

Landsnet hf.
Sverrir Jan Norðfjörð
Gylfaflöt 9
112 Reykjavík

Reykjavík, 20. júní 2014
Tilvísun: 201309098 / 4.2.1

Efni: Umhverfismat Kerfisáætlunar Landsnets 2014-2023

Landsnet hefur kynnt tillögu að kerfisáætlun 2014-2023 ásamt umhverfisskýrslu skv. raforkulögum nr. 65/2003 og lögum um umhverfismat áætlana nr. 105/2006.

Skipulagsstofnun hefur kynnt sér tillöguna ásamt viðaukum og umhverfisskýrslu. Stofnunin fagnar því að kerfisáætlun sé nú unnin með þessum hætti, þannig að lagt sé mat á umhverfisáhrif áætlunar og að tillaga og umhverfismat hljóti opinbera kynningu og umfjöllun. Stofnunin vill koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum við framangreind gögn:

Valkostir og áætlun um þróun meginflutningskerfisins

Í tillögu að kerfisáætlun segir að sett sé fram áætlun Landsnets um þróun meginflutningskerfisins til tíu ára (sjá bls. 16 þar sem segir „Til viðbótar við áætlun um þróun meginflutningskerfisins til tíu ára er kynnt áætlun Landsnets um framkvæmdir næstu þrjú ár ...“). Það er hinsvegar ekki gott að átta sig á í hverju þessi tíu ára áætlun felst. Ekki er í tillögunni kveðið skýrt að orði með það. Af umhverfisskýrslunni og köflum 5.5.1-5.5.3 í tillögunni má ætla að við ákvörðun um framtíðarþróun raforkuflutningskerfisins standi valið á milli þriggja kosta, A, B og C. Hinsvegar segir í samantekt tillögunnar: „Valkostirnir eiga það allir sameiginlegt að enginn þeirra leysir einn og sér þá þörf sem nýtingarflokkur Rammaáætlunar hefur í för með sér. Þó ber að hafa hugfast að hér er horft til tíu ára uppbyggingar og sé horft enn lengra fram í tímann þarf að styrkja kerfið frekari verði nýtingarflokkur Rammaáætlunar fullnýttur.“ Það verður að skilja þessi orð sem svo að þegar horft er til lengri tíma en tíu ára sé gert ráð fyrir uppbyggingu samkvæmt a.m.k. tveimur og hugsanlega öllum þremur valkostunum. Það vekur áleitnar spurningar um hvort forsenda er til að setja umræddar leiðir fram sem valkosti hver við aðra.

Af þeim verkefnum að ráða sem Landsnet hefur unnið að því að undirbúa undanfarin misseri (Blöndulína 3, Kröflulína 3 og Sprengisandslína) má ætla að fyrirtækið líti þegar á valkost A sem fyrsta áfanga þessarar uppbyggingar. Þýðir það að Landsnet sé í tillögu að kerfisáætlun 2014-2023 að setja fram áætlun fyrirtækisins um þróun kerfisins samkvæmt valkosti A á næstu tíu árum en geri þó jafnframt ráð fyrir að kerfið muni halda áfram að þróast samkvæmt valkostum B og/eða C til lengri framtíðar? Þetta kemur ekki skýrt fram.

Valkostir – legukostir, tæknikostir og kerfisútfærslur

Í matslýsingu fyrir umhverfismat Kerfisáætlunar 2013-2023 sem kynnt var haustið 2013 kom fram að matsvinnan myndi byggja á þeim markmiðum sem ná á með umhverfismati áætlana og meðal annars tilgreint það markmið að bera saman umhverfisáhrif valkosta. Í matslýsingunni kom fram að samanburður valkosta myndi fylgja mótun kerfisáætlunarinnar og þeir yrðu bornir saman með tilliti til

umhverfissjónarmiða. Helstu ákvarðanir við mótun valkosta kerfisáætlunarinnar sem snéru að meginflutningskerfinu væru; tæknikostir, kerfisútfærslur (s.s. loflínur eða jarðstrengir) og leiðarval. Fram kom að í umhverfisskýrslu yrðu valkostir bornir saman með tilliti til tilgreindra umhverfisþátta og matsspurninga. Samanburðurinn yrði birtur í töflu, þar sem kæmi fram samantekt á helstu áhrifum fyrir hvern umhverfisþátt og hvernig kostir féllu að viðmiðum sem væru lagðir til grundvallar vægismati áhrifa.

Í kafla 5 í umhverfisskýrslu kerfisáætlunar er fjallað um valkosti við mótun áætlunarinnar. Fram kemur að við matsvinnuna sé litið til valkosta sem mæta þörfum um styrkingu flutningskerfisins og snúi þeir að tveimur megin þáttum, flutningsleiðum og tæknikostum (spennustig, loftlína, jarðstrengur eða blönduð leið). Í umhverfismatinu hafi verið lagt mat á helstu umhverfisáhrif valkosta fyrir þessa meginþætti við ákvörðun um uppbyggingu meginflutningskerfisins.

Í kafla 5.1 í umhverfisskýrslu er fjallað um þrjá valkosti sem snúa að flutningsleiðum (kostir A, B og C) og er svo að skilja að valið liggi á milli þeirra. Í kafla 5.3 er lagt mat á möguleg umhverfisáhrif flutningsleiða samkvæmt þessum þremur leiðakostum á skilgreinda umhverfisþætti. Þar kemur fram að við mat á leiðunum sé ekki gerður greinarmunur á því hvort um sé að ræða loflínu eða jarðstreng eða tekið tillit til mismunandi spennustigs. Ljóst er þó að matið miðast við loflínur fremur en jarðstrengi.

Skipulagsstofnun telur að umfjöllun um mat á valkostum í gögnum Landsnets (þ.e. tillögu að kerfisáætlun, matslýsingu og umhverfisskýrslu) sé misvísandi. Víða er gefið til kynna að gerður verði sambærilegur samanburður á umhverfisáhrifum meginvalkosta, þ.e. leiða, tækniútfærslna (t.d. spennustig) og kerfisútfærslna (loflínur eða jarðstrengir). Raunin er hins vegar sú að í umhverfisskýrslu eru eingöngu valkostir sem snúa að flutningsleiðum (A, B og C) bornir saman með tilliti til tilgreindra umhverfisþátta og matsspurninga, en fyrir tækni- og kerfisútfærslur er eingöngu viðhafður almennur samanburður. Skipulagsstofnun telur því að ekki hafi farið fram það mat á umhverfisáhrifum valkosta sem boðað hefur verið.

Í umhverfisskýrslu er farin sú leið að leggja mat á umhverfisáhrif flutningsleiða A, B og C, burtséð frá tæknilegum valkostum. Skipulagsstofnun telur að ekki sé hægt að leggja að jöfnu þau áhrif sem hlotist geta af jarðstreng og loflínu, sérstaklega ekki sjónræn áhrif og áhrif á víðerni hálendisins. Samanburður línuleiða án tillits til þessa felur í raun í sér mat á loflínum en ekki jarðstrengjum. Með því nær umhverfismat áætlunarinnar illa að veita þær upplýsingar sem nauðsynlegar eru til að taka upplýsta ákvörðun um það hvort og þá hvar eða í hvaða mæli kerfisáætlun skuli gera ráð fyrir lagningu raflína í jörð.

Í stað þess að stilla jarðstrengjum upp sem valkosti við loflínur, virðist Landsnet fara þá leið í umhverfisskýrslunni að skilgreina jarðstrengi sem mótvægisáðgerð við umhverfisáhrif loftlína, sbr. það sem fram kemur í samantekt bls. iv í umhverfisskýrslu. Skipulagsstofnun gerir í sjálfu sér ekki athugasemd við að Landsnet velji þá leið að meta umhverfisáhrif loftlína með jarðstrengi eingöngu setta fram sem mögulega mótvægisáðgerð við umhverfisáhrif loftlína, ef tryggt er að fjallað sé skýrt um hvaða áhrif eru talin verða af því að beita þeirri mótvægisáðgerð. Stofnunin telur þó að eðlilegra hefði verið að stilla upp jarðstrengjum sem valkostum við loflínur. Jafnframt telur stofnunin að umhverfisskýrslan gefi ekki nægilega skýra mynd af samanburði umhverfisáhrifa loftlínu á móti jarðstreng (sem mótvægisáðgerð) í valkostunum þremur A, B og C. Tökum dæmi: Niðurstaða umhverfismats valkosta A, sem felst fyrst og fremst í lagningu Blöndulínu 3, Kröflulínu 3 og Sprengisandslínu, og eins og nefnt er að ofan virðist vera sá valkostur sem Landsnet setur í forgang, er:

Áhrif á land: Neikvæð. Áhrif á landslag og ásýnd: Veruleg neikvæð. Áhrif á jarðmyndanir: Neikvæð. Áhrif á vatnafar: Óveruleg neikvæð. Áhrif á lífríki: Neikvæð. Áhrif á menningarminjar: Óvissa. Áhrif á loftslag: Óveruleg jákvæð. Áhrif á samfélag: Veruleg jákvæð.

Þarna liggur beint við að ætla að mótvægisáðgerðir ættu að beinast fyrst að því að draga úr áhrifum mannvirkjanna á landslag og ásýnd, en einnig á land, jarðmyndanir og lífríki. Skipulagsstofnun telur ekki skýrt hvar og hvernig sett er fram greining og niðurstaða á því hvernig og hversu mikið jarðstrengur í stað loftlínu á hluta eða almennt á leiðum í valkosti A er talinn draga úr þessum áhrifum. Myndi jarðstrengur draga svo úr þessum áhrifum sem mótvægisáðgerð að vægiseinkunn lækkaði um einn eða fleiri flokka fyrir þessa umhverfisþætti?

Áhrif á land, kafli 5.3.1

Í umhverfisskýrslunni eru áhrif valkosta A og C metin neikvæð, en valkosti B verulega neikvæð. Fram kemur að valkostir A og C fari yfir miðhálandið og að leiðin þar „kunni að vera í ósamræmi við stefnu stjórnvalda um vernd ósnortinna víðerna, en hægt sé að draga úr eða jafnvel koma í veg fyrir slíkt rask“. Varðandi valkost B segir að leiðin fari 40% meira um óraskað land en valkostur A og séu slík áhrif ekki afturkræf. Landsnet metur áhrif leiðar B á land verulega neikvæð, sérstaklega vegna stærðar lands sem tekið er undir flutningsmannvirki.

Skipulagsstofnun setur spurningamerki við að draga ályktun um vægi áhrifa svo beint út frá stærð þess lands sem línan fer um. Svo virðist vera að úrslitum ráði að meira land fer undir lengri línu, án tillits til þess hverskonar land og hvar er farið yfir. Benda má á að í kafla 5.3.2 kemur fram að miðað við afmörkun 20 m beltis fyrir beint rask þá fer valkostur A yfir 17 ha af ósnortnu víðerni. Þá má einnig benda á að engin flutningsmannvirki og öryggissvæði/helgunarsvæði eru til staðar í dag á leið valkosti A um miðhálandið, en væntanlega mun leið valkosti B að stórum hluta liggja í eða við eldri línuleið, sem hefur verið raskað.

Áhrif á landslag og ásýnd, kafli 5.3.2

Í umhverfisskýrslunni eru áhrif valkosta A og C á landslag og ásýnd metin neikvæð á heildina litið en verulega neikvæð á hálendinu, en áhrif valkosti B metin neikvæð. Fram kemur að allir valkostirnir kunni að vera í ósamræmi við viðmið sem gilda fyrir vernd landslags. Vatnajökulsþjóðgarður er sérstaklega tilgreindur þegar fjallað er um valkost B, en ekki getið um að hluti línu samkvæmt valkosti A mun verða sýnilegur frá hluta Vatnajökulsþjóðgarðs. Í verndaráætlun þjóðgarðsins eru sérstaklega skilgreind „víðerni Vatnajökulsþjóðgarðs“ sem m.a. ná út fyrir afmörkun þjóðgarðsins til vesturs í átt að Sprengisandi. Skipulagsstofnun telur að betur þurfi að taka mið af umræddum víðernisskilgreiningum þjóðgarðsins og nálægð hans við línuleið valkosti A og C þegar metin eru áhrif hennar á landslag og ásýnd.

Skipulagsstofnun tekur undir það sem segir í umhverfisskýrslu um að þar sem áhrif leiðar samkvæmt valkosti A og C snerti ein stærstu ósnortnu víðerni sem eftir eru í Evrópu megi segja að áhrifin nái jafnvel út fyrir landsteinana. Í því ljósi ítrekar stofnunin jafnframt hversu mikilvægt það er að þessi lykilaætlun um þróun raforkuflutningskerfis landsins byggji á umhverfismati sem leggur ítarlega og með sambærilegum hætti mat á umhverfisáhrif loftlína og jarðstrengja.

Áhrif á jarðmyndanir, kafli 5.3.3

Í umhverfisskýrslu eru áhrif valkosta A og C talin óveruleg til neikvæð á jarðmyndanir, en valkostur B metinn hafa neikvæð áhrif. Fram kemur að valkostir A og C liggi ekki um jarðmyndanir sem njóti verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd og vísað í mynd 5.7. Hins vegar liggi valkostur B um eldhraun sem njóta verndar skv. umræddri grein og valdi þar beinu raski. Miðað við mynd 5.7 virðist sem allar línurnar liggi um eða við eldhraun. Mögulega liggja allar línuleiðirnar um Mývatnssvæðið á röskuðu landi, t.d. við núverandi línuleið. Að mati Skipulagsstofnunar er ekki ljóst hvers vegna leið valkosti B um Friðland að Fjallabaki að því virðist við núverandi línustæði, mun valda meiri áhrifum en línuleiðir um Mývatnssvæðið.

Áhrif á lífríki, kafli 5.3.5

Fram kemur það mat að áhrif valkosta A og C séu neikvæð, en áhrif valkosti B eru metin verulega neikvæð og vega þar mest áhrif á fuglalíf og votlendi og stærð verndarsvæða sem kunna að verða fyrir áhrifum.

Fram kemur að allar leiðirnar munu liggja um jaðar Mývatns-Laxárvæðisins sem er á alþjóðlegri votlendisskrá Ramsarsamningsins, en að auki er greint frá því að leið samkvæmt valkosti C liggja um jaðar Guðlaugstungna og um Andakíl sem jafnframt eru á votlendisskrá Ramsarsamningsins.

Skipulagsstofnun virðist að leið samkvæmt valkosti C liggja fjarri Guðlaugstungum, en rétt væri að taka mið af því að leið valkosta A og C um Sprengisand liggja nærri Þjórsárverum sem eru á umræddri votlendisskrá, einkum vegna auðugs fuglalífs. Þrátt fyrir að leiðirnar skerði ekki beint svæðið, þá kann loftlína á þessari leið að hafa áhrif á fuglalíf Þjórsárvera, en þar er m.a. eitt mesta varpland heiðagæsar á heimsvísu. Skipulagsstofnun telur að við mat á umhverfisáhrifum línuleiða, sérstaklega loftlína, á lífríki sé mikilvægt að taka sérstakt tillit til nálægðar við búsvæði fugla á valista eða ábygðartegunda. Fram kemur í umhverfisskýrslunni að ekki liggja fyrir íslenskar rannsóknir á áflugshættu og því sé hún háð ákveðinni óvissu. Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir að ekki liggja fyrir íslenskar rannsóknir hvað þetta varðar, þá megi varðandi þetta atriði vel taka mið af erlendum rannsóknum og ef um óvissu með tilliti til íslenskra aðstæðna er að ræða verði þá að draga varfærnar ályktanir.

Áhrif á samfélag, kafli 5.3.8

Áhrif af öllum valkostum á atvinnuuppbyggingu eru metin verulega jákvæð og er þá horft til áforma í viðkomandi landshlutum um atvinnuuppbyggingu sem felst að mestu leyti í iðjuverum, gagnaverum og orkuöflun. Valkostir A og C eru taldir hafa neikvæð áhrif á ferðaþjónustu en þau kunni að vera minni ef tekið er tillit til þeirrar óvissu sem fylgir huglægrri ímynd hálendisins sem víðernis.

Í kaflanum kemur fram að leiðin yfir Sprengisand kunni að skipta máli við uppbyggingu ferðaþjónustu að því leyti að sá hópur fólks, sem sækist eftir ósnortnum víðernum og frumstæðum skilyrðum muni ekki sækja inn á Sprengisand ef þar eru háspennulínur. Á hálendinu liggja leiðin um svæði sem skilgreind eru sem verðmæt ferðasvæði m.t.t. upplifunar, afþreyingarmöguleika, innviða, notkunar og framtíðarvirðis skv. flokkun faghóps II um rammaáætlun. Þá er vísað í skoðanakönnun þar sem sýnt hafi verið fram á að ferðamenn telji að háspennulínur eigi ekki heima á ósnortnum víðernum. Þá kemur fram að náttúruferðamennska njóti vaxandi vinsælda og miðhálendi Íslands með ósnortnum víðernum sé mikilvægt fyrir þá grein. Ferðaþjónusta á Íslandi byggir mikið á náttúru landsins og samkvæmt könnunum komi tæplega 90% ferðamanna til landsins vegna hennar. Skipulagsstofnun telur að hér sé um að ræða mikilvæg viðmið fyrir mat á áhrifum valkosta A og C yfir Sprengisand og að ekki sé til staðar sú óvissa til að leggja mat á þau áhrif sem haldið er fram í umhverfisskýrslu.

Því er borið við í umhverfisskýrslu að ekki hafi verið mótuð stefna eða áætlun af hálfu ferðaþjónustunnar um svæði þar sem hagsmunir ferðaþjónustu séu miklir eða skuli njóta ákveðins forgangs og að ekki liggja fyrir hvort Sprengisandsleið sé mikilvæg ferðaþjónustunni eða ekki. Þá er haldið fram í umhverfisskýrslu að til staðar sé óvissa sem fylgi huglægrri ímynd hálendisins sem víðernis og því kunni áhrif af línu um hálendið að geta verið minni en það sem Landnet metur sem neikvæð áhrif á ferðaþjónustu. Í ljósi þess aukna mikilvægis sem ferðaþjónusta gegnir hér á landi, sem og fyrirsjáanlega aukins vægis lítt snortinna svæða með vaxandi ágangi á slík svæði víða um heim, telur Skipulagsstofnun að þau gætu allt eins verið meiri. Varðandi þær fullyrðingar í umhverfisskýrslu að ekki hafi verið mótuð stefna eða áætlun af hálfu ferðaþjónustunnar sem tilgreini mikilvæg svæði eða forgangssvæði, þá bendir Skipulagsstofnun á þá stefnumörkun sem fyrir liggur í svæðisskipulagi miðhálendis sem og það efni sem liggur fyrir í þeim könnunum sem gerðar hafa verið meðal erlendra ferðamanna um ferðavenjur og afþreyingu sem þeir sækjast eftir. Af þeim má ráða að náttúra landsins og landslag skipta ferðaþjónustuna miklu og þegar um er að ræða svæði sem hafa yfir að búa náttúru og landslagi sem er orðið mjög fágætt, má ætla að vægi þess með tilliti til ferðaþjónustu sé mikið. Þá

samþykkti Alþingi árið 2011 þingsályktun um ferðamálaáætlun 2011-2020. Áætlunin felur í sér fjögur meginmarkmið sem hvíla á nokkrum stöðum, þar á meðal; íslenskri náttúru, sem sé auðlind ferðapjónustunnar og mikilvægt sé að byggja upp, vernda og viðhalda ferðamannastöðum um allt land. Þrátt fyrir að ekki sé sérstaklega vikið að ákveðnum landsvæðum í áætluninni með tilliti til mikilvægis, er ljóst að íslensk náttúra er mikilvæg stöð ferðapjónustunnar og mikilvægt að viðhalda ferðamannastöðum um allt land.

Í umhverfisskýrslunni eru sýndir svokallaðir „hápunktar ferðamannastaða“ sem byggja á upplýsingum frá ferðamálasamtökum í hverju héraði. Skipulagsstofnun sýnist að túlka verði þessi gögn með gát, þar sem þau virðast nær eingöngu kortleggja ferðamannastaði á láglendi.

Í umhverfisskýrslu segir hins vegar að beitt sé varúðarreglunni og Sprengisandsleið gefið nokkuð vægi sem mikilvægt svæði fyrir ferðapjónustu, ekki síst vegna ósnortinna víðerna og þeirrar upplifunar sem hálendið veitir. Þrátt fyrir það getur Skipulagsstofnun ekki séð að sú nálgun hafi afgerandi áhrif á mat á áhrifum valkosta A og C.

Samanburður umhverfisáhrifa flutningsleiða, kafli 5.3.9

Í kaflanum er tafla 5.2 sem dregur fram samanburð á valkostum línuleiða A, B og C með tilliti til umhverfisþátta og matsspurninga. Skipulagsstofnun vekur athygli á eftirfarandi atriðum í töflunni:

- Matsspurning 2.1: Áhrif valkosta A og C vegna línu um Sprengisand eru metin neikvæð. Skipulagsstofnun vekur athygli á því að í kafla 5.3.2 kemur fram að miðað við afmörkun 20 m beltis fyrir beint rask fari leiðin um 17 ha af ósnortnu víðerni og þrátt fyrir að mögulega megi hnika henni verði áhrif línu á víðerni langt út fyrir línustæðið sjálft. Þá vísar Skipulagsstofnun til fyrri ábendingar um að jafnframt þurfi að taka mið af skilgreindum víðernum Vatnajökulsþjóðgarðs. Sé tekið mið af þessum áhrifum telur Skipulagsstofnun að áhrif valkosta A og C á víðerni séu vanmetin í þessari samanburðartöflu.
- Matsspurning 2.3: Skipulagsstofnun vísar til fyrri ábendingar um áhrif á eldhraun og þá hvort valkostur A fari ekki um svæði sem njóta verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd.
- Matsspurningar 5.5 og 5.6: Skipulagsstofnun vísar til fyrri ábendinga um að áhrifasvæði loftlína getur með tilliti til áhrifa á fuglalíf náð út fyrir þröngt skilgreint svæði og því beri að taka mið af nálægð línuleiða valkosta A og C við Þjórsárver.
- Matsspurning 7.3: Skipulagsstofnun hefur áður vikið að því hér að framan (í umfjöllun um áhrif á land) að þegar lagt er mat á áhrif umræddra línuleiða er ekki ljóst hvort þær muni liggja í eða nærri núverandi línustæðum, þar sem þau eru til staðar og þá þegar röskuð. Ef nýjar línur verða lagðar í eldri línuleiðir ætti rask væntanlega að verða lítið. Það hlýtur t.d. að eiga við þegar lagt er mat á röskun votlendis. Niðurstaða umhverfisskýrslunnar er að valkostir B og C raski talsvert meira af mýrum en valkostur A og hlýtur þá að byggja á því að ætlunin sé að leggja nýjar línur í óraskað land, í stað þess að leggja þær í þegar raskað línustæði núverandi lína.
- Matsspurning 8.2: Skipulagsstofnun vísar til fyrri ábendinga um vægi miðhálandisins m.t.t ferðapjónustu.
- Matsspurning 8.4: Skipulagsstofnun bendir á að við mat á þessum þætti beri að taka mið af verndaráætlun Vatnajökulsþjóðgarðs, þar sem m.a. stórt svæði vestan og norðvestan við Vatnajökul, fellur flokk II skv. verndarflokkun IUCN. Það felur í sér að svæðið er einkum ætlað til verndar vistkerfum og til útivistar. Á þessum svæðum eru skilgreindar gönguleiðir sem gætu þá verið í nágrenni fyrirhugaðra línuleiða.

Samanburður umhverfisáhrifa, fjöldi umhverfisþátta sem verður fyrir áhrifum

Í lok kafla 5.3.2 um samanburð á umhverfisáhrifum flutningsleiða kemur fram að umrædd tafla 5.2 gefi yfirlit yfir umhverfisáhrif valkosta. Niðurstaða matsvinnunnar sé sú að allir kostir komi til með að valda neikvæðum eða verulega neikvæðum áhrifum á einhvern þeirra umhverfisþátta sem voru til skoðunar.

Áhrifin séu ólík milli leiða, en meginmunur liggir í því hvort flutningsleið fari um hálendið eða meðfram núverandi byggðalínu.

Síðar er tekið saman til samanburðar yfirlit á kortum um fjölda umhverfisþátta sem verða fyrir mögulegum áhrifum á hverjum stað, mynd 5.19. Til grundvallar eru lagðir fimm umhverfisþættir, landslag og ásýnd, jarðmyndanir, lífríki, vatnafar og samfélag innan 10 km áhrifabeltis. Myndin sýnir hvort mögulega verði áhrif af leiðinni og þá á hversu marga umhverfisþætti, óháð því hvort áhrifin teljist óveruleg eða veruleg.

Skipulagsstofnun telur kortin í mynd 5.19 geta gefið verulega villandi skilaboð. Annarsvegar vegna þess að þessi aðferðafræði virðist ganga út frá því að vægi umhverfisáhrifa megi leiða beint af því hve margir umhverfisþættir verða fyrir áhrifum. Hinsvegar vegna framsetningar þessa mats, þar sem notaður er mjög áþekkur litaskali og notaður er í vægiseinkunnum áhrifamats (sbr. töflur 2.1 og 5.2). Framar í 5. kafla (5.3.1-5.3.9) er ráðist í að leggja mat á vægi áhrifa á ákveðna umhverfisþætti og stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar um viðmið og vægi áhrifa. Að því loknu eru hinsvegar dregin upp kort sem sýna fjölda umhverfisþátta sem verða fyrir áhrifum (mynd 5.19) án tillits til vægis áhrifa. Áfram er haldið að vinna með þá aðferð þegar sérstaklega eru bornir saman valkostir A og B í kafla 5.4. Niðurstöður þessa samanburðar skila sér inn í tillögu að kerfisáætlun með eftirfarandi hætti: „Þegar á heildina er litið er það niðurstaða matsvinnu að áhrif þessara valkosta eru ólík, en þegar tekið er mið af mælikvörðum umhverfismatsins mun leið A koma til með að valda minni neikvæðum áhrifum en leið B.“ (bls. 71). Skipulagsstofnun bendir á að þegar eingöngu er horft út frá fjölda þeirra umhverfisþátta sem verða fyrir áhrifum en ekki vægi áhrifanna er ekki hægt að segja að tekið hafi verið mið af mælikvörðum matsins. Mælikvarðar matsins fólu í sér að lagt var mat á vægi áhrifa á grundvelli leiðbeininga Skipulagsstofnunar þar að lútandi, en ekki einfaldri talningu á fjölda þeirra umhverfisþátta sem verða fyrir einhverjum áhrifum, óverulegum eða verulegum. Skipulagsstofnun telur þá aðferðafræði að horfa eingöngu til fjölda umhverfisþátta sem verða fyrir áhrifum ekki gefa rétta mynd af áhrifum áætlunarinnar og ekki eigi við að byggja heildarniðurstöðu matsins á henni.

Þá hefur Skipulagsstofnun athugasemdir við kafla 5.4. Þar eru sérstaklega borin saman áhrif valkosta A og B og tilgangurinn sagður vera að gera skýrari grein fyrir þeim mun sem felst í umhverfisáhrifum þessara leiða við uppbyggingu flutningskerfisins, þ.e. að fara yfir hálendið eða fylgja byggðalínunni. Í samanburðinum er gerð grein fyrir þeim hluta leiðanna sem eru ólíkir og í töflu 5.3 er lagt mat á hvor leiðin hafi meiri áhrif umfram hina miðað við tilgreinda umhverfisþætti. Í þeim samanburði eru meiri áhrif af leið B en leið A, eini umhverfisþátturinn sem leið A er talin hafa meiri áhrif á eru áhrif á landslag og ásýnd. Skipulagsstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir við töflu 5.3.

- Stofnunin vísar til fyrri ábendinga um áhrif valkosta A og C á eldhraun og hvort hægt sé að slá því föstu að þeir raski frekar eldhrauni en leið B. Vísað er til fyrri ábendinga um áhrif valkosta A og C á fuglalíf með tilliti til nálægðar við Þjórsárver.
- Varðandi þá niðurstöðu í töflunni um að valkostur B hafi meiri áhrif á loftslag en valkostur A, þá bendir Skipulagsstofnun á að í kafla 5.3.7 þar sem fjallað er um áhrif á loftslag, er talið að þau séu óveruleg, óháð leiðarvali. Í því ljósi er varla tilefni til að leggja fram samanburð með tilliti til þessa þáttar.
- Hvað varðar áhrif á samfélag þá vísar til Skipulagsstofnunar fyrri ábendinga um að ekki sé byggt að því að bera saman fjölda „hápunkta í ferðamannastaða“.

Að lokum

Skipulagsstofnun telur mikilvægt að þrátt fyrir að Landsnet telji sig verða að líta á forsendur til 10 ára sem langtímaforsendur og þar með gera ráð fyrir nýtingu allra kosta í nýtingarflokki rammaáætlunar, þá verði langtímasýn um þróun raforkuflutningskerfisins að taka mið af óvissu um virkjanakosti og þeim breytingum sem geta orðið á forsendum við samanburð á tæknilegum útfærslum. Ljóst er að allir kynntir valkostir um uppbyggingu flutningskerfisins valda neikvæðum umhverfisáhrifum. Mikilvægt er að þau skref sem stigin eru til framkvæmda á grundvelli kerfisáætlunar á næstu misserum marki ekki svo fastmótaðan farveg að erfitt verði að vinna sig í átt að öðrum valkostum og útfærslum, reynist þeir við gerð endurskoðun kerfisáætlunar vera raunhæfir og valda minni neikvæðum umhverfisáhrifum.



Ásdís Hlökk Theodórsdóttir



Rut Kristinsdóttir