæ 26 júlí 2019

Málsnr. 2019050744

b.t. Jakob Gunnarsson
Skipulagsstofnun
Borgartún 7b
105 Reykjavík

Suðurnesjalína 2 frummatsskýrsla - Umsögn

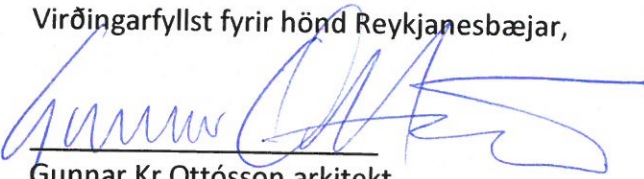
Skipulagsstofnun hefur sent Reykjanesbæ beiðni um umsögn vegna frummatsskýrslu um framkvæmd vegna Suðurnesjalínu 2 með bréfi dagsettu 31. maí 2019.

Það er mat undirritaðs fyrir hönd Reykjanesbæjar að nægjanlega sé gerð grein fyrir framkvæmdinni og ekki er gerð athugasemd við þá umhverfisþætti sem matið tekur til eða þá valkosti sem lagt er mat á. Ekki er gerð athugasemd við hvernig staðið er að úrvinnslu úr gögnum til þess að meta umhverfisáhrif og framsetningu í frummatsskýrslu.

Reykjanesbær leggur áherslu á að þó framkvæmdir sé nauðsynlegar þá valdi þær sem minnstum spjöllum og skerði eins takmarkað og unnt er ásýnd og náttúru landsins. Þess vegna mælir sveitafélagið með valkosti A jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu eða valkosti B jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut. Á starfssviði undirritaðs fyrir hönd sveitafélagsins er útgáfa framkvæmdaleyfis.

Umsögn samþykkt á fundi umhverfis og skipulagsráðs 4 júlí 2019 og staðfest á fundi bæjarráðs dags 25 júlí 2019

Virðingarfyllt fyrir hönd Reykjanesbæjar,



Gunnar Kr Ottósson arkitekt
Skipulagsfulltrúi Reykjanesbæ

Ljóst er á yfirlitinu að jarðstrengur með Reykjanesbraut er umhverfislega besti kosturinn þar sem enginn þáttur fær einkunnina < Talsvert til verulega neikvætt > og einungis tveir < Nokkuð til talsvert neikvætt >. Aðalvalkostur Landsnets loftlína um Hrauntungur kemur hins vegar verst út úr samanburði valkostanna með tvo matsþætti < Talsvert til verulega neikvæða > og fimm þætti < Nokkuð til talsvert neikvæða >. Má furðu sæta að valkostur C hafi verið valinn sem aðalvalkostur framkvæmdarinnar.

Á bls. 2 segir:

„Ákvörðun um aðalvalkost: Landsnet hefur byggt ákvörðun sína um aðalvalkost á málefnalegum grunni, sem byggir á stefnumörkun stjórnvalda, kostnaðargreiningu og **niðurstöðum umhverfismats.**“ (Leturbreyting ritara)

Ljóst að valið byggist ekki á niðurstöðu umhverfismats enda koma allir aðrir valkostir betur út í samanburði á umhverfisáhrifum valkosta og þá sér í lagi valkostur B.

Á bls. 29 segir:

„Hvers vegna felst aðalvalkostur í loftlínu lengstan hluta leiðarinnar? Niðurstaða umhverfismatsins er að einkenni af jarðstrengjum og loftlínunum er um margt ólíkt. Það sem helst greinir á milli er að sjónræn áhrif og áflugshætta fugla á loftlínur eru meiri en af jarðstrengjum, en varanlegt rask er meira af jarðstrengjum en loftlínunum. Þá er umhverfið á línuleiðinni breytilegt og umhverfisáhrif valkostanna því mismunandi eftir svæðum. Sá valkostur sem á heildina litið myndi leiða til minnstu umhverfisáhrifanna er sá sem felur í sér jarðstreng, sem færi að stórum hluta meðfram Reykjanesbraut.

Í stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfisins kemur fram að fyrir meginflutningskerfi raforku skuli meginreglan vera sú að notast við loftlínur nema annað sé talið æskilegra, m.a. út frá tæknilegum atriðum eða umhverfis- eða öryggissjónarmiðum. 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 reglu stjórnvalda, 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. Annað á þó við innan þéttbýlisins í Hafnarfirði.“ (Leturbr. ritara)

Jarðstrengur með Reykjanesbraut, valkostur B kemur lang best út í umhverfismatinu, mun betur en C loftlína, aðalvalkostur Landsnets. Þó miðast valkostur B við að jarðstrengurinn sé lagður 10 m frá kantlínu Reykjanesbrautar sem kallar á mun meira rask en ef strengurinn væri lagður nær brautinni, innan raskaðs svæðis. Gera þarf kröfu um samvinnu Landsnets og Vegagerðarinnar um samnýtingu framkvæmdarsvæða svo ekki hljóttist óþarfa umhverfisskaði af einstaka framkvæmdum. Leiða má líkum að því að jarðstrengur á þegar röskuðu svæði Reykjanesbrautar væri umtalsvert ódýrari en sá kostnaður sem Landsnet gefur upp í

útreikningum sínum varðandi valkost B í frummatsskýrslunni og kostnaðarmunurinn réttlæti ekki að valkostur C, loftlína sem veldur umtalsvert meiri umhverfisáhrifum verði fyrir valinu.

Fullyrðingar um að jarðstrengur valdi meira varanlegu raski en loftlínur eru einfaldlega rangar, séu höfð vönduð vinnubrögð við verkið. T.d. leggja Frakkar 225 kV strengi í 80 cm breiða skurði með vegum og steypa yfir svo strengurinn verði ekki fyrir hnjaski. Þetta eru vinnubrögð sem vel mætti taka upp hér.



Mynd RTE: Frágangur á 225kV streng RTE í Frakklandi

Loftlínur valda hins vegar gríðarlegum umhverfisspjöllum vegna vegaslóða að hverju mastri og mastraplana. Loftmyndir af mastraplönum Búrfellslínu 3, 220 kV línu Landsnets sýna vel umhverfisspjöllin:



Hornmastur Búrfellslínu 3



B3 mastur nr. 271_50 x 50

Auk mastraplans má sjá gríðarlega mosaeyðingu vegna sinkmengunar

Á bls. 30 segir enn um aðalvalkost:

„Ákvörðun um aðalvalkost:

Ákvörðun um aðalvalkost grundvallast á að vega og meta nokkra meginþætti. Einn þeirra er umhverfi sem felur í sér mat á því hve mikil áhrif framkvæmdin kemur til með að hafa á umhverfi sitt. Þá þarf að tryggja að framkvæmdin uppfylli kröfur um öryggi á afhendingu rafmagns, þ.e. hversu örugglega flutningskerfið getur flutt rafmagn til samfélagsins, hvort sem er til almennings og heimila eða atvinnulífs. Að lokum þarf að horfa til verðmæta og efnahagslegra þátta sem byggir á kostnaði eða ávinningi framkvæmdarinnar.

Ákvörðun um aðalvalkost Suðurnesjalínu 2, sem er hluti af meginflutningskerfi raforku, byggir á framangreindum þáttum og grundvallast í meginatriðum á:

- Kröfum sem gerðar eru til Landsnets um uppbyggingu á hagkvæmu og öruggu flutningskerfi að teknu tilliti til umhverfis. Kröfur þessar byggja á ákvæðum raforkulaga, sem vísa til stefnu stjórnvalda um lagningu raflína og uppbyggingu flutningskerfis raforku.
- Niðurstöðum umhverfismatsins, sem unnið var á grundvelli laga um mat á umhverfisáhrifum, þar sem lagt er mat á áhrif Suðurnesjalínu 2 á umhverfi og samfélag.“

- a) Aðalvalkostur er ekki umhverfislega besti kosturinn eins og fyrr segir, heldur versti kosturinn af þeim 6 valkostum sem bornir voru saman samkvæmt mynd 23.1 - Yfirliti um umhverfisáhrif valkosta eftir svæðum.
- b) Allir valkostirnir uppfylla kröfur um öryggi á afhendingu rafmagns.
Á bls. 30-31 segir:

„Öryggi og flutningsgeta

Eitt meginmarkmiða með byggingu Suðurnesjalínu 2 er að bæta afhendingaröryggi raforku. Suðurnesjalína 1 er eina tenging Suðurnesja við meginflutningskerfið og truflun í rekstri hennar hefur nær undantekningarlaust í för með sér straumleysi í landshlutanum. Með tilkomu Suðurnesjalínu 2 verður til tvöföld tenging sem tryggir ásættanlegan áreiðanleika raforkuafhendingar og hefur þar með jákvæð áhrif á samfélag.

Allir valkostir sem metnir voru í umhverfismati myndu bæta afhendingaröryggi raforku og uppfylla þar með markmið framkvæmdarinnar. Í framkvæmdahluta kerfisáætlunar 2018-2027, í töflu 3-71, er öryggi valkostanna metið jafnt (++) og fær umsögnina „N-1 rekstur á Reykjanesi, hefur mjög jákvæð áhrif á afhendingaröryggi (Landsnet, 2018).“ (Leturbr. ritara)

- c) Verðmæti og efnahagslegir þættir: Sé umhverfiskostnaður reiknaður með er ljóst að ávinningur af jarðstrengjum og sérlega streng með Reykjanesbraut væri mun meiri en Landsnet áætla í útreikningum sínum enda er valkostur B umhverfislega besti

kosturinn samkvæmt samanburði valkosta og gæti verið enn betri kostur væri strengurinn lagður á þegar röskuðu svæði Reykjanesbrautarinnar.

Landsneti ber að lúta raforkulögum nr. 65/2003 . Markmið raforkulaga skv. 1. gr. er að stuðla að þjóðhagslega hagkvæmu raforkukerfi og efla þannig atvinnulíf og byggð í landinu. Í því skyni skal m.a. taka tilliti til umhverfissjónamiða. Þjóðhagsleg hagkvæmni nær ekki eingöngu til stofnkostnaðar, heldur alls kostnaðar þjóðfélagsins þ.m.t. umhverfiskostnaðar, fórnarkostnaðar sveitarfélaga, landeigenda og annarra íbúa. Væri þjóðhagsleg hagkvæmni framkvæmdarinnar reiknuð má einnig ætla að valkostur B innan raskaðs svæðis Reykjanesbrautar væri ódýrasti og ábata mesti valkosturinn.

Gerð er alvarleg athugasemd við að Landsnet túlki 9. gr. raforkulaga þannig að þeim beri að horfa einungis til stofnkostnaðar varðandi hagkvæmni framkvæmda og líti fram hjá markmiðum raforkulaga skv. 1. gr laganna.

Gerð er athugasemd við að allir valkostir séu taldir hafa jafn jákvæð áhrif á samfélag í skilningi Landsnets, með að uppfylla skilyrði um markmið framkvæmdarinnar um flutning raforku og N-1 tenginu. Hins vegar má ætla að samfélagsleg áhrif loftlínu séu verri en jarðstrengja, þar sem loftlína hefur neikvæðari áhrif á ásýnd og þar með ferðþjónustu sem er stærsta atvinnugreinin á Suðurnesjum.

Á bls. 31 er fjallað um stefnumörkun stjórnvalda. Þar segir:

„Stefna um uppbyggingu raforkukerfisins

Alþingi samþykkti þann 11. júní 2018 þingsályktun nr. 26/148 um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu raforkukerfisins. Í A-lið hennar eru talin upp áhersluatriði sem hafa ber að leiðarljósi við uppbyggingu flutningskerfis raforku. Atriðin byggja á áhersluatriðum úr sáttmála ríkisstjórnarinnar frá 30. nóvember 2017 og hins vegar almennum atriðum sem koma fram í þingsályktun nr. 11/144 frá 2015 um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína. Þar kemur meðal annars fram að flutningskerfið sé hluti af grunninnviðum samfélagsins og tryggja beri að flutningskerfið geti mætt þörfum raforkunotenda á hverjum tíma, treysta kerfið betur og tryggja afhendingaröryggi um allt land. Þá skuli skoða að hve miklu leyti megi nýta jarðstrengi með hagkvæmum hætti og gæta jafnvægis milli efnahagslegra, samfélagslegra og umhverfislegra áhrifa við uppbygginguna.“ (Leturbr. ritara)

Ljóst er að hvorki er hægt að skoða hvernig nýta megi jarðstrengi með hagkvæmum hætti eða gæta jafnvægis milli efnahagslegra og samfélagslegra þátta nema þjóðhagsleg hagkvæmni mismunandi valkosta sé tekin með í samanburð valkosta sem og umhverfiskostnaður. Þegar er að framansögðu ljóst að aðalvalkostur Landsnets er umhverfislega sísti valkosturinn sem tekinn var til samanburðar.

Í frummatsskýrslunni kemur fram að framkvæmdir við línuslóða og mastraplön voru þegar hafnar þegar fyrra framkvæmdarleyfi varð ógilt. Þar segir bls. 1:

„Framkvæmdir voru hafnar þegar framkvæmdaleyfið var ógilt og er þegar búið að raska hluta svæðis, gera mastraplön og leggja línuslóða. Framkvæmdaleyfið gildi fyrir sambærilegri framkvæmd og núverandi aðalvalkostur, C: Loftlína um Hrauntungur. Heildar yfirborðsrask valkostarins er 12,55 ha og er búið að raska um 5,58 ha. Stærsti hluti rasksins sem er þegar kominn, um 4,51 ha, er innan Almennings þar sem búið er að stórum hluta að leggja vegslóðann um Hrauntungur auk mastraplana.“

Einnig má sjá á athugasemdum Skipulagsstofnunar við matsáætlun að stofnunin óskar eftir upplýsingum um hversu mikið hafi verið framkvæmt sem nýttist í þessa framkvæmd.

Þó Landsnet hafi hafið framkvæmdir meðan kærumál vegna verkefnisins voru í gangi, getur það ekki haft áhrif á óháðan samanburð valkosta í nýrri matskýrslu, enda getur viðkomandi vegaslóði jafnt nýttst fyrir alla valkostina bæði loftlínu og jarðstrengi, að undanskildum valkosti C2 loftlínu frá Hamranesi.

Það viðbótar rask sem hlýst af vegaslóðum og mastraplönunum vegna aðalvalkosta með tilheyrandi raski á svæði sem nýtur sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd nr. 60/2013 má enn sleppa, þrátt fyrir þann skaða sem hefur þegar verið unnin.

Ef það er hagur framkvæmdaraðila að vinna sem mest spjöll meðan kærufjerli er í gangi, getur kæruehimild til Úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála ekki talist virk. Þar með er þátttaka umhverfissamtaka sem á að vera trygg með hliðsjón af Árórsarsamningnum gerð að engu.

Á bls. 33 segir enn um samanburð valkosta:

„Í umhverfismati fyrir Suðurnesjalínu 2 var lagt mat á nokkra valkosti, þar með talið valkosti sem fólu í sér lagningu jarðstrengs á allri línuleiðinni og að hluta. Um er að ræða valkosti sem tæknilega eru mögulegir, og uppfylla meginmarkmið og tilgang framkvæmdarinnar. Það lá hins vegar ljóst fyrir í upphafi matsins að valkostir sem fela í sér lagningu jarðstrengja af þessu spennustigi eru umtalsvert dýrari en lagning loftlínu af sama spennustigi. Þá féll staðsetning þeirra ekki undir viðmið í stefnu stjórnvalda, að undanskildu þéttbýlinu í Hafnarfirði. Landsnet taldi engu að síður að fullt tilefni væri til að meta jarðstrengsvalkosti, m.a. með hliðsjón lögum um mat á umhverfisáhrifum og niðurstöðu dóma í kjölfar kæra á eignarnámsheimildir og framkvæmdaleyfi vegna Suðurnesjalínu 2 árin 2016-2017“ (Leturbr. ritara)

Af ofangreindri tilvitnun er ljóst að raunverulegur samanburður valkosta eins og kveðið er á um í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 átti sér ekki stað enda var Landsnet búið að útiloka alla aðra valkosti en loftlínu áður en samanburður valkosta átti sér stað bæði hvað varðar umhverfisþætti og kostnað. Lög, þ.m.t. lög um mat á umhverfisáhrifum hljóta að

vega þyngra en stefnumörkun stjórnvalda og ber Skipulagsstofnun að ógilda frummatsskýrslu Suðurnesjalínu 2 á þessari forsendu.

Tilvitnunin sýnir fram á mikilvægi þess að útreikningar og bakbrunnsgögn séu aðgengileg almenningi til skoðunar, gagnrýni og athugasemda, en þau eru ekki aðgengileg nema að litlu leyti varðandi frummatsskýrslu Suðurnesjalínu 2.

Þó stefna stjórnvald liggja fyrir og endurskoðun hennar hafi verið frestað frá því sem vera átti á vorþingi 2019, þá getur hún ekki hindrað hlutlausan samanburð valkosta og málsmeðferð sem kveðið er á um í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

2. Rökstuðningur fyrir útilokun á 132 kV línu ófullnægjandi

Gerð er athugasemd við að Landsnet hf. útiloki frekari skoðun á 132 kV línu/streng án þess að leggja fram raunveruleg gögn og þarfagreiningu sem sýni að lína af þeirri stærðargráðu anni ekki fullkomlega flutningsþörf á líftíma línunnar, næstu 70 árin. Landsnet hyggst reka línuna sem 132 kV línu fyrst um sinn og alls óvíst að nokkurn tíma þurfi meiri flutningsgetu. Ljóst er að bygging of stórrar línu er að henda almannafé á glæ, það er ekki þjóðhagslega hagkvæmt og samanburður valkosta verður ekki marktækur, enda verðmunur 132 kV loftlínu og jarðstrengs mun minni en 220kV línu/strengs. Þarfagreiningu þarf að byggja á raunverulegum þörfum en ekki hugmyndum um hugsanlegar virkjanir eða stækkanir núverandi virkjana sem ekki hafa orðið að veruleika um áraraðir. Ekki er heldur forsvaranlegt að byggja þörf á raforkuflutningum til fyrirtækja sem ekki er útlit fyrir að verði starfrækt á Suðurnesjum m.a. vegna slæmrar reynslu af þeim og erfiðleika við fjármögnun. Má þar nefna raforkuflutninga til kísilvers United Silicon, Thorsil og öðrum álíka fyrirtækjum. Bygging raflínu langt umfram þörf getur ekki verið þjóðhagslega hagkvæmt og er bruðl með peninga almennings.

Þó virkjanir á Reykjanesi hafi uppsett afl 175MW hefur framleiðslugeta þeirra einungis verið 160MW (Reykjanesvirkjun 90 og Svartsengi 70). Fyrir allnokkrum árum var keypt ný túrbína fyrir Reykjanesvirkjun vegna áforma um stækkun um 50MW. Orkan sem til þurfti fannst ekki og aldrei varð af stækkuninni. Ekki er því forsenda til að rökstyðja byggingu nýrrar línu með stækkun þeirra virkjana.

Raforkuspá gerir ráð fyrir að hámarksálag á Suðurnesjum verði orðið 248 MW árið 2050, eftir 31 ár. Ef framleiðsla virkjana á Reykjanesi er 175 MW verða þá aðeins 73 MW flutt á Suðurnesjalínum 1 og 2 samanlagt. Ef skuldbindingar Landsnets bætast við og notkun verður 335 MW og engin framleiðsluaukning verður á svæðinu, verður flutningurinn 155 MW til Suðurnesja. Ef hins vegar framleiðsla á svæðinu eykst um 80 MW í 255 MW verður flutningur 75 MW og ef aukningin er í samræmi við rammaáætlun 2 og 3 og framleiðsla á Reykjanesi

eykst í 350 MW eins og björtustu spár gefa til kynna, þá verður flutningur aðeins 5 MW og nú frá Reykjanesi.

Í rökstuðningi Landsnets segir á bls. 10:

„Auk þess að ná ekki markmiðum um flutningsgetu kann ný tenging á 132 kV spennu að ógna stöðugleika dreifikerfis höfuðborgarsvæðisins.“

Þessi rök mega ólíkindum sæta þar sem til stendur að reka línuna fyrst um sinn og um óáveðin tíma sem 132 kV línu og tengja við 132 kV rofa í báðum endatengivirkjum. Má ætla að sama hætta stafi af því, er ógnar stöðugleika dreifikerfis höfuðborgarsvæðisins.

Röksemdir Landsnets fyrir 220 kV línu standast ekki skoðun. Hlutverk Suðurnesjalínu 2 verður einungis að auka öryggi en ekki vegna aukinnar flutningsþarfar. Tvær 132 kV línur, hvor með 150 MVA flutningsgetu, gætu hvor um sig flutt allt það rafmagn sem þörf er á á línuleiðinni um ókomna framtíð.

3. Aðalvalkostur er ekki í samræmi við kröfur sveitafélaganna Voga og Reykjanesbæjar

Suðurnesjalína 2 mun liggja um 4 sveitarfélög, Hafnarfjörð, Sveitarfélagið Voga, Reykjanesbæ og Grindavík.

Bæjarstjórn Sveitarfélagsins Voga tók frummatsskýrslu Suðurnesjalínu 2 til umfjöllunar 24. júní 2019 og samþykkti samhljóða eftirfarandi bókun:

„Bæjarstjórn Sveitarfélagsins Voga leggur til að Suðurnesjalína 2 verði lögð í jörð, í stað loftlínu eins og aðalvalkostur Landsnets gerir ráð fyrir. Sé litið til aðalskipulags sveitarfélagsins fellur valkostur B, jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut, best að því. Bæjarstjórn setur þó þann fyrirvara að sá valkostur verði einungis valinn, að heimild Vegagerðarinnar fái til að leggja strenginn á þegar raskað land á s.k. veghelgunarsvæði. Sé það ekki gerlegt er það mat bæjarstjórnar að þá skuli frekar valinn valkostur A, jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu 1, enda fari þá jarðstrengurinn um þegar raskað svæði að stærstum hluta.

Það er mat bæjarstjórnar Sveitarfélagsins Voga að hagsmunir samfélagsins á Suðurnesjum séu brýnir og þeir réttlæti að Suðurnesjalína 2 verði lögð í jörð. Bæjarstjórn hvetur stjórnvöld til að líta til þeirra þátta sem nefndir eru í greinargerðinni svo Landsnet fái heimild til að hefjast handa sem fyrst við lagningu Suðurnesjalínu 2 í jörð.

Bæjarstjórn Sveitarfélagsins Voga vill að lokum áréttta mikilvægi þess að afhendingaröryggi raforku á Suðurnesjum verði tryggt, sem og að flutningsgetan verði aukin í takt við auknar þarfir ört vaxandi landshluta.

Að öðru leyti vísar bæjarstjórn til greinargerðar með umsögninni, sem fylgir með í fundargögnum.“

Á fundi Umhverfis- og skipulagsráð Reykjanesbæjar þann 4. júlí 2019 var samþykkt umsögn skipulagsfulltrúa fyrir hönd Reykjanesbæjar um Suðurnesjalínu 2 vegna frummatsskýrslu. Þar segir:

„Reykjanesbær leggur áherslu á að þó framkvæmdir sé nauðsynlegar þá valdi þær sem minnstum spjöllum og skerði eins takmarkað og unnt er ásýnd og náttúru landsins. Þess vegna mælir sveitafélagið með valkosti A jarðstrengur meðfram Suðurnesjalínu eða valkosti B jarðstrengur meðfram Reykjanesbraut. Núverandi lína er hógvær og lítt áberandi í landi en það er mat sveitafélagsins að með annarri línu og umfangsmeiri samhliða Suðurnesjalínu 1 verði áhrif á ásýnd landsins sterkari.“

Aðalvalkostur Landsnets er að ofan sögðu ekki í samræmi við stefnu Sveitafélaganna Voga og Reykjanesbæjar.

Grindavík gerir ekki athugasemd við frummatsskýrsluna enda mjög lítill hluti línunnar innan marka sveitarfélagsins og áætlað er að leggja þann hluta að miklu leiti í jörð við tengivirkni á Rauðamel.

Hafnarfjörður gerir heldur ekki athugasemd við frummatsskýrsluna en áætlað er að leggja jarðstreng frá tengivirkninu í Hamranesi að Hraunhellu og færa loftlínur ofar í landið að Hrauntungum að ósk Hafnarfjarðarbæjar.

4. Útilokun á valkosta H og I

Gerð er athugasemd við útilokun á valkostum H og I með þeim orðum að um of langan streng sé að ræða. Ef leggja má strengi milli landa og yfir allan Sprengisand án teljandi vandræða er ljóst að strengur hvort sem er frá Straumsvík eða Klafastöðum er ekki of langur ef um jafnstraumsstreng er að ræða. Bilanatíðni slíks strengs er líka mjög lág enda engar samtengingar á strengnum. Einnig verður að gera kröfu um að ef útiloka á sæstreng út frá kostnaðarsjónarmiðum verður að rökstyðja þá ákvörðun með tölulegum útreikningum en ekki einungis fullyrðingum eins og Landsnet gerir.

5. Samráð

Landsnet státar í frummatsskýrslu af auknu samráði bæði verkefnaráði og samráði við landeigendur. Á bls. 2 segir:

„Aukið samráð: Landsnet hefur stofnað svokallað verkefniráð Suðurnesjalínu 2, sem í sitja hagaðilar á framkvæmdasvæðinu. Einnig hafa verið haldnir upplýsingafundir með landeigendum. Með þessu er Landsnet að leggja til nýja nálgun í samráði og samskiptum við hagaðila við undirbúning og vinnu við framkvæmdir. Auk ofangreinds samráðs hefur verið hið hefðbundna og formlega samráð sem fylgir lögum um mat á umhverfisáhrifum við kynningu á drögum að matsáætlun og tillögu að matsáætlun. Næstu skref eru að kynna frummatsskýrslu og bregðast við athugasemdum og umsögnum í samræmi við matslögin.“

Fulltrúar NSVE og Hraunavina hafa setið í verkefnaráðinu og telja að ekki hafi verið um samráð að ræða heldur kynningafundi Landsnets til að koma sínum sjónarmiðum á framfæri. Umhverfismat og samanburður valkosta var kynntur fyrir ráðinu á 6. fundi 19. 11. 2018 þar sem fram kom að jarðstrengur með Reykjanesbraut, valkostur B, var lang besti kosturinn frá umhverfislegu tilliti, mikið betri en loftlína C.

Á 7. fundi 16. 1.2019 kynntu fulltrúar Landsnets aðalvalkost frummatsskýrslu, valkost C, loftlínu. Val aðalvalkosta var í hrópandi ósamræmi við umhverfismat og samanburður valkosta sem hafði verið kynntur ráðinu á síðasta fundi og kom mörgum fultrúum í verkefnaráðinu vægast sagt mjög á óvart. Val aðalvalkosta var einvörðu stutt með stefnumörkun stjórnvalda frá maí 2015 um að í meginflutningskerfinu skuli meginreglan vera að notast við loftlínur. Þó var vitað að til stæði að endurskoða stefnumörkunina á vorþingi 2019.

Fulltrúum NSVE og Hraunavina, ásamt fleirum þótti tíma sínum í ráðinu hafa verið illa varið með hliðsjón af niðurstöðu sem hefði mátt vera ljós í upphafi.

Fundir með landeigendum hafa að sama skapi verið einstrengislegir kynningafundir Landsnets. Ekkert tillit hefur verið tekið til sjónarmiða landeigenda sem komið hafa fram á fundunum.

6. Kerfisáætlun

Vísað er til framkvæmdarinnar Suðurnesjalínu 2 í kerfisáætlun Landsnets 2018-2027 og framkvæmdaráætlunar kerfisáætlunar 2019-2028 sem nú býður afgreiðslu Orkustofnunar. NSVE og Hraunavinir gerðu alvarlega athugasemd við að framkvæmdin væri sett á framkvæmdaráætlun kerfisáætlunar (fylgiskjal 1) þar sem einn aðal valkostur hafði verið valinn áður en umhverfismati framkvæmdarinnar væri lokið samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og samanburður valkosta skv. þeim. Með ákvörðun um þegar ákveðin aðalvalkost í kerfisáætlun má ætla að valið hafi verið leiðandi í vinnu framkvæmdaraðila í samanburði valkosta og valda gæti ógildingu matskýrslu.

Á bls. 33. segir:

„Í kerfisáætlun 2018-2027 var farin sú leið að vinna valkostagreiningu fyrir öll þau verkefni í framkvæmdaáætlun þar sem umhverfismat hafði ekki farið fram, meðal annars Suðurnesjalínu 2. Valkostagreiningin byggði á þeim markmiðum sem lýst er í raforkulögum og stefnu stjórnvalda um lagningu raflína, og umhverfismati áætlunarinnar, sem byggði á fyrirliggjandi gögnum. Niðurstaða valkostagreiningarinnar fyrir Suðurnesjalínu 2 var að aðalvalkostur í áætluninni væri um 30 km loftlína samhliða Suðurnesjalínu 1. Tekið var fram í áætluninni að valkostagreining áætlunarinnar væri háð þeim fyrirvara að umhverfismat framkvæmdarinnar geti skilað annarri niðurstöðu en valkostagreining kerfisáætlunarinnar. Kæmi slík staða upp yrði farin sú leið að nýr valkostur yrði lagður fram í næstu kerfisáætlun til afgreiðslu hjá Orkustofnun, eða að breytt umfang eða útfærsla framkvæmdar yrði tilkynnt til Orkustofnunar.

Nú liggur fyrir niðurstaða mats á umhverfisáhrifum Suðurnesjalínu 2, sem gefur ekki tilefni til breytinga á aðalvalkosti frá kerfisáætlun 2018-2027.“

Ljóst er að samanburður valkosta í frummatsskýrslu bendir til að loftlína, aðalvalkostur Landsnets, er alls ekki umhverfislega besti kosturinn heldur sá versti af 6 valkostum sem voru teknir til skoðunar. Full ástæða er því til að endurskoða valið.

7. Stefna stjórnvalda um lagningu raflína

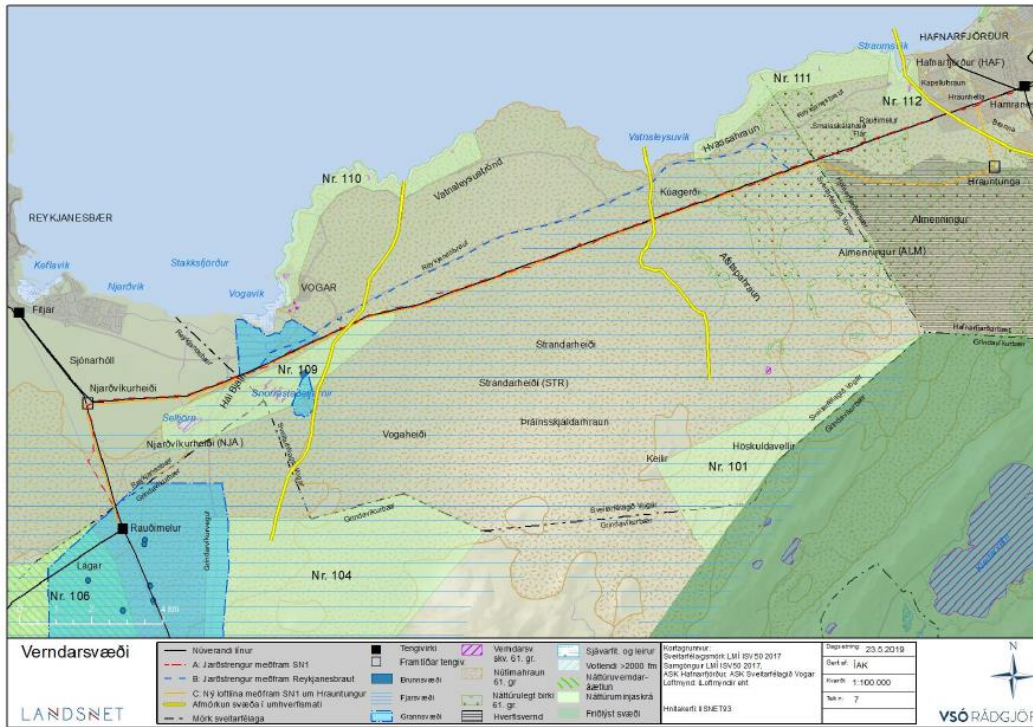
Í kafla 3.1. er fjallað um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína. Þar skal sérlega bent á liði 10, 12 og 13 á bls. 12, þar sem segir:

„10. Við val á línuleið fyrir raflínur skal forðast að raska, nema brýna nauðsyn beri til, friðlýstum svæðum og svæðum sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt ákvæðum laga um náttúruvernd.

12. Leita skal leiða til að draga úr sjónrænum áhrifum með þróun nýrra flutningsmannvirkja sem falla betur að umhverfinu og velja stæði þannig að sjónræn áhrif eða önnur umhverfisáhrif séu sem minnst. Leitast skal við að raska ekki ósnortnu svæði ef aðrar lausnir koma til greina.

13. Jarðstrengi skal svo sem kostur er leggja meðfram vegum“

Línuleið Suðurnesjalínu 2 liggur nánast öll um svæði sem njóta sérstakrar verndar skv. náttúruverndarlögum nr. 60/2013, þ.e. hraun og birkiskóga auk þess sem línan liggur um svæði á Náttúruminjaskrá: Hrafnagjá, Háabjalla, Snorrastaðatjarnir og Seltjörn. Sjá mynd 7.1. af bls. 70:



Mynd 7.1 Náttúruvernd og vatnsvernd á og í nágrenni framkvæmdasvæðis Suðurnesjalínu 2

Forðast mætti að mestu frekara rask á þessum svæðum með valkosti B, lagningu Suðurnesjalínu 2 í raskað svæði Reykjanesbrautar og þegar raskaðan línuveg í Almenningsi. Sjónræn áhrif strengsins væru hverfandi og jarðstrengurinn lagður með vegum eins og stefnumörkun stjórnvalda mælir til um.

Valkostur B hamlar ekki áformum um flugvöll í Hvassahrauni og ógnar ekki flugöryggi.

8. Valkostur B – umhverfislega besti kosturinn

Í kafla 6.5. er fjallað um valkosti B, jarðstreng með Reykjanesbraut. Þessi valkosti er umhverfislega besti kosturinn í samanburði valkosta skv. mynd 23.1 þó hér sé miðað við að strengurinn sé lagður 10 m frá kantlínu brautarinnar en ekki á þegar röskuðu svæði.

Landsnet byggir staðsetningu strengsins á kröfu Vegagerðarinnar um fjarlægð strengs frá Reykjanesbraut. Krafan kom fyrst fram í athugasemdum Vegagerðarinnar við matsáætlun Suðurnesjalínu 2 en síðar í tölvupósti (fylgisskjal 2).

Í athugasemdum Vegagerðarinnar við matsáætlun segir m.a.:

„Vegagerðin ítrekar jafnframt að með staðsetningu jarðstrengs nálægt vegi getur starfsfólk verið í lífshættu ef reka á niður t.d. skiltarör eða vegrið í vegkanti. Ónæði verður fyrir vegfarendur vegna framkvæmdar og viðhalds strengs en allri vinnu á eða meðfram vegum fylgir ákveðin slyshætta, bæði fyrir vegfarendur sem og þá sem viðhaldinu sinna. Þó

Reykjanesbraut sé fjögurra akreina vegur og anni akandi umferð næstu árin er enn óljóst hvort um önnur mannvirki verði um að ræða við veginn svo sem eins og hraðhjólástíga eða lestarteina.“

Skv. veghönnunarreglum er öryggissvæði Reykjanesbrautar (41) 18 m mælt frá kantlínu vegar. Strangar reglur gilda um lögun og yfirborð öryggissvæða.“

23. okt. 2018 sendi Stefán Gunnar Thors f.h. Landsnets fyrirspurnir til Vegagerðarinnar og fékk eftirfarandi svör í tölvupósti frá Ernu Báru Hreinsdóttur forstöðumanni skipulagsdeildar Vegagerðarinnar (fylgiskjal 2)

S.G.T.: *Til að draga úr mögulegu raski vegna lagningar jarðstrengs hefur verið leitað leiða að vera í vegöxl Reykjanesbrautar. Í umsögn Vegagerðarinnar um tillögu að matsáætlun kemur fram sú skoðun Vegagerðarinnar að jarðstrengur sé 10 m frá kantlínu, skv. veghönnunarreglum. Landsnet óskar eftir rökstuðningi fyrir því að jarðstrengur geti ekki verið nær kantlínu.*

E.B.H.: *Við að hafa streng í að lágmarki 10 m fjarlægð frá kantlínu verður mögulegt að vinna við strenginn án þess að hætta verði af fyrir umferð á veginum eða tafir á umferð. Þá verður mögulegt að setja niður skilti og annan vegbúnað og sinna reglubundnu viðhaldi öryggissvæðis án þess að hætta stafi af strengnum. Jafnframt verður þá minni hætta á að stengurinn verði fyrir hnjaski.*

S.G.T.: *Landsnet óskar eftir upplýsingum um hvort að lagning jarðstrengs samhliða Reykjanesbraut geti fallið saman við einhverjar framkvæmdir Vegagerðarinnar, s.s. lagfæringar á hliðarsvæðum Reykjanesbrautar. Jafnframt óskar Landsnet eftir upplýsingum um ákjósanlegan fláa vegaxlar innan öryggissvæða Reykjanesbrautar, má gera ráð fyrir 1:3 eða 1:4.*

E.B.H.: *Meðfram þjóðvegum skulu vera öryggissvæði. Innan þeirra gilda ákveðnar reglur um áferð og búnað. Breidd öryggissvæðis meðfram Reykjanesbraut er að lágmarki 18 m mælt frá kantlínu vegarins. Ákjósanlegur vegflái er 1:4. Vegagerðin hefur ekki áformað lagfæringar á öryggissvæðum Reykjanesbrautar á umræddum vegkafla. Verði framkvæmdir heimilar innan veghelgunarsvæðis verður það með fyrirvara um frágang á öryggissvæði vegarins.*

Þessi svör vegagerðarinnar nú stemma ekki við upplýsingar í valkostaskýrslu Landsnets frá 2016, seinni hluta (fylgisskjal 3), þar sem fjallað er um valkost B (leið B) í vegöxl Reykjanesbrautar. Þar segir á bls. 37-38:

„Leið B er um 1 km lengri en leið A, og hlutfall leiðarinnar sem lendir í vegöxl Reykjanesbrautar er þá um 50% af heildarleiðinni. Varmafræðilega eru aðstæður utan í

Reykjanesbraut sem er að mestu leyti byggð úr bögglabergi ofan á hrauni mjög sambærilegar við aðstæður meðfram SN1.

*Vinna við lagningu jarðstrengs á þessari leið (B) mun hins vegar vera háð fleiri ytri takmörkunum samanborið við leið A, þar sem leiðin verður inni í mannvirkjabelti þjóðveggar með mikinn umferðarþunga. **Fyrir sitt leyti hefur Vegagerðin fallist á að þrengja úr tveimur akreinum í eina meðan unnið er meðfram brautinni**, en auk þess þarf að taka tillit til skilta, annarra lagna og vegamóta. Vinna við hvern strenghluta, þ.e. á milli tveggja tengihola þarf að vera samfelld, þar sem ekki verður hægt að loka meira en 2 km kafla í einu. Það þýðir að jarðvinna og útlögn strengs verður að fara fram samhliða. Ekki verður hægt að beita yfirfyllingum til að minnka grafrardýpi á skeringarsvæðum, en það er hugsanlegt að beita þeirri aðferð að einhverju marki þar sem vegurinn stendur hærra í landinu og á köflum þar sem leiðin liggur ekki um Reykjanesbraut.“ (Leturbr. ritara)*

Á tilvitnunum hér að ofan sést að svör starfsmanna Vegagerðarinnar stangast á enda má ætla að auðvelt væri að koma í veg fyrir að starfsmönnum vegagerðarinnar stafi hætta af jarðstreng með Reykjanesbrautinni sem væri vel merktur.

Jarðstrengur á röskuðu svæði Reykjanesbrautar væri umhverfislega mun betri kostur, auk þess sem hann væri ódýrari í framkvæmd þar sem ekki þyrfti að sprengja klappir á línuleiðinni. Væri vegöxl nýtt sem línuvegur eins og miðað var við í valkostaskýrslunni væri umtalsverður sparnaður einnig við lagningu vegaslóða.

Í 32.gr. vegalaga nr. 80/2007 kemur fram að veghaldari getur veitt leyfi fyrir byggingum, leiðslum, auglýsingaspjöldum, skurðum eða öðrum mannvirkjum innan veghelgunarsvæðis.

Gera verður kröfu um að tvær stofnanir ríkisins, önnur með sérleyfi á uppbyggingu vegakerfis og hin raforkukerfis þjóðarinnar ræði saman og komist að samkomulagi um samnýtingu lands undir stofnbrautir. Reglur Vegagerðarinnar geta ekki verið þess valdandi að raska þurfi landi er nýtur verndar skv. lögum um náttúruvernd nr. 60/2013, þ.m.t. svæði á náttúruminjaskrá; Hrafnagjá, Háabjalla, Snorrastaðatjörnum og Seltjörn, hrauni sem nýtur verndar skv. 57. gr laganna og þekur nánast alla línuleiðina sem og birkiskógum í Almenni, vatnsverndarsvæðum skilgreindum skv. reglugerð nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns, né að ekki sé hægt að fylgja stefnumörkun Alþingis um að jarðstrengi beri að leggja með vegum, nema brýn ástæða sé til. Ljóst er að erlendis eru jarðstrengir lagðir með vegum með góðum árangri og vegaxlir stofnbrauta notaðar sem línuvegir þ.m.t. í Frakklandi og einnig er þekkt að ganga frá jarðstreng þannig að nýta megi yfirborð strengs sem hjólastíg. Mikið umtal hefur verið um mikilvægi þess að gera hjólastíg með Reykjanesbraut og gætu samlegðaráhrif jarðstrengs og hjólastígs verið þjóðhagslega hagkvæm auk hagkvæmni út frá umhverfissjónarmiðum með að samnýta mannvirkjabelti Reykjanesbrautar.

Í kafla 6.5. í frummatsskýrslunni er fjallað um breytingar á legu jarðstrengs. Þar segir á bls. 44:

„Á undirbúningstíma var jarðstrengsleiðinni breytt í Almennungi, frá því lagt var upp með í tillögu að matsáætlun. Það var gert til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum í kjölfar þess að Náttúrufræðistofnun lagði til að fundin yrði ný lega, þar sem upphafleg lega strengsins myndi leiða til mikillar röskunar á hrauni með hátt verndargildi.“

Lýst er ánægju með breytingu á legu jarðstrengs í Almennungi til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum á hraun.

9. Tengivirki í Hrauntungum

Gerð er athugasemd við fyrirhugaða staðsetningu tengivirkis í Hrauntungum á óröskuðu svæði sem nýtur verndar samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60/2013. Í nánd við áætlaða staðsetningu tengivirkisins er stórt þegar raskað svæði sem væri mun heppilegri staðsetning fyrir tengivirkið og raskaði ekki verndarsvæði. Miða þyrfti línulagnir strax við það.

10. Ótti við fordæmi

Á kynningarfundum Landsnets vegna frummatsskýrslu Suðurnesjalínu 2, þann 12. júní sl. kom fram í máli fulltrúa Landsnets, að megin ástæða sem mælti gegn jarðstreng sem aðalvalkosti framkvæmdarinnar Suðurnesjalínu 2 væri ótti við að það gæti verið fordæmisgefandi fyrir aðrar framkvæmdir. Gera verður kröfu um að umhverfislega besta kosturinn sé valinn ellegar liggi fyrir óyggjandi rökstuðningur fyrir öðru vali.

Náttúruverndarsamtök Suðvesturlands (NSVE) og Hraunavinir gera kröfu um að Skipulagsstofnun hafni frummatsskýrslu Landsnets með öllu eða geri kröfu á að aðalvalkostur verði endurmetinn með umhverfissjónarmið að leiðarljósi eins og ber að gera samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

Skipulagsstofnun knýi á að framkvæmdarbelti verði samnýtt undir lagnabelti stofnanna ríkisins svo komast megi hjá óþarfa röskun á landi sem nýtur verndar samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 60.2013.

Gerð verði þarfagreining fyrir Suðurnesjalínu 2 þannig að ekki verði sóað almannafé í of stóra framkvæmd.

Öll bakgrunnsgögn og útreikningar verði gerðir aðgengilegir almenningi, svo Árórsarsamningurinn sem hefur verið innleiddur í íslensk lög, um þátttöku almennings í ákvarðanatöku geti verið virkur fyrir alvöru.

Áskilinn er allur réttur til þess að koma á framfæri frekari athugasemdum á síðari stigum þessa máls eftir því sem tilefni kann að vera er til.

Fylgigögn:

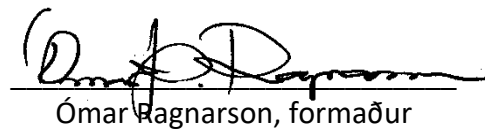
1. Athugasemdir við Kerfisáætlun 2019-2028
2. Tölvupóstur Vegagerðarinnar
3. Valkostaskýrsla Suðurnesjalínu 2 frá 2016 – seinni hluti

Virðingarfyllst,

f.h. Náttúruverndarsamtaka
Suðvesturlands


Helena Mjöll Jóhannsdóttir, formaður

f.h. Hraunavina


Ómar Ragnarson, formaður