

Sæstrengur til Bretlands og aðferðafræðin

Fyrr á árinu var kynnt tíu ára áætlun um uppbyggingu evrópska flutningskerfisins fyrir raforku frá ENTSO-E (The European Network of Transmission System Operators for Electricity). Þar er minnst á hugmyndir um sæstreng milli Íslands og Bretlands.

ENTSO-E fer að ýmsu leyti svipaðar leiðir í áætlunum og Rammaáætlun um nýtingu vatnsorku og jarðvarma og notar aðferðafræði með mörg markmið eða viðmið (MCDM Multi Criteria Decision Making).

Markmið í skýrslu ENTSO-E eru nokkur, enska heitið og einingar fylgja með en [.] stendur fyrir [án einingar]:

- B1 Afhendingaröryggi (SoS Security of Supply) [MWh/ári]
- B2 Þjóðhagsleg velferð (SEW Socio-Economic Welfare) [Euro/ári]
- B3 Tengimöguleikar við virkjanir sem framleiða græna orku (RES integration) [.]
- B4 Töþ í flutningskerfinu (variation in Losses) [MWh/ári]
- B5 Breyting í útblæstri koltvísýrlings CO2 (Variation in CO2 emissions) [kT/ári]
- B6 Tæknilegt þanþol og kerfisöryggi (Technical resilience/System Safety) [.]
- B7 Sveigjanleiki (Flexibility) [.]
- C1 Stofnkostnaður mannvirkja (Project Costs) [Euro]
- S1 Umhverfisáhrif (Environmental impact) [.]
- S2 Þjóðfélagsleg áhrif (Social Impact) [.]

Þessi aðferðafræði hefur vafist fyrir mönnum í Rammaáætlun. Menn hafa gjarnan hengt sig í eitt eða örfá atriði til að slá ákvörðunum á frest t.d. vegna umhverfissjónarmiða. Rammaáætlun hefur átt undir högg að sækja vegna þessarar misnotkunar.

Eldri aðferðir tóku bara tillit til atriða, þar sem mælikvarðiinn var fjárhagslegs eðlis. Hinir liðirnir komu síðan inn í formi lágmarkskrafna eða þvíumlíkt. Að ýmsu leyti var það einföld og heppileg leið.

Það var hreint með ólíkindum að lesa aðalviðskiptafrétt Morgunblaðsins (í Viðskiptamogganum) fimmtudaginn 16. okt 2014 um sæstreng til flutninga á raforku milli Íslands og Bretlands. Fyrirsögn fréttarinnar er: „65 milljarða ábata af sæstreng“. Fréttamaðurinn, sem styðst við upplýsingar úr ENTSO-E áætluninni, velur aðeins eitt af fyrrnefndum tíu markmiðum þ.e. hina þjóðhagslegu velferð B2. Öllu hinu er sleppt þ.á.m. kostnaði við mannvirkin skv lið C1 og kostnaði við rekstur, viðhald og ýmis konar rekstraráhættu. Að sleppa því er afar villandi svo ekki sé meira sagt. Mann sundlar við að horfa upp á hvernig niðurstöður ENTSO-E eru mistúlkaðar.

Kostnaður við sæstrengsframkvæmdina, með virkjunum, styrkingu flutningskerfisins á Íslandi, sæstrenginn með endastöðvum og styrkingu flutningskerfisins á Bretlandi gæti verið um 700 milljarðar. Ef árlegur fjármagnskostnaður, kostnaður við rekstur og viðhald og áhættuálag væri áætlað 12% af stofnkostnaði mundi það nema 84 milljörðum á ári. Það gerir þá meira en að þurrka út fyrrgreindan 65 milljarða ábata vegna aukningar á hinni þjóðhagslegu velferð. Og hvar stöndum við þá?

Frétt Mbl heldur áfram: „Björgvin Skúli Sigurðsson, framkvæmdastjóri markaðs- og viðskiptaþróunarsviðs Landsvirkjunar, segir að niðurstaðan sýni fram á öfundsverða stöðu Íslands. „Hún gefur sterklega til kynna að við gætum náð enn meiri arðsemi af orkuauðlindum okkar í framtíðinni.“ Björgvin bendir á að í greiningu ENTSO-E sé ekki lagt mat á það hvernig ábatanum yrði skipt á milli þeirra sem kæmu að slíku verkefni. „Hagsmunir Landsvirkjunar og Íslands eru því

augljóslega þeir að meta hversu mikils virði okkar orkuvinnslustöðvar eru – bæði núverandi og framtíðarvirkjunarkostir – og tryggja að stærstur hluti þess ábata sem slíkur sæstrengur hefði í för með sér myndi fara til Íslands.“

Þarna eru menn með hugmyndir um hvernig ætti að skipta væntanlegum arði af sæstreng, en ekki er minnst á hvernig skipta ætti tapinu, ef af verður. Þessu má líkja við aðferðafræði Enron um síðustu aldamót og háttarlag fyrirtækja sem stuðluðu að Hruninu hér á Íslandi haustið 2008.

Hægt er að vera sammála Björgvin Skúla í að næsta skref í málinu hljóti að vera að hefja viðræður við bresk stjórnvöld og/eða raforkufyrirtæki. Fá á hreint hvaða ívilnanir sæstrengsverkefni mundi fá frá breskum stjórnvöldum og hvaða möguleiki er að fá fjárfesta til að taka þátt í að leggja, eiga og reka sæstrenginn og hvaða kröfur þeir gerðu í því sambandi. En að leggja fram skýrslu ENTSO-E ásamt túlkunum Björgvins Skúla Sigurðssonar, framkvæmdastjóra markaðs- og viðskiptaþróunarviðs Landsvirkjunar, er ekki boðlegt.

Eðlilegast væri að leggja fram aðrar rannsóknir Landsvirkjunar á málinu. Ekki er við öðru að búast en að þær liggi fyrir, en nú eru fimm ár liðin síðan Landsvirkjun lagði fram sæstrengshugmyndir sínar undir forystu forstjórans. Annars ætti þetta að vera í góðu lagi í bili, en í áætlun sinni gerir ENTSO-E ekki ráð fyrir gangsetningu raforkusæstrengs milli Íslands og Bretlands fyrr en í fyrsta lagi árið 2030.

Skúli Jóhannsson, verkfræðingur