

3. HAUSTÞING FJÓRÐUNGSSAMBANDS VESTFIRÐINGA

Haldið 5. og 6. október 2018 í Edinborgarhúsinu Ísafirði

Greinargerð vegna ályktunar um orkumál

Umsögn 148 . löggjafarþing 2017–2018. Þingskjal 253 — 179. mál. Stjórnartillaga.

Tillaga til þingsályktunar um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku.

Fjórdungssamband Vestfirðinga (FV) telur mikilvægt að sett sé fram pólitísk stefnumörkun um uppbyggingu flutningskerfis raforku. Vöntun á stefnu hefur valdið töfum og óvissu þegar ekki liggur fyrir hverra sé að móta slíka stefnu og hvernig aðkoma sveitarfélaga sé tryggð að mótun hennar. Það er hinsvegar ágalli á að ráðherra hafi ekki leitað samráðs við sveitarfélögin áður en tillagan var lögð fram á Alþingi.

Áður en farið verður í einstaka liði stefnumótunar þá telur FV að við mótun tillögunnar vanti almennt áhersluorðið jafnræði. Hér er átt við að ekki einasta þurfi jafnvægi í kerfinu heldur jafnræði milli landshluta, milli litilla og stórra fyrirtækja milli stórra markaða og smárra. Jafnræði þýði að notendur njóti allir sams konar þjónustu.

Minnispunktur um stöðu virkjana og flutningskerfis raforku á Vestfjörðum;

Ekki hefur verið tekin ákvörðun um staðsetningu tengipunkts í innanverðu Ísafjarðardjúpi og tengingu hans við landskerfið og tengingu við sunnan og norðanverða Vestfirði og Strandir (hringtenging flutningskerfis raforku á Vestfjörðum).

Fyrir liggur að Hvalárvirkjun í Ófeigsfirði hefur verið samþykkt innan Rammaáætlunar í nýtingarflokk, eins hefur matsáætlun fyrir umhverfisáhrif virkjunarinnar verið afgreidd með ábendingum Skipulagsstofnunar. Ljúka þarf nauðsynlegum rannsóknum á virkjunarstæði áður en lengra er haldið. Sveitarstjórn Árneshrepps hefur í þessu samhengi samþykkt deiliskipulagsbreytingu og veitt framkvæmdaleyfi til vegagerðar vegna rannsókna á virkjunarstæði. Aðrir virkjanakostir eru við norðanvert Ísafjarðardjúp (Austurgil og Skúfnavötn) og hafa verið teknir til athugunar í Rammaáætlun 3.

Ítrekað er að lykilþáttur fyrir framkvæmd þessara verkefna er staðsetning tengipunkts í Ísafjarðardjúpi og hringtenging flutningskerfis um Vestfirði. Hér skal einnig bent á að veitt hafa verið rannsóknarleyfi fyrir a.m.k. þrem virkjunum vestanmegin við Ísafjarðardjúp sem tengja verður við orkunotendur á Vestfjörðum og við landskerfið. Áætlað afl framangreindra virkjana er hátt í 150 MW, þar af um 110 MW frá; Hvalárvirkjun, Austurgilsvirkjun og virkjun tengd nýtingu Skúfnavatna. En afl þeirra virkjana sem eru á Vestfjörðum í dag er um 25 MW.

Fyrirséð er aukin eftirspurn er eftir raforku á Vestfjörðum (lauslegt mat 100 GhW og aflþörf um 20 MW) en innan landshlutans eru einungis framleidd um 40 % (um 100 GhW) af núverandi notkun (260 GhW) og er landshlutinn því mjög háður aðflutningi orku frá öðrum hlutum landsins.

Núverandi flutningskerfi raforku inn til Vestfjarða á meginaðflutningsstað þ.e. Mjólka er hinsvegar óviðunandi en áætlanir um úrbætur hafa ekki náð fram vegna mikillar óhagkvæmni. Krafa sveitarfélaga á Vestfjörðum er að aukin orkuframleiðsla innan landshlutans geri svæðið sjálfbært varðandi orkunotkun. Einnig munu nýjar virkjanir innan svæðis bæta mjög flutningsgetu raforkukerfisins og því miklar líkur á að uppbygging flutningskerfis tengdum virkjunum sé hagkvæm.

3. HAUSTÞING FJÓRÐUNGSSAMBANDS VESTFIRÐINGA

Haldið 5. og 6. október 2018 í Edinborgarhúsinu Ísafirði

hreinorkubíla enda sér markaðurinn um að byggja upp innviði. 10.000 bíla hámarkinu innan hvers flokks verði náð áður en notendur hreinorkubíla á landsbyggðunum geti treyst því að næg þjónusta (innviðir) séu til staðar.

FV krefst þess að þessi áhrif frumvarpsins verði tekin til greiningar og vísa málinu til Byggðastofnunar á grundvelli ákvæðis 4. mmg 14. gr laga nr 123/2015 um opinber fjármál. Verði áhrif 40. gr frumvarpsins talin skapa ójöfnuð þá verði gripið til mótvægisáðgerða. Dæmi um mótvægisáðgerðir væri að auka opinberan stuðning við uppbyggingu innviða um allt land og byrja á svæðum sem eru fjærst stærstu þéttbýlissvæðum. Ef ekki þá verða íbúar þessara landssvæða að eiga kröfu á að fá sérkvóta fyrir hreinbíla á sínu svæði, eða þá að lokað verði fyrir aðgengi íbúa á þéttbýlum svæðum að afslætti á hreinorkubílum og ákveðin fjöldi bifreiða þannig tekin frá fyrir íbúa annarra landshluta.

XIX. kafli Breyting á lögum um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009, með síðari breytingum.

41. gr. Í stað „6,30 kr.“, „5,50 kr.“, „7,75 kr.“ og „6,90 kr.“ í 2. mgr. 1. gr. laganna kemur: 9,45 kr.; 8,25 kr.; 11,65 kr.; og: 10,35 kr. 41. gr. Hækkun kolefnisgjalds.

FV gerir þá kröfu að gerð verði greining hvernig hækkun á álagningu kolefnisgjalds hefur á framfærslu íbúa í dreifbýli sem þurfa m.a. að sækja miðlæga þjónustu ríkisins um langan veg. Einnig áhrif kolefnisgjalds á kostnaði á flutningum innanlands til hækkunar á flutningi aðfanga og hráefnis. Vísa má málinu til Byggðastofnunar á grundvelli ákvæðis 4. mmg 14. gr laga nr 123/2015 um opinber fjármál. Verði áhrif 41. gr frumvarpsins talin skapa ójöfnuð þá verði gripið til mótvægisáðgerða.

Bent er hér einnig á umfjöllun FV um verra aðgengi íbúa að kaupa hreinorkubíla. Í I. kafla greinargerðar með lögum nr 129/2009 er kynnt, að eitt af markmiði, með kolefnisgjaldi er að ýta undir kaupendur að velja hreinorkubíla. Verði leitt í ljós að markaðsbrestur í þjónustu við hreinorkubíla sé til staðar, þá má draga þá ályktun að íbúar í dreifbýli sitji uppi með margfaldan kostnað miðað við íbúapéttbýlis. Tengja mætti þessa tvo þætti í mótvægisáðgerð með því að tekjur af kolefnisgjaldi verði nýttar til að hraða uppbyggingu innviða fyrir hreinorkubíla.