Umhverfis- og auðlindaráðuneytið

Skuggasundi 1.

101 Reykjavík

Reykjavík, 1. október 2020

**Efni: Mál nr. 190/2020 í samráðsgátt. Drög að frumvarpi til laga um breytingu á skipulagslögum nr. 123/2010**

Umbjóðendur mínir Eydís Franzdóttir, kt. 310363-3329, Landakoti, 191, Vogum, Guðni Franzsson, kt. 210161-2449, Hagamel 29, 107 Reykjavík, Ólafur Þór Jónsson, kt. 031241-3719, Sléttuvegi 31, 103 Reykjavík, Reykjaprent 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 falið mér að koma á framfæri umsögn við drög að frumvarpi til laga um breytingu á skipulagslögum nr. 123/2010. Umbj. mínir eru landeigendur á línuleið áformaðrar Suðurnesjalínu 2.

Umbj. mínir hafa um langt skeið haldið á lofti sjónarmiðum um að Suðurnesjalína 2 verði lögð sem jarðstrengur. Í áliti Skipulagsstofnunar frá 22. apríl 2020 var komist að því að þeirri niðurstöðu að æskilegast væri að leggja línuna sem jarðstreng meðfram Reykjanesbraut. Samkvæmt 2. mgr. 14. gr. skipulagslaga skal sveitarstjórn við útgáfu framkvæmdaleyfis leggja álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum til grundvallar.

Af einhverjum ástæðum hefur Landsnet ekki enn lagt fram beiðni um framkvæmdaleyfi fyrir lagningu Suðurnesjalinu 2 til viðkomandi sveitarfélaga þrátt fyrir að meira en fimm mánuðir séu liðnir síðan álit Skiplagsstofnunar lá fyrir. Þá eru viðræður við landeigendur meðfram Reykjanesbraut ekki hafnar. Það að leggja fram einfalda beiðni um framkvæmdaleyfi er einungis á forræði Landsnets sjálfs.

Allar tafir sem hingað til hafa orðið á lagningu Suðurnesjalínu 2 eru í boði Landsnets en fyrirtækið annast meginfutningskerfi raforku og kerfisstjórnun þess. Það er reginmisskilningur að tafir á styrkingu raforkukerfis á Íslandi hafi eitthvað með núgildandi löggjöf að gera. Ástæðan er miklu fremur sú að Landsnet hefur ekki fylgt ákvæðum laga við undirbúning framkvæmda. Dómar Hæstaréttar í svonefndum Suðurnesjalínumálum frá árunum 2015 til 2017 staðfesta þetta.

Samkvæmt fyrirliggjandi drögum um breytingar á skipulagslögum er miðað við að skipuð verði sérstök stjórnsýslunefnd sem hefur það hlutverk að taka sameiginlega skipulagsákvörðun um framkvæmd vegna flutningskerfis raforku. Slík skipulagsákvörðun hafi gildi þvert á staðarmörk sveitarfélaga. Er tekið fram að undirbúningur og samþykkt skipulagsákvörðunar og útgáfa sameiginlegs framkvæmdaleyfis verði á könnu slíkrar nefndar. Umbj. mínir leggjast gegn þeim áformum sem birtast í þeim frumarpsdrögum sem nú eru til umsagnar. Umbj. mínir telja að raforkukerfið njóti ekki þeirrar sérstöðu að réttlæt geti að þrengt sé að skipulagshlutverki sveitarfélaga með þeim hætti sem gerð er tillaga um. Um það vísast til fyrri umsagnar.

Í 5. gr. frumvarpsdraga er gerð tillaga um að á eftir 9. gr. skipulagslaga komi ný grein, 9. gr. a. Þar segir meðal annars:

*Beiðni framkvæmdaraðila um skipun raflínunefndar samkvæmt 1. mgr. skal sett fram á undirbúningsstigi framkvæmdar og áður en formlegt ferli samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 er hafið. Í beiðninni skal koma fram greinargóð lýsing á fyrirhugaðri framkvæmd og upplýsingar um innan hvaða sveitarfélaga áformað er að framkvæmdin verði staðsett.* [leturbr. lögmanns]

Umbj. mínir fagna því að í 5. gr. frumvarpsins tekið sé af skarið um að undir áformaða raflínunefnd eigi ekki framkvæmdir sem lokið hafa lögbundnu umhverfismatsferli. Önnur tilhögun gæti enda aldrei staðist.

Í 8. gr. frumvarpsdraga er gerð tillaga um að í 11. gr. skipulagslaga komi fjórar nýjar greinar sem varða raflínuskipulag. Þannig er gert ráð fyrir að í nýrri 11. gr. d komi eftirfarandi ákvæði:

*Þegar frestur til athugasemda er liðinn skal raflínunefnd fjalla um tillöguna á nýjan leik og taka afstöðu til þess á grundvelli niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum hvaða valkostur skuli valinn og að hvaða skilyrðum uppfylltum*

Umbj. mínir telja að umrætt ákvæði í frumvarpsdrögum sé ekki nægjanlega skýrt. Taka verður af skarið um að áformuð raflínunefnd sé bundin af niðurstöðu lögmæts umhverfismatsferils rétt eins og sveitarfélög nú. Í 2. mgr. 14. gr. núgildandi skipulagslaga segir að við útgáfu framkvæmdaleyfis skuli sveitarstjórn leggja til grundvallar álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum. Taka verður upp jafn afdráttarlaust orðalag hvað varðar hina áformuðu raflínunefnd.

Umbj. mínir vekja athygli á því að í núgildandi löggjöf er lagning loftlínu skilgreind sem framkvæmd sem ávallt er háð mati á umhverfisáhrifum. Lagning jarðstrengs er á hinn bóginn háð sérstöku mati um það hvort viðkomandi framkvæmd skuli sæta mati á umhverfisáhrifum. Það er ágalli á fyrirliggjandi frumvarpsdrögum að þau gera ráð fyrir að allar raflínuframkvæmdir séu háðar mati á umhverfisáhrifum. Sjá í því sambandi 5. gr. frumvarpsdraga. Virðist þannig lagt upp með að framkvæmdir við styrkingu raforkukerfisins verði í framtíðinni með loftlínum. Það vekur furðu. Ljóst er að kostnaðarmunur við lagningu jarðstrengja annars vegar og loftlína hins vegar hefur minnkað mikið síðustu ár. Þá er almennt talið að minni umhverfisáhrif séu því samfara að leggja jarðstreng heldur en loftlínu. Loks er ljóst að jarðstrengsframkvæmdir geta tekið til staðarmarka margra sveitarfélaga rétt eins og framkvæmdir við lagningu loftlínu. Er lágmarkskrafa að frumvarpsdrögin taki mið af því að einstakar framkvæmdir við flutningskerfi raforku kunni í framtíðinni að vera í formi jarðstrengs.

Umbj. mínir ítreka svo þau sjónarmið sem þeir settu fram við umsögn um áform að breytingu á skipulagslögum, dags. 8. september 2020 (mál 159/2000). Umbj. mínir eru tilbúnir til að útlista sjónarmið sín nánar ef óskað verður eftir.

Virðingarfyllst,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Guðjón Ármannsson hrl.