

Drög að þingsályktun um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku.

Alþingi ályktar, sbr. 39. gr. a raforkulaga, nr. [65/2003](#), að við uppbyggingu flutningskerfis raforku, þ.m.t. við gerð kerfisáætlunar, verði stefna sú sem fram kemur í þingsályktun þessari höfð að leiðarljósi.

A. Almenn atriði er varða uppbyggingu flutningskerfis raforku

Eftirfarandi skal lagt til grundvallar við uppbyggingu flutningskerfis raforku:

Grunnsjónarmið

1. Flutningskerfi raforku er hluti af grunninnviðum samfélagsins og forsenda fjölbreyttrar atvinnu- og byggðapróunar á Íslandi. Það er byggt upp og rekið af flutningsfyrirtæki í opinberri eigu.
2. Flutningskerfinu er ætlað að mæta þörfum raforkunotenda á hverjum tíma í samræmi við skyldur flutningsfyrirtækisins samkvæmt 9. gr. raforkulaga, stuðla að jöfnu aðgengi landsmanna að áreiðanlegri raforku og efla þannig atvinnulíf og byggð í landinu, sbr. 1. gr. raforkulaga. Uppbygging flutningskerfisins skal fara fram á opinn og fyrir fram skilgreindan hátt innan ramma kerfisáætlunar með hliðsjón af stefnumörkun íslenska ríkisins á sviði atvinnu-, orku-, byggða-, umhverfis- og loftslagsmála.
3. Með tilliti til lögbundinnar stöðu kerfisáætlunar skal undirbúningur og afgreiðsla mála sem tengjast framkvæmdum við uppbyggingu raforkuflutningskerfisins ganga hratt fyrir sig. Hefja skal samráð við hagaðila snemma í undirbúningsferli framkvæmda og sækjast eftir skipun raflínunefndar eða öðrum lögmæltum úrræðum til flýtingar framkvæmda eftir því sem við á.
4. Styrking og uppbygging á flutningskerfinu skal miða að því að auka flutningsgetu milli landshluta sem og afhendingargetu og -öryggi raforku á landsvísu með sérstakri áherslu á Vestfirði og Norðausturland

Samhæfing orkuvinnslu og flutnings og markmið um afhendingaröryggi

5. Flutningsfyrirtækið vinnur að samræmdri og markvissri uppbyggingu flutningskerfis raforku í tengslum við bæði orkuvinnslu og notkun á svæðum þar sem fyrirhuguð er uppbygging orkuvinnslu, atvinnustarfsemi eða hvort tveggja, sem og þar sem samhæfð þróun flutningskerfis og uppbyggingar er forsenda hagkvæmrar nýtingar fleiri en eins aðila. Uppbygging flutningskerfisins skal þannig taka mið af framtíðarþörfum samfélags og atvinnulífs og skapa skilyrði fyrir uppbyggingu nýrrar raforkuvinnslu, raforkugeymslu og raforkunotkunar, með hliðsjón af rekstraröryggi, afhendingaröryggi, áfallapoli, rekstrareiginleik raforkuvinnslu og hagkvæmri nýtingu innviða.
6. Stefnt skal að því að allir afhendingarstaðir í meginflutningskerfinu séu árið 2035 komnir með tengingu sem tryggi að rof á stakri einingu valdi ekki takmörkunum á afhendingu eða afhendingarrofi. Við val á lausn skal byggja á heildstæðu mati þar sem tekið er mið af hagkvæmni, eðli þeirrar þjónustu sem afhendingarstaðurinn sinnir og áhrifum á heildaröryggi raforkukerfisins. Ef sýnt er fram á að með annarri útfærslu megi ná fullnægjandi afhendingaröryggi með hagkvæmari hætti skal heimilt að beita slíkri lausn.

7. Stefnt skal að því að allir afhendingarstaðir í landshlutakerfinu séu árið 2045 komnir með tengingu sem tryggi að rof á stakri einingu valdi ekki takmörkunum á afhendingu eða afhendingarrofi. Á þeim svæðum þar sem mögulegt er að tryggja afhendingaröryggi með samspili flutningskerfis, dreifikerfis og afls innan svæðis skal flutningsfyrirtækið leita slíkra lausna enda séu þær metnar sem hagkvæmari kostur en tvítenging afhendingarstaðar í flutningskerfi.
8. Flutningskerfið skal gera dreifiveitum kleift að mæta væntri þörf fyrir aukna afhendingu raforku vegna orkuskipta.

Viðmið og meginreglur varðandi lagningu raflína

9. Við uppbyggingu meginflutningskerfis raforku skal notast við loftlínur nema sýnt sé fram á að annað sé hagkvæmara eða nauðsynlegt út frá tæknilegum atriðum, öryggissjónarmiðum eða umhverfissjónarmiðum. Sé notast við jarðstrengi skulu jarðstrengskaflar aðeins vera á svæðum þar sem jarðstrengur hefur í för með sér mestan ávinning umfram loftlínu, byggt á heildstæðu mati.

Ef víkja á frá meginreglu þessari skal sýnt fram á að annað sé talið hagkvæmara eða nauðsynlegt út frá tæknilegum atriðum, öryggissjónarmiðum eða umhverfissjónarmiðum, s.s. 10. tölulið þessarar stefnu.

Víkja skal frá meginreglu um að í meginflutningskerfi skuli notast við loftlínur og miða við lagningu jarðstrengs sé það tæknilega mögulegt og línuleið er:
innan skilgreinds þéttbýlis skv. 2. gr. skipulagslaga, nr. 123/2010,
innan svæðis sem verndað er sökum sérstaks landslags sbr. 50. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd,

Sérstaklega skal meta hvort víkja eigi frá meginreglu um að í meginflutningskerfi skuli notast við loftlínur og miða við lagningu jarðstrengs sé það tæknilega mögulegt og línuleið er:

A. við flugvöll þar sem sýnt er að loftlína geti haft áhrif á flugöryggi. Þar skal meta í hverju tilviki fyrir sig hve langan jarðstreng er tæknilega mögulegt að vera með á viðkomandi stað í meginflutningskerfinu og hvaða áhrif útfærslan hefur á afhendingaröryggi og gæði raforku.

Í þeim tilvikum skal miða við að leggja jarðstreng, nema ef það er ekki talið tæknilega mögulegt eða ef loftlína er í umhverfismati talin betri kostur á grundvelli umhverfissjónarmiða,

B. innan þjóðgarðs skv. 47. gr. laga 60/2013 um náttúruvernd eða friðlands skv. 49. gr. sömu laga. Auk sömu forsenda og að ofan skal í þeim tilvikum meta kostnað við lagningu jarðstrengs. Ef kostnaður á þeim svæðum við lagningu jarðstrengs er innan við 150% kostnaðar við lagningu loftlínu yfir sama kafla, skal miða við að leggja jarðstreng sé það talið tæknilega mögulegt og umhverfislega betri kostur. Við samanburð á kostnaði skal miða við núvirtan stofnkostnað og rekstrarkostnað yfir líftíma mannvirkisins.

Víkja skal frá meginreglu um að í meginflutningskerfi skuli notast við loftlínur og miða við lagningu jarðstrengs sé það tæknilega mögulegt og línuleið er:

C. innan skilgreinds þéttbýlis skv. 2. gr. skipulagslaga, nr. 123/2010,

D. innan svæðis sem verndað er sökum sérstaks landslags sbr. 50. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd,

10. Við val á línuleið fyrir raflínur skal lágmarka áhrif á friðlýst svæði samkvæmt lögum um náttúruvernd, svæði sem njóta verndar samkvæmt sérlögum og skv. 37. gr. laga um náttúruvernd. Forðast ber einnig að raska, nema brýna nauðsyn beri til, svæðum sem njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd. Jafnframt skal við val á línuleið og útfærslu flutningsmannvirkja leitast við að draga úr sjónrænum áhrifum og öðrum umhverfisáhrifum.
11. Ekki verður ráðist í tengingu raforkukerfis landsins við raforkukerfi annars lands um sæstreng nema að undangengnu samþykki Alþingis. Skal það samþykki liggja fyrir áður en framkvæmdir sem varða slíka tengingu geta farið á framkvæmdaáætlun kerfisáætlunar. Til grundvallar ákvörðun um tengingu með sæstreng skal liggja heildstætt mat á umhverfis-, samfélags- og efnahagslegum áhrifum slíkrar tengingar og framkvæmda vegna hennar.

B. Rannsóknir og greiningar

Að tilhlutan umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytisins skulu sérfróðir aðilar greina náttúrulega samkeppnishæfni raforkuflutnings og -dreifingar á Íslandi. Markmið greiningarinnar er að fá óháða úttekt á samspili sérleyfisfyrirtækja og samkeppnisfyrirtækja í samkeppnishæfni íslensks raforkukerfis og áhrifa á samfélags. Taka skal mið af stöðu flutnings- og dreifikerfa, íslenskum aðstæðum og settri stefnu ríkisins í viðeigandi málaflokkum, s.s. stefnu um uppbyggingu flutningskerfis, byggðapróun, atvinnustefnu og loftslagsmálum.

Niðurstöður greiningar skulu kynntar opinberlega eigi síðar en 1. desember 2027.

Flutningsfyrirtækið skal vinna greiningu í samstarfi við og á grundvelli vinnu starfshóps innviðaráðuneytisins um vernd mikilvægra innviða og mótvægisáðgerða gegn ógn af völdum eldsumbrota, og eftir atvikum annarri v. Sú vinna byggir að nokkru leyti á langtímahættumati Veðurstofu Íslands vegna náttúruvárs sem nú hefur verið unnið fyrir Reykjanes.

Markmið greiningar er bæði að greina stöðu og mögulegar mótvægisáðgerðir flutningskerfisins m.t.t. áfallapóls og leggja til aðferðir fyrir reglulegt mat flutningsfyrirtækisins.

Niðurstöður skulu kynntar fyrir ráðuneytinu í mars 2027.

C. Breytingar á fyrri viðmiðum og meginreglum varðandi lagningu raflína

Við samþykkt þessarar þingsályktunar fellur þingsályktun um uppbyggingu flutningskerfis raforku, nr. 26/148 frá 2018 með breytingum nr. 50/149 úr gildi.

Við samþykkt þessarar þingsályktunar falla einnig úr gildi eftirfarandi liðir þingsályktunar nr. 11/144 um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína: liður 1.2 *Landshlutakerfi raforku*, 1.3. *Meginflutningskerfi raforku* og 1.4. *Markmið um hlutfall jarðstrengja árin 2020, 2025 og 2035*.

Greinargerð

1. Inngangur

Í 39. gr. a raforkulaga, nr. 65/2003, með síðari breytingum, segir að ráðherra skuli á fjögurra ára fresti leggja fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku.

Samkvæmt 9. gr. a raforkulaga skal flutningsfyrirtækið a.m.k. annað hvert ár leggja fyrir Raforkueftirlitið til samþykktar kerfisáætlun um uppbyggingu flutningskerfisins. Samspil kerfisáætlunar við stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku er hannað til að tryggja lýðræðislega aðkomu Alþingis að mótun megininnviða án þess að ganga gegn skuldbindingum Íslands samkvæmt EES-samningnum. Af 22. gr. þriðju raforkutilskipunar ESB (2009/72/EB) leiðir að sjálfstætt eftirlitsstjórnvald skuli bera ábyrgð á yfirferð og samþykki kerfisáætlunar.

Til að tryggja aðkomu löggjafans var því farin sú leið, með 39. gr. a í raforkulögum, að ráðherra leggi á fjögurra ára fresti fram tillögu til þingsályktunar um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku, eins og áður var gert með þingsályktun nr. 26/148 um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku. Af 9. gr. a laganna leiðir að nánari útfærsla mannvirkja í kerfisáætlun, til dæmis álitamál varðandi val milli loftlína og jarðstrengja sem og forsendur valkostagreininga, ræðst af stefnu stjórnvalda á hverjum tíma.

2. Markmið tillögunnar

Stefnu þessari er ætlað að veita leiðsögn við uppbyggingu flutningskerfis raforku og þau markmið sem stefnt skal að. Flutningskerfi raforku er einn af grunninnviðum samfélagsins og forsenda settra markmiða í byggðamálum og atvinnustefnu, svo dæmi séu tekin, sem og orkuskipta og skuldbindinga í loftslagsmálum.

Í tillögu þessari eru sett fram markmið sem eiga að tryggja að flutningskerfið geti staðið undir lögbundnu hlutverki sínu og stuðlað að markmiðum stjórnvalda um að rjúfa kyrrstöðu í orkumálum og stuðla að jákvæðri þróun í byggða- og atvinnumálum. Aðgerðir sem stuðla að framangreindum markmiðum munu samhliða stuðla að auknu áfallapoli flutningskerfisins og samfélagsins alls.

Það er einnig markmið að flutningskerfið standi hvorki í vegi fyrir því að ríkið standi við skuldbindingar sínar í loftslagsmálum né stöðvi orkuskipti. Jafnframt er mikilvægt að uppbyggingin endurspegli meginmarkmið um réttlát orkuskipti, þar sem ávinningur orkuskipta og aðgengi að öruggri raforku skiptist með sanngjörnum hætti milli íbúa og landshluta.

Til þess að ná settum markmiðum þarf að ganga rösklega til verka við styrkingu flutningskerfis raforku. Stjórnvöld leggja því áherslu á að stjórnsýsla allra mála sem að því snúa gangi eins hratt fyrir sig og unnt er.

3. Framsetning tillögunnar

Tillagan er efnislega þrískipt.

Fyrsti hlutinn, A-liður, snýr að almennum atriðum er varða uppbyggingu flutningskerfis raforku. Þar eru settir fram tólf töluliðir sem skýra stefnu stjórnvalda. Fjallað er ítarlegar um hvern og einn í greinargerð.

Annar hluti, B-liður, kveður á um tvö rannsóknarverkefni sem skulu vera innlegg í framtíðarstefnu um uppbyggingu flutningskerfisins, líkt og skýrslan [Jarðstrengir í flutningskerfi raforku](#) sem var unnin í samræmi við ákvæði gildandi stefnu.

Þriðji hlutinn, C-liður, fjallar um breytingar á fyrri viðmiðum sem birtust annars vegar í stefnu stjórnvalda um lagningu raflína, þingsályktun 11/144 og hins vegar í gildandi stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku.

4. A-liður tillögunnar. Áherslur við uppbyggingu flutningskerfis raforku til lengri tíma

4.1. Tengsl stefnu um uppbyggingu flutningskerfis við stefnu ríkisstjórnar og aðrar opinberar stefnur

Í stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnar Samfylkingar, Viðreisnar og Flokks fólksins lögð áhersla á að rjúfa kyrrstöðu og fjárfesta í innviðum til að auka verðmætasköpun um land allt. Einnig er vikið sérstaklega að aðgerðum til að auka orkuöflun, styrkja flutningskerfi og bæta orkunýtni þannig að stutt verði við orkuskipti og verðmætasköpun um land allt. Ferli leyfisveitinga verði einfaldað og dregið verði markvisst úr losun gróðurhúsalofttegunda.

Öll framangreind markmið eru háð því að uppbygging flutningskerfis raforku gangi hratt fyrir sig.

Þingsályktunartillögu þessari er ætlað að leysa af hólmi núgildandi stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku sem samþykkt var með þingsályktun nr. 26/148 á 148. löggjafarþingi með breytingum sem urðu með ályktun nr. 50/194 á 149. löggjafarþingi. Sú stefna hefur að mörgu leyti reynst vel sem leiðarljós í raforkumálum. Ýmis atriði þarfnast þó endurskoðunar og breytinga.

4.2. Almenn áhersluatriði við uppbyggingu flutningskerfis raforku.

Í A-lið tillögunnar eru sett fram áhersluatriði sem lagt er til að höfð verði að leiðarljósi við uppbyggingu á flutningskerfi raforku.

Ákvæðin byggjast að verulegu leyti á þeim megináherslum sem fram koma í núgildandi stefnu, en eru jafnframt að nokkru leyti endurorðuð í því skyni að skýra betur hlutverk flutningskerfisins, lögbundnar skyldur flutningsfyrirtækisins og tengsl uppbyggingar við orkuskipti, atvinnu- og byggðaðpróun, afhendingaröryggi og áfallapol. Þá fela einstök ákvæði í sér nýjar áherslur eða efnislegar breytingar frá gildandi stefnu sem gerð er nánari grein fyrir í skýringum við einstök ákvæði.

Í fyrsta tölulið nýrrar stefnu er lögð áhersla á mikilvægi flutningskerfis raforku sem einn af grunninnviðum samfélagsins, á pari við vatnsveitur, samgöngu og fjarskiptainnviði. Mikilvægi flutningskerfis raforku fyrir atvinnu- og byggðaðpróun, áfallapol samfélaga og markmiða um orkuskipti og kolefnishlutleysi er óumdeilanlegt. Ef færa á orkukerfi samfélagsins frá jarðefnaeldsneyti yfir í raforku verður fyrst að styrkja flutningskerfið. Í grunninn er nýr töluliður í samræmi við 1. tölulið gildandi stefnu og þeirri megináherslu að flutningskerfi raforku sé hluti af grunninnviðum samfélagsins en auk þess er hnykk sérstaklega á því að flutningskerfið sé byggt upp og rekið af flutningsfyrirtæki í opinberri eigu.

Annar töluliður er að meginstefnu til óbreyttur frá öðrum tölulið gildandi stefnu. Tillagan felur í sér skýrari áherslu á að flutningsfyrirtækið geti uppfyllt skyldur sínar samkvæmt 9.gr raforkulaga, auk þess sem vísað er sérstaklega til markmiðsákvæðis 1. gr. laganna. Þar kemur fram að markmið raforkulaga sé að stuðla að þjóðhagslega hagkvæmu raforkukerfi og efla þannig atvinnulíf og byggð í landinu. Í því skyni skal:

1. Skapa forsendur fyrir samkeppni í vinnslu og viðskiptum með raforku, með þeim takmörkunum sem nauðsynlegar reynast vegna öryggis raforkuafhendingar og annarra almannahagsmuna.

2. Stuðla að skilvirkni og hagkvæmni í flutningi og dreifingu raforku.

3. Tryggja fullnægjandi raforkuöryggi, hagsmuni neytenda og neytendavitund á raforkumarkaði.

4. Stuðla að nýtingu endurnýjanlegra orkugjafa.

5. Taka tillit til umhverfissjónarmiða.

Saman ramma fyrstu tveir töluliðirnir inn mikilvægi flutningskerfis raforku til að ná þeim markmiðum sem kveðið er á um í 1.gr raforkulaga. Þeir töluliðir sem á eftir koma í þessari tillögu fela í sér nánari stefnu um hvernig haga skal uppbyggingu flutningskerfisins. Þessar áherslur eru í samræmi við markmiðsákvæði raforkulaga.

Í þriðja tölulið stefnunnar er kveðið á um mikilvægi þess að uppbygging flutningskerfisins eigi sér stað með ríku samráði og fyrirsjáanlegum og traustum áætlunum í takt við opinbera stefnu og skuldbindingar. Byggt er á sjötta tölulið gildandi stefnu um opið og fyrir fram skilgreint ferli innan ramma kerfisáætlunar. Kerfisáætlun skal byggjast á raunhæfum sviðsmyndum um þróun raforkunotkunar. Við mat á valkostum í kerfisáætlun skal líta til stefnumörkunar ríkisins á sviði orku-, atvinnu-, byggða-, umhverfis- og loftslagsmála.

Lögð er sérstök áhersla á að undirbúningur og afgreiðsla mála vegna uppbyggingar flutningskerfisins gangi hratt fyrir sig. Með lögum nr. 35/2023 var mælt fyrir um heimild til skipunar raflínunefndar sem ætlað er að stuðla að skilvirkari skipulagsbreytingum og afgreiðslu eins framkvæmdaleyfis. Því er lögð áhersla á að sækjast skuli eftir tímanlegri skipan raflínunefndar þar sem það á við.

Tafir á uppbyggingu flutningskerfisins eru kostnaðarsamar, bæði í beinum fjárútlátum og vegna tapaðra tækifæra sem leiða til þess að samfélagið verður af jákvæðum áhrifum nýrrar atvinnuuppbyggingar. Komið hafa fram greiningar frá bæði orkufyrirtækjum og hagsmunasamtökum sem sýnt hafa fram á milljarðakostnaðar vegna flutningstakmarkana og tapaðra tækifæra sem rekja má beint til tafa við uppbyggingu flutningskerfis raforku. [Samtök lðnaðarins sendu í maí 2024](#) frá sér greiningu sem mat kostnað iðnfyrirtækja vegna raforkuskerðinga fyrri hluta þess árs á 14-17 milljarða króna. Landsnet gaf í febrúar 2023 út skýrslu sem mat [kostnað við skerðingar veturinn 2021-22 sem rekja má til flutningstakmarkana](#) í kerfinu á 5 milljarða króna. Í skýrslu [OECD um íslenskt efnahagslíf frá 2025](#) voru þessi áhrif metin sem 0,5% af vergri landsframleiðslu á ári. Meðal lykilskilaboða í skýrslunni var að flýta uppbyggingu og einfalda leyfisveitingaferli fyrir orkuvinnslu og -flutning.

Mörg dæmi mætti tína til um kostnaðarsamar tafir á uppbyggingu flutningskerfisins og tafir og málaferli í kringum Suðurnesjalínu 2 eru eitt slíkt dæmi. Vonir standa nú til að línan verði spennusett á næsta ári, um það bil tveimur áratugum eftir að flutningsfyrirtækið tilkynnti Landeigendum fyrst um fyrirætlanir sínar. Á meðan hafa þessar tafir bæði skert afhendingaröryggi og afhendingaretu raforku á Reykjanesi með tilheyrandi áhrifum á atvinnuþróun og áfallapol samfélagsins.

Í skýrslu alþjóðlega ráðgjafafyrirtækisins Frontier Economics fyrir Landsnet frá árinu 2022 - [Töpuð tækifæri vegna takmarkana í flutningskerfinu](#) var tekið dæmi af vaxandi nýsköpunarfyrirtæki í líftækniðnaði sem gat ekki stækkað vegna takmarkaðrar afhendingargetu

á raforku. Var mat skýrslunnar að þar yrði samfélagið á af 40 vel launuðum störfum sem á þeim tíma vorum um 35% yfir meðallaunum samfélagsins.

Í annarri skýrslu Frontier Economics og Landsnets frá árinu 2020 [The Economic Benefit of Headroom in the Icelandic Power Network](#) var sýnt fram á hvernig launaþróun almennings hélst í hendur við aðgengi sveitarfélaga að raforku. Var þar sýnt fram á skaðleg áhrif á líf skjör almennings þegar flutningskerfi raforku takmarkar aðgengi að raforku og þar með atvinnuþróun til lengri tíma. Tiltæk afhendingargeta raforku er nú víða á landinu nánast engin með tilheyrandi takmörkunum á atvinnuþróun og versnandi samkeppnisstöðu þeirra byggða.

Markmið þriðja töluliðs er að draga úr töfum á uppbyggingu flutningskerfisins með því að skapa traust og skilning á áformum flutningsfyrirtækisins sem og að forðast tímafrekar deilur um uppbyggingu kerfisins.

Fjórði töluliður byggist á 3. og 7. töluliðs gildandi stefnu og felur að því leyti í sér framhald fyrri stefnu um að styrkja flutningskerfið, auka afhendingaröryggi og styðja við fjölbreytta atvinnusköpun um land allt. Breytingin felst í því að auk afhendingaröryggis er nú vísað sérstaklega til afhendingargetu og að Vestfirðir og Norðausturland eru tilgreind sem sérstök áherslusvæði auk þess sem lögð er áhersla á að auka flutningsgetu milli landshluta.

Í gildandi stefnu var kveðið á um forgang uppbyggingar við Eyjafjörð, Vestfirði og Suðurnes. Með uppbyggingu flutningskerfis raforku hefur staðan við Eyjafjörð bæst mikið og áframhaldandi uppbygging með samtengingu landshluta mun halda áfram að bæta stöðu raforkumála á Norðurlandi öllu, sérstaklega á Norðurlandi-vestra í kringum Blönduvirkjun. Framkvæmdir við Suðurnesjalínu 2 eru í gangi og gert er ráð fyrir því að með spennusetningu hennar muni ástand raforkumála á Suðurnesjum batna verulega.

Staða raforkumála er hins vegar enn verið óviðunandi á Vestfjörðum og Norðausturlandi. Stjórnvöld telja það forgangsmál að bæta þar úr og stuðla þannig að því að þau tækifæri sem sannarlega eru til staðar í þeim landshlutum um uppbyggingu innviða og jákvæðrar samfélagsþróunar geti raungerst. Styrking flutningskerfisins á svæðunum er grunnforsenda þess að svo geti orðið og hafa flutningsfyrirtækisins og umhverfis-, orku- og loftslagsmálaráðuneytið gert með sér samkomulag um tímasett markmið um uppbyggingu á Norðausturlandi.

Meginflutningskerfi raforku er hryggjarstykkið í raforkukerfi landsins og byggðalínuhringurinn í kringum 50 ára gamall, byggður á áttunda og níunda áratug síðustu aldar, fyrir samfélag sem notaði 4 GWst árið 1984, samanborið við 20 GWst árið 2023. Langvarandi flutningstakmarkanir um byggðalínuhringinn hafa takmarkað hagkvæma nýtingu virkjana, staðið í vegi fyrir nýtingu hagkvæmra virkjanakosta, veikt afhendingaröryggi og orkuöryggi þjóðarinnar. Til dæmis um það má nefna að Blönduvirkjun hefur sögulega verið vannýtt vegna flutningstakmarkana. Flutningstakmarkanir voru stór þáttur í ítrekuðum raforkuskerðingum undanfarinna ára og koma líka í veg fyrir nýtingu hagkvæmra virkjanakosta. Flutningstakmarkanir hafa dregið úr stöðugleika raforkukerfisins og spiluðu hlutverk í því hversu alvarlegar afleiðingar urðu við útslátt Norðurláls í október 2024. Samtenging landshluta með endurnýjun byggðalínunnar til að létta á þessum flutningstakmörkunum er því að forgangsmál.

Fimmti töluliður fjallar um mikilvægi þess að samræma uppbyggingu flutningskerfis og orkuvinnslu. Mikið hagræði felst í því að virkjanir séu bæði nálægt flutningskerfinu og byggðar á svipuðum tíma svo flutningsvirki standi ekki ónýtt eða vannýtt til lengri tíma. Þannig getur samræmd áætlanagerð skapað forsendur fyrir hagkvæmari uppbyggingu nýrra virkjanaklasa í samræmi við markmið um skilvirkt og þjóðhagslega hagkvæmt raforkukerfi.

Samræmdar áætlanir um uppbyggingu flutningskerfis og virkjana á nýjum svæðum geta skilað þjóðhagslegu hagræði og breytt hagrænu mati einstakra virkjunarkosta. Til dæmis með því að koma í veg fyrir brautryðjendaóhagræði þar sem fyrsti uppbyggingarðaðili ber óeðlilega stóran hluta kostnaðar við uppbyggingu sem gagnast fleiri aðilum. Með brautryðjandaóhagræði er vísað til enska hugtaksins first-mover disadvantage sem á sér ekki rótgróna íslenska samsvörun.

Á síðustu árum hefur samsetning raforkukerfa í heiminum tekið verulegum breytingum. Hlutdeild raforkuvinnslu og raforkugeymslu sem tengist flutningskerfum um aflrafeindabúnað (umbreyta) hefur aukist og sambærileg þróun er þegar hafin á Íslandi. Vindorkuver, rafhlöðugeymslur og aðrar umbreytitengdar einingar hafa aðra rekstrareiginleika en hefðbundnar samfasa rafvélar og gera því auknar kröfur til uppbyggingar og rekstrar flutningskerfisins. Þessi þróun kallar á að uppbygging flutningskerfisins taki í auknum mæli mið af staðsetningu, umfangi og tímasetningu nýrrar raforkuvinnslu, raforkugeymslu og raforkunotkunar. Samræmd áætlanagerð skapar þannig forsendur fyrir hagkvæmari nýtingu innviða, bætir rekstraröryggi raforkukerfisins og dregur úr hættu á að nauðsynlegar styrkingar flutningskerfisins dragist aftur úr uppbyggingu nýrrar vinnslu eða að fjárfest sé í innviðum sem nýtast ekki sem skyldi.

Samræmd uppbygging flutningskerfis og tenging virkjana, t.d. á Vestfjörðum getur tryggt flutningsfyrirtækinu forsendur til að ná lögbundnum markmiðum sínum með minni tilkostnaði fyrir kerfið í heild en ef flutningskerfið eitt er nýtt til að tryggja viðunandi ástand.

Þar sem slíkur ávinningur er til staðar er mikilvægt að flutningsfyrirtækið taki mið af honum í áætlanagerð sinni. Það felur meðal annars í sér að samræma uppbyggingu flutningskerfis, nýrrar raforkuvinnslu, raforkugeymslu og raforkunotkunar þannig að fjárfestingar í innviðum nýtist sem best og stuðli að öruggu, hagkvæmu og sjálfbæru raforkukerfi.

Sjötti og sjöundi töluliður fjalla um afhendingaröryggi í flutningskerfinu. Stefna um tvítengingu afhendingarstaða sem fram kemur í 7. áherslulið núgildandi stefnu er endurskoðuð þar sem hún hefur sett mikinn þrýsting á flutningsfyrirtækið og er talin líkleg til að leiða til gjaldskrárhækkana sem hefur valdið áhyggjum af kostnaði notenda. Rýmri tímarammi til að klára tvítengingu afhendingarstaða skapar einnig aukið svigrúm fyrir fjárfestingar í forgangsverkefnum í flutningskerfinu, samtengingu landshluta og styrkingu á Vestfjörðum og Norðausturlandi.

Heimilt er að víkja frá markmiðum um tvítengingu afhendingarstaðar þar sem uppbygging kerfisins er áætluð í áföngum eða þar sem eðli þjónustu þeirrar sem tengist nýjum afhendingarstað í meginflutningskerfinu leyfir, svo sem við uppbyggingu stórra hleðsluinnviða fyrir orkuskipti á landi, enda sé sýnt fram á að kostnaður við tvítengingu sé nægur til að tefla hagkvæmni verkefnis í tvísýnu.

Tímasett markmið hafa verið færð aftur um fimm ár og aukin áhersla er lögð á að ná sambærilegum niðurstöðum með fleiri leiðum en tvítengingu flutningskerfis á hverjum afhendingarstað. Markmið þessara breytinga er að draga úr fyrirséðri hækkun kostnaðar hjá notendum og leita hagkvæmari lausna með auknu samstarfi flutningsfyrirtækis, dreifiveitna og orkuvinnslu þar sem það getur átt við. Til skemmri tíma er hægt að leita lausna sem skila svipaðri niðurstöðu og tvítenging, enda þótt tvítengingar afhendingarstaða sé hið endanlega markmið í uppbyggingu flutningskerfisins. Lausnir á borð við snjallnet, rafhlöður eða ýmis konar markaðslausrer eru eins og notendasvörun eru meðal þeirra lausna sem gætu nýst í þeim tilgangi.

Áttundi töluliður byggist á 8. tölulið gildandi stefnu um að flutningskerfið styðji við aukin orkuskipti og kveður á um að flutningskerfið tryggi dreifiveitum nægjanlega afhendingargetu til

að standa undir orkuskiptum. Breytingin felst helst í því að orðalagið vísar sérstaklega til hlutverks flutningsfyrirtækisins gagnvart dreifiveitum. Vilji stjórnvalda stendur til þess að uppbygging raforkukerfisins sé unnin í góðri samvinnu svo ná megi settum markmiðum í loftslagsmálum og orkuskiptum og lágmarka áhættuna af orkuskiptum fyrir samfélagið.

Með níunda töluliði er lagt til að ákvæði 1.3. og 1.5 í stefnu stjórnvalda um lagningu raflína samkvæmt þingsályktun nr. 11/144 verði tekið upp í stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfisins með lítilsháttar breytingum. Framsetning tillögunnar felur ekki í sér verulega efnislega stefnubreytingu. Tillagan er í samræmi við niðurstöður greiningar sem gerð var á grundvelli gildandi stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku. Tæknilegar takmarkanir setja verulegar skorður við lagningu jarðstrengja í meginflutningskerfinu. Skal nýting þeirra vera á stuttum og afmörkuðum köflum þar sem nýting jarðstrengja er sérstaklega aðkallandi vegna umhverfis- eða öryggissjónarmiða, til dæmis við flugvelli eða þau sérstöku svæði sem kveðið er á um í greininni.

Kostnaðarmunur jarðstrengja á hærri spennustigum er verulegur og kallar á varkárni í lagningu jarðstrengja á hærri spennustigum. Hafa skal í huga að kostnaður við jarðstrengslagnir umfram kostnað við loftlínur er greiddur af notendum kerfisins. Mikilvægt er að tryggja, eins og kostur er, hagkvæmt verð notenda kerfisins við raforkuflutning.

Breyting hefur orðið á stefnu um kostnaðarmismun í samræmi við dóma Hæstaréttar 27. maí 2026 í málum nr. 66, 67 og 68/2025 um heimild til eignarnáms vegna Suðurnesjalínu 2. Segir orðrétt í dómi:

Að því er varðar mat á kostnaði framkvæmdarinnar og mismunandi raunhæfum útfærslum hennar var sá annmarki á undirbúningi málsins að ekki var með tölulegum samanburði leitast við að leggja mat á og bera saman rekstrarkostnað á líftíma loftlínu annars vegar og jarðstrengs hins vegar. Í ljósi þeirra krafna um meðalhóf sem leiða af 72. gr. stjórnarskrárinnar, sbr. 12. gr. stjórnarsýslulaga, getur hér ekki ráðið úrslitum þótt í stefnu stjórnvalda samkvæmt þingsályktun nr. 11/144 væri aðeins gert ráð fyrir því að slíkur samanburður færi fram á grundvelli núvirtu stofnkostnaðar. Er þá haft í huga að mat á þjóðhagslegri hagkvæmni framkvæmdar í skilningi 1. gr. raforkulaga getur eftir eðli málsins sjaldnast takmarkast við stofnkostnað einvörðungu.

Taka skal fram að upphaflegri stjórnartillögu um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína var lagt til að samanburður á kostnaði við jarðstrengi og loftlínur skyldi byggjast á núvirtum stofnkostnaði ásamt rekstrarkostnaði yfir líftíma mannvirkis. Hámarkskostnaðarhlutfallið átti þá að vera 1,5.

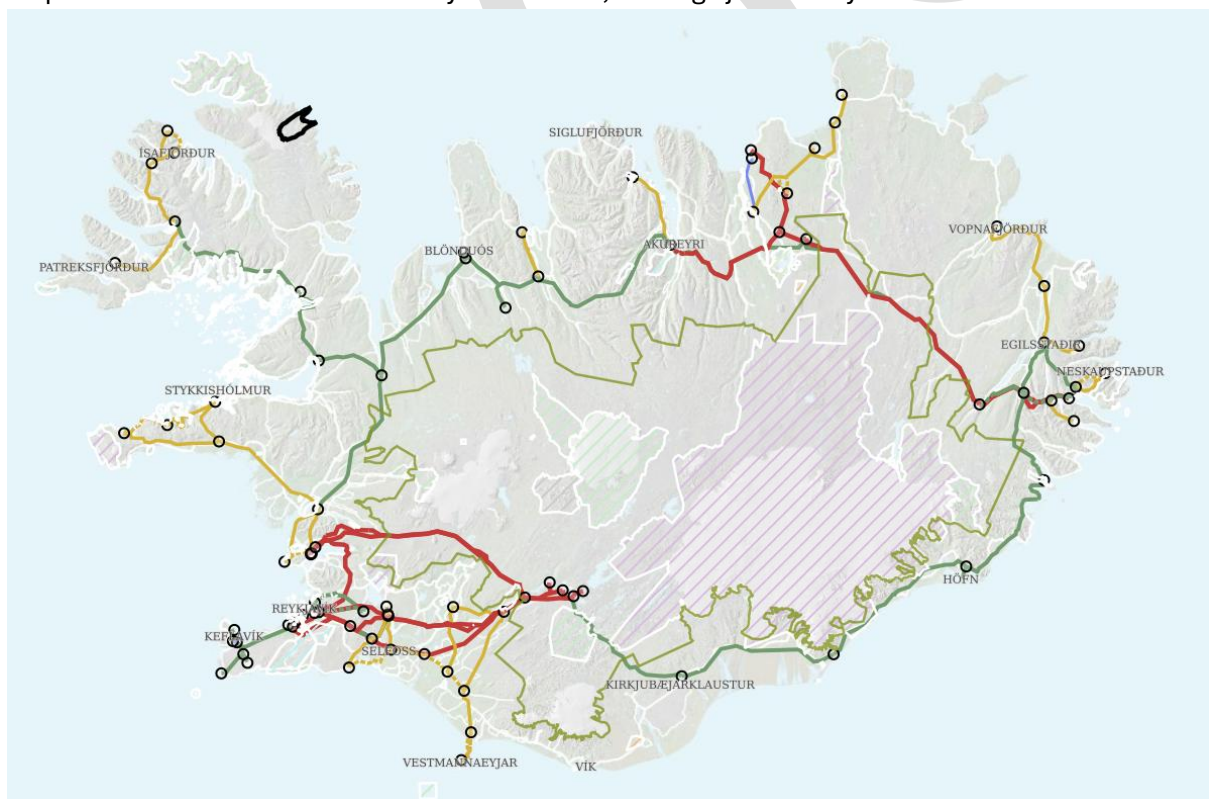
Í meðförum þingsins var þessari aðferðafræði breytt. Meiri hluti atvinnuveganefndar lagði til að líftímakostnaður yrði felldur úr matinu með þeim rökstuðningi að slíkir útreikningar væru flóknir og hagstæðir jarðstrengjum. Þess í stað var ákveðið að miða eingöngu við stofnkostnað, en hámarkskostnaðarhlutfallið var í staðinn hækkað úr 1,5 í 2,0. Þessi breyting varð að endanlegri stefnu stjórnvalda, en eins og fram kemur hefur Hæstiréttur nýverið gert athugasemdir við þessa útilokun líftímakostnaðar við beitingu eignarnámsheimilda. Til að gæta samræmis er líftímakostnaðarhlutfall því sett sem 1,5, líkt og upphaflega var lagt upp með.

Þótt Hæstiréttur hafi komist að þeirri niðurstöðu í umræddu máli að þessi tiltekni annmarki á undirbúningi teldist ekki verulegur, hefur ákvæðum stefnunnar verið breytt til samræmis við dóminn til að fyrirbyggja að rannsókn mála verði ábótavant í framtíðinni.

Með tíunda tölulið er sameinað og endurorðað efni sem áður kom fram í 10. og 12. tölulið gildandi stefnu. Ekki er gert ráð fyrir efnislegri breytingu á þeirri megináherslu að við val á línuleiðum skuli taka ríkt tillit til friðlýstra svæða, svæða sem njóta sérstakrar verndar og sjónrænna og annarra umhverfisáhrifa. Breytingin felst fyrst og fremst í samþættingu og einföldun framsetningar. Lögð er áhersla á að leitast sé við að draga úr sjónrænum áhrifum nýrra flutningsmannvirkja þannig að þau falli vel að umhverfi eða lágmarki sjónræn og önnur umhverfisáhrif. Leita skal leiða til þess að lágmarka áhrif á friðlýst svæði samkvæmt 37. gr. og 61. gr. laga um náttúruvernd.

Ellefti og síðasti töluliður stefnunnar fjallar um mögulega tengingu íslenska raforkukerfisins við útlönd í gegnum sæstreng. Greinin stendur orðrétt og óbreytt frá gildandi stefnu. Tenging íslenska raforkukerfisins við Evrópu myndi gjörbreyta stöðu raforkumála á Íslandi og áform um tengingu íslenska raforkukerfisins við Evrópu í gegnum sæstreng skulu áfram vera háð samþykki Alþingis.

Nokkur áhersluatriði gildandi stefnu falla brott, ýmist vegna breyttrar stefnu eða framsetningar. Áhersluatriði 4. í gildandi stefnu: „Skoða skal að hve miklu leyti megi nýta jarðstrengi með hagkvæmum hætti við uppbygginguna. Ekki verði ráðist í línulagnir yfir hálendið.“ Þessi grein fellur brott. Fyrri hluti áhersluatriðisins hefur nú þegar verið unninn með greiningu þeirri sem kveðið var á um í B-lið stefnunnar. Einnig fjallar 9.. töluliður tillögu þessarar um lagningu jarðstrengja. Seinni hlutinn fellur úr gildi þar sem ógjörningur er að byggja flutningskerfi raforku án þess að farið sé einhvers staðar yfir hálendið, eins og sjá má á Mynd 1 að neðan.



Mynd 1 Íslandskort sem sýnir flutningskerfi raforku, miðhálendi og friðlýst svæð. Ljósgræn línan afmarkar miðhálendið og skyggð svæði friðlýsingar. Litakóði flutningskerfisins táknar ólík spennustig. Heimild: Vefsja.is

Ákvæði 9. og 10. töluliðar leggja skýrar línur um náttúru- og umhverfisvernd í tengslum við uppbyggingu flutningskerfis raforku.

Fimmta áhersluatriði gildandi stefnu: „Gæta skal jafnvægis milli efnahagslegra, samfélagslegra og umhverfislegra áhrifa við uppbygginguna“ fellur niður þar sem það er óskýrt og illa til þess fallið að móta stefnu um uppbyggingu flutningskerfis raforku. Í stað koma skýrari áherslur í öðrum töluliðum tillögu þessarar.

Ellefta áhersluatriði gildandi stefnu: „Við uppbygginguna skal tryggja, eins og kostur er, hagkvæmt flutnings- og dreifiverð til allra raforkunotenda“ fellur brott þar sem megináhersla þessarar stefnu er tímanleg uppbygging flutningskerfisins. Eftirlit með hagkvæmum uppbyggingaráforum og rekstri flutningsfyrirtækisins verður eftir sem áður á ábyrgð Raforkueftirlitsins.

Þrettánda áhersluatriði gildandi stefnu: „Jarðstrengi skal svo sem kostur er leggja meðfram vegum.“ fellur brott. Ákvæðið vinnur gegn ákvæðum tillögu þessarar um takmörkun jarðstrengslengda í flutningskerfinu þar sem því fylgir að jafnaði aukin vegalengd að leggja strengi í vegköntum.

Fimmtánda áhersluatriði gildandi stefnu: „Afhendingaröryggi raforku skal metið við valkostagreiningu, sem og kostnaður við að tryggja það“ fellur brott þar sem það er talið óþarft enda hluti af mati á hagkvæmri uppbyggingu og sjötta og sjöunda töluliðs tillögu þessarar.

5. B-liður tillögunnar. Rannsóknir og greiningar.

Í núgildandi stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfisins er kveðið á um að fram skyldu fara rannsóknir á áhrifum mismunandi tæknilegra lausna við lagningu raflína. Sú rannsókn var unnin af Hirti Jóhannsyni rafmagnsverkfræðingi og niðurstöðum skilað með skýrslunni *Jarðstrengir í flutningskerfi raforku: Takmarkanir og áhrif notkunar jarðstrengja á hæstu spennustigum flutningskerfa raforku*. Á grundvelli þeirrar skýrslu eru nú lagðar skýrari línur um að í meginflutningskerfinu skuli stuðst við loftlínur nema í sérstökum undantekningatilfellum. Í þingslályktunartillögu þessari er lagt til að kveðið verði á um tvær nýjar rannsóknir sem tengjast flutningskerfi raforku og uppbyggingu þess.

Undanfarin ár hefur umræða um samkeppnishæfni raforkukerfis og orkukræfra atvinnugreina að miklu leyti snúist um stöðu flutningskerfisins og kostnaði við flutning raforku. Sams konar áhyggjur heyrast af því að kostnaður við dreifingu raforku geti stöðvað eða dregið úr orkuskiptum. Hér togast á ólík sjónarmið og skilningur á stöðu málaflokksins. Því er hér kveðið á um að fá sjálfstæða og sérfróða aðila til að greina náttúrulega samkeppnishæfni raforkuflutnings og -dreifingar á Íslandi. Markmið greiningarinnar er að stuðla að betri skilningi á samspili sérleyfisfyrirtækja og samkeppnisfyrirtækja í samkeppnishæfni íslensks raforkukerfis og samfélags. Taka skal mið af stöðu flutnings- og dreifikerfa, íslenskum aðstæðum og settri stefnu ríkisins í viðeigandi málaflokkum, s.s. stefnu um uppbyggingu flutningskerfis, orkuöflunarstefnu, byggðapróun, atvinnustefnu og loftslagsmálum.

Breytt staða í alþjóðamálum og aukin hætta á náttúruhamförum eru meðal ástæðna þess að umræða um áfallapol samfélagsins hefur aukist mikið. Um mikilvægi raforku fyrir áfallapol samfélaga þarf ekki að rökræða. Flutningsfyrirtækið skal ráðast í **heildstæða** greiningu á mikilvægi flutningskerfisins fyrir áfallapol íslenska raforkukerfisins.

Líta skal til þjóðaröryggis, manngerðra ógna, náttúruhamfara og loftslagsbreytinga. Að þessu leyti er um nýmæli að ræða þar sem í 16. Áhersluatriði gildandi stefnu var einungis vísað til áfallapols gagnvart náttúruhamförum. Aukin áhætta á náttúruhamförum, loftslagsbreytingum

og breytt heimsmynd hafa aukið ógn við grunninnviði þjóða og kallar á aukna áherslu á áfallapol flutningskerfis raforku.

Flutningskerfi raforku er grundvöllur þess að nútímasamfélag þrífist enda er öll starfsemi nútímasamfélags háð rafmagni. Áfallapol flutningskerfisins er því grundvöllur áfallapols samfélagsins alls. Aukin áhersla á áfallapol flutningskerfisins er í takti við aðgerðaáætlun í loftslagsmálum og mikilvægur þáttur í áfallapoli orkuaðgengis, einu af sjö grunnviðmiðum Atlantshafsbandalagsins.

Landsnet skal leita samstarfs og byggja á vinnu annarra opinberra starfshópa og stofnana sem vinna að skyldum málefnum, t.d. áhættumat Veðurstofunnar, Þjóðaröryggisráð, Neyðarsamstarf raforkukerfisins, eða starfshóp innviðaráðuneytis um varnir mikilvægra innviða.

6. C-liður tillögunnar. Breytingar á stefnu stjórnvalda um lagningu raflína.

Í C-lið Breytingar á fyrri viðmiðum og meginreglum varðandi lagningu raflína er lagt til að við samþykkt þessarar þingsályktunar falli einnig úr gildi eftirfarandi liðir þingsályktunar nr. 11/144 um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína: liður 1.2 *Landshlutakerfi raforku*, 1.3. *Meginflutningskerfi raforku*, 1.4. *Markmið um hlutfall jarðstrengja árin 2020, 2025 og 2035* og 1.5. *Önnur atriði*.

Lagt er til að liðir 1.2 og 1.3 falli niður þar sem efni þeirra er nú tekið upp í stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfisins. Lagt er til að liður 1.4. *Markmið um hlutfall jarðstrengja* falli brott þar sem reynslan af jarðstrengslögnum hefur reynst erfiðari en vonir stóðu til, sérstaklega í flutningskerfinu. Þá eru markmiðin ekki í samræmi við niðurstöður rannsókna á áhrifum mismunandi tæknilegra lausna við lagningu raflína sem unnin var í samræmi við ákvæði stefnu þessarar. Ekki er talið skynsamlegt að leggja þá enn meiri kröfur á dreifiveitur um strenglagnir með því að láta þetta ákvæði standa óbreytt þrátt fyrir breyttar forsendur um jarðstrengslagnir í flutningskerfinu. Þá er lagt til að liður 1.5. falli brott þar sem hann er nú efnislega hluti af níunda töluliði þessarar tillögu.

7. Tengsl við aðrar stefnur stjórnvalda

Tengsl stefnu þessarar við aðrar stefnur stjórnvalda eru margvísleg enda er samfélagslegt mikilvægi raforku óumdeilanlegt. Raforka nýtist í svo gott sem öllum þáttum daglegs lífs og í öllum atvinnugreinum, þótt mismikið sé. Stöðugt og traust flutningskerfi er grundvöllur þess að raforka komist til notenda. Við uppbyggingu flutningskerfis raforku ætti stefna þessi ásamt lögbundnum skyldum flutningsfyrirtækisins að vera til grundvallar við mat á stefnum stjórnvalda á öðrum sviðum.

Stefnu þessari er ætlað að styðja við markmið um réttlát orkuskipti með því að tryggja er að samfélög um land allt njóti ávinnings orkuskipta og hafi sambærilegan aðgang að öruggum og hagkvæmum raforkuinnviðum.

Jafnframt er stefnan nauðsynleg til að markmið stjórnvalda um kolefnishlutleysi árið 2040 verði náð, en það krefst bæði afhendingargetu og tryggs afhendingaröryggis vegna orkuskipta í samgöngum og atvinnustarfsemi um land allt. Stuðningur við atvinnuuppbyggingu á landsbyggðinni er ein af meginstöðum byggðastefnu, þar sem öruggt aðgengi að raforku er lykilatriði fyrir samkeppnishæfni smærri byggðarlaga. Sérstaklega mikilvægt er að bæta stöðu raforkumála á Vestfjörðum og Norðausturlandi.

Þá samræmist stefnan áherslum um aukið áfallapol sem birtast bæði í áfangaskýrslu dómsmálaráðuneytisins um Áfallapol á grundvelli viðmiða Atlantshafsbandalagsins og í Aðlögunaráætlun vegna loftslagsbreytinga 2026-2030. Orkuveitur, og þar með flutningskerfi raforku eru skilgreindar sem ómissandi innviðir. Áfallapol orkuaðgengis er annað af sjö grunnviðmiðum Atlantshafsbandalagsins um áfallapol, [sbr. þgskj 396 — 287. mál. 157. löggjafarþing 2025–2026, einkum skýringar við 19. og 20. gr.](#)

Stefna þessi styður jafnframt við markmið atvinnustefnu, annars vegar með því að skapa aðstöðu til aukinnar verðmætasköpunar og orkuöflunar og hins vegar með hraðari og hagkvæmari uppbyggingu flutningskerfisins.

Áhersla á einföldun og flýtingu stjórnsýslumeðferðar er í fullu samræmi við almenna þróun þessara mála hér á landi sem og í Evrópu. Í því sambandi má benda á lög nr. 30/2026, um breytingu á ýmsum lögum vegna einföldunar og samræmingar leyfisferla á sviði umhverfis- og orkumála. Á vettvangi Evrópusambandsins er sömu þróun fylgt, meðal annars í tilskipun um endurnýjanlega orku (RED II), framkvæmdaáætlun ESB um flutningsnet (e. EU Action Plan for Grids) og flutningsnetapakkanum (e. European Grids Package), þar sem rík áhersla er lögð á einföld og skilvirk leyfisveitingarferli. Þá hefur Efnahags- og framfarastofnunin (OECD) sérstaklega mælt með því að leyfisveitingum verði flýtt hér á landi þegar um er að ræða lykilverkefni á sviði orkuvinnslu og raforkuflutnings.

Tillaga þessi til þingsályktunar um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku er þannig í góðu samræmi við aðrar stefnur ríkisins. Meðal annars um að ýta beri undir orkuskipti í samgöngum og iðnaði, auka orkuöflun, styrkja flutningskerfi og bæta orkunýtni þannig að stutt verði við orkuskipti og verðmætasköpun um allt land.