

Landsnet hf
Gyllaflöt 9
112 Reykjavík



UMHVERFISSTOFNUN

Reykjavík, 28. janúar 2015
Tilvísun: UST20150100002/bs

Umsögn um matslýsingu Kerfisáætlunar.

Vísað er til bréfs Landsnets hf. dags. 2. janúar sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um ofangreinda matslýsingu.

Umhverfisstofnun telur að leggja eigi höfuðáherslu á samanburð valkostanna Hálandislína og Byggðalína eins og gert er í matslýsingu. Umhverfisstofnun telur hins vegar að skýrt eigi að koma fram hvaða útfærsla sé möguleg á hvorri leið fyrir sig m.t.t. „útfærslu á flutningskerfinu með tilliti til jarðstrengs, loftlínu eða spennustigs“ (Lýsing bls. 6). Umhverfisstofnun vill benda á að þar sem stærð og gerð mannvirkja eru þeir þættir sem veða hvað þungst þegar að umhverfisáhrifum raflína kemur, þá ætti að gera grein fyrir hvaða möguleikar séu á því að draga úr sjónrænum áhrifum með minna spennustigi og þar af leiðandi mögulega lægri möstrum og frekari möguleikum til að leggja jarðstrengi í stað loftlína.

Umhverfisstofnun telur að við gerð matsskýrslu Kerfisáætlunar eigi að hafa til hliðsjónar niðurstöðu Hæstaréttar í máli nr. 671/2008.

Umhverfisstofnun vill í þessu sambandi benda á eftirfarandi grein eftir Ásdísi Hlökk Theodórsdóttur: Um hugtökin umhverfi og umhverfisáhrif ætt umfjöllun í lýsingu að vera í samræmi við niðurstöðu Hæstaréttar í máli nr. 671/2008, en um það segir m.a. í fyrrnefndri grein: „Í dómi Hæstaréttar segir að skýra verði skilgreininguna á hugtakinu umhverfi með hliðsjón af þeim megintilgangi tilskipunar og laga um mat á umhverfisáhrifum að hindra spjöll á náttúru og umhverfi af völdum mengunar og framkvæmda. Í dómnum segir m.a. að atriði sem hafi með „ýmsu móti áhrif á aðstæður manna, samfélag þeirra, heilbrigði og atvinnu“ geti ekki talist til umhverfisáhrifa í skilningi laga um mat á umhverfisáhrifum (Hæstiréttur 2009). Er þarna vísað til vegalengdar, ferðatíma, kostnaðar vegfarenda og veghaldara, snjóhreinsunar, hálkuvarna, slysaættu og umferðaröryggis. Hæstiréttur telur lögum um mat á umhverfisáhrifum „einungis ætlað að taka til mats á afleiðingum framkvæmdar fyrir umhverfið en ekki á kostum hennar sjálfrar og göllum“ og greinir á milli „ávinninga“ af framkvæmd og „umhverfis áhrifa“ framkvæmdar (Hæstiréttur 2009).“ (Ásdís Hlökk Theodórsdóttir, 2010).

Umhverfisstofnun telur að ef fjalla eigi á annað borð um hagkvæmni og verðmætasköpun við

mat á umhverfisáhrifum mismunandi valkosta eigi einnig að taka með í reikninginn umhverfiskostnað og mat á fórnarkostnaði, þar með talin neikvæð áhrif á ímynd og ferðamennsku sem mögulega neikvæð áhrif þessara framkvæmda og þann kostnað sem slíkar framkvæmdir geta haft í för með sér. Í þessu sambandi má benda á rannsóknir Dr. Ragnhildar Davíðsdóttur við Háskóla Íslands og samstarfsaðila hennar.

Umhverfisstofnun telur að í kerfisáætlun eigi að gera grein fyrir uppbyggingu flutningskerfisins á sambærilegan hátt og gert hefur verið í Danmörku (sjá energinet.dk) þar sem dreifikerfinu er skipt í megin flutningslínur, annarsvegar 400 kV og hins vegar 150-132 kV. Með þessu móti er unnt á stigum áætlanagerðar að fjalla um þá möguleika sem fyrir hendi eru til að draga úr neikvæðum áhrifum flutningskerfisins. Með því móti væri mögulega unnt í framtíðinni að forðast að ráðist verði jafn róttækar aðgerðir og í Danmörku til að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum háspennulína: „*Kabler erstatter luftledninger. Energinet.dk er i gang med at kabellægge det danske 132 og 150 kilovolt net. Desuden kabellægges eller flyttes mindre luftledningsstrækninger i 400 kilovoltnettet. Det gøres for at forskønne det danske landskab og sker paa grundlag af en politisk aftale.*“ (energinet.dk).

Umhverfisstofnun telur að við samanburð leiða eigi að taka mið af upplýsingum og niðurstöðum sem fram hafa komið við mat á umhverfisáhrifum einstakra framkvæmda. Þetta á sérstaklega við um Norðurlandslínur í valkosti A þar sem eingöngu er fjallað um hvort þessar línur liggja um verndarsvæði, en ekki hvort þær hafi áhrif á verndargildi viðkomandi svæða, en um þessi atriði er einmitt fjallað í mati á umhverfisáhrifum þessara framkvæmda.

Núllkostur. Fram kemur í lýsingu á bls. 26 að notast sé við eftirfarandi skilgreiningu á núllkosti: „*traust spá um aukningu almenns álags er leiðarvísi að lágmarksuppbyggingu raforkukerfisins sem verður að eiga sér stað óháð öðrum markaðsaðstæðum. Þetta lágmark, minnsta mögulega uppbyggingarlausnin, kallast núllkostur í samhengi flutningskerfisins.*“ Umhverfisstofnun bendir á að þessi skilgreining er nokkuð frábrugðin þeirri skilgreiningu á núllkosti sem er að finna í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar, þar sem segir m.a. á bls. 22: „*Meðal þeirra kosta sem greina skal frá er núllkostur, þ.e. að aðhafast ekkert. Núllkostur miðast því við grunnástand, þ.e. það ástand sem ríkir á umræddu svæði m.t.t. náttúrufars og samfélags, þ.m.t. þau mannvirki sem reist hafa verið og þá starfsemi sem fyrir er.*“

Samanburður valkosta.

Áhrif á land. Um leið A segir m.a. „*Leiðin kann að vera í ósamræmi við stefnu stjórnvalda um vernd ósnortinna víðerna, en hægt er að draga úr eða jafnvel koma í veg fyrir slíkt rask.*“ Áhrif leiðar A á land eru því metin neikvæð.

Umhverfisstofnun bendir á að tilvist háspennulínu á Sprengisandi mun að líkindum ef marka má kannanir meðal ferðamanna hafa mjög neikvæð áhrif á upplifun þeirra sem um Sprengisand fara. Umhverfisstofnun dregur í efa að „*unnt sé að draga úr eða jafnvel koma í veg fyrir slíkt rask*“ þegar um jafn umfangsmikil mannvirki og 400 kV háspennulínu er að ræða. Umhverfisstofnun telur leið A í ósamræmi við stefnu stjórnvalda sem hafa markað stefnu varðandi vernd víðerna og birtist í ritinu „*Velferð til framtíðar*“ en þar segir: „*Tryggt verði að stór samfelld víðerni verði áfram að finna í óbyggðum Íslands.*“ Umhverfisstofnun bendir á að í ofangreindri tilvitnun sem tekin er af heimasíður Energinet.dk að einu færu

leiðirnar til að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum háspennulína á landslag sé að velja einfaldlega aðrar línuleiðir eða leggja jarðstreng.

Einnig mætti benda á að ef Sprengisandslína verður byggð er ráðgert að leggja nýjan veg um Sprengisand og freista þess að draga með þeim hætti úr sjónrænum áhrifum frá núverandi vegi. Hér er því lagt til að ráðast í framkvæmdir sem skerða munu víðerni enn frekar þar sem vegur og háspennulína verða aðskilin. Þar sem hér er um samlegðaráhrif þessara framkvæmda að ræða telur Umhverfisstofnun að meta ætti áhrif Sprengisandslínu á land í þessu samhengi.

Leið B Fram kemur að leið B muni takmarka landnotkun á helgunarsvæði línunnar.

Umhverfisstofnun vill benda á að línan mun liggja að mestu um dreifbýlt landbúnaðarland samhliða núverandi línu þannig að ef um takmarkanir á landnotkun verður að ræða má telja að þau áhrif sé þegar að einhverju leyti fram komin.

Í lýsingu segir ennfremur um leið B: „*Ef leið B fer að stórum hluta nærri núverandi línustæði mun hún breyta lítið einkennum lands, en áhrifin verða að líkindum meiri ef vikið er frá núverandi línustæði.*“ Umhverfisstofnun telur ótækt að bera saman valkosti með þessum hætti að breyta forsendum framkvæmdar í því skyni að draga úr eða auka umhverfisáhrif allt eftir því hvað hentar framkvæmdaaðila. Valkosturinn leið B er ný háspennulína samhliða núverandi línu. Með sama hætti ætti því að skoða áhrif Sprengisandslínu ef vikið verður frá því línustæði sem til samburðar er. Því telur Umhverfisstofnun að áhrif línu B á land séu ofmetin.

Áhrif á landslag og ásýnd Um línu A segir m.a.: „*Ef mannvirki eru staðsett í miðju mannvirkjabeltis er vel mögulegt að áhrif á ósnortin víðerni verði lítil sem engin.*“ Umhverfisstofnun vill benda á að víðerni eru lítt eða öröskuð þótt mannvirkjabelti hafi verið skilgreint. Sjálf mannvirkin hafa áhrif á víðerni ekki skipulag. Umhverfisstofnun vill ennfremur benda á að áhrif Sprengisandslínu á ásýnd verða umtalsverð ef ekki verður af flutningi Sprengisandsvegar.

Áhrif á lífríki Um áhrif línu A segir m.a.: „*Háspennulínur geta skapað áflugshættu fyrir fugla og vegslóðir geta bætt aðgegni fyrir veiðimenn sem getur haft áhrif á stofnstærð. Ekki liggja fyrir íslenskar rannsóknir á áflugshættu og er hún því háð ákveðinni óvissu.*“ Um áhrif línu B segir m.a.: „*Áhrif leiðar B eru metin verulega neikvæð og vega þar mest möguleg áhrif á fuglalíf, votlendi og stærð verndarsvæða sem kunna að verða fyrir áhrifum.*“ Umhverfisstofnun vill benda á að hér er ýmist talið að áflugshætta sé háð ákveðinni óvissu eða að áhrif á fugla teljist verulega neikvæð. Stofnunin telur að hér þurfi að gæta samræmis. Umhverfisstofnun telur við umfjöllun um áhrif mannvirkja á verndarsvæði verði að líta til fleiri þátta en stærðar verndarsvæða. Líta verði til þátta eins og áhrif mannvirkja á verndargildi og m.t.t. til staðsetningar þeirra innan viðkomandi svæðis.

Áhrif á samfélag Um áhrif leiðar A á ferðaþjónustu segir m.a.: „*Það sem skapar óvissu í mati á áhrifum á ferðaþjónustu er að ekki hefur verið mótuð stefna eða áætlun af hálfu ferðaþjónustunnar um svæði þar sem hagsmunir ferðaþjónustu eru miklir eða skuli njóta forgangs.*“


Umhverfisstofnun telur að þótt ekki liggi fyrir stefnumótun eða áætlun félagasamtaka þá ætti slíkt ekki að vega þyngra við mat á umhverfisáhrifum en þau gögn sem liggja fyrir um viðhorf ferðamanna til hálendisins og þeirrar ímyndar sem sköpuð hefur verið af Íslandi sem ferðamannalandi, sem byggir á ósnortinni náttúru.

Umhverfisáhrif mismunandi spennustigs Umhverfisstofnun telur að skoða ætti valkosti Kerfisáætlunar í þessu samhengi eins fljótt og mögulegt er þannig að betur sé hægt að gera grein fyrir sjónrænum áhrifum þegar ákveðnar hugmyndir um stæð mannvirkja er lögð til grundvallar. Einnig felst í mismunandi spennustigi ólíkir möguleikar þegar að lagningu jarðstrengja kemur. Því ætti í Kerfisáætlun að skoða valkosti miðað við ákveðið spennustig og með þeim hætti draga úr umhverfisáhrifum.

Að öðru leyti gerir Umhverfisstofnun ekki athugasemdir við matslýsingu Kerfisáætlunar.

Virðingarfyllst


Aðalbjörg Birna Guttormsdóttir
Teymisstjóri


Björn Stefánsson
sérfræðingur

Afrit: Skipulagsstofnun

