

Svör við frekari spurningum um umhverfismatsskýrslu Sólheima

1. Skv. upplýsingum frá Qair þarf 45,3 ha lands undir framkvæmdina. Ef varanlegt rask er 15 ha og tímabundið rask vegna geymslusvæðis fyrir spaða og vinnubúðir er 4,4 ha þá standa eftir 25,9 ha. Í umhverfismatsskýrslunni er ekki að finna lýsingu á vistgerðum á þessu svæði og telur Skipulagsstofnun óljóst hvort og þá hvaða áhrif framkvæmdin kann að hafa á þessu svæði. Hvað stendur til að gera á þessu svæði og er gert ráð fyrir einhverju raski á vistgerðum á svæðinu? Ef það er gert ráð fyrir að raska þurfi vistgerðum óskar Skipulagsstofnun skýringa á því af hverju vistgerðum var ekki lýst á þessu svæði í umhverfismatsskýrslu og af hverju það er ekki tilgreint sem tímabundið rask.

Viðbrögð Qair:

Spurt er hvað stendur til að gera á þeim 25,9 ha sem eftir standa og hvort gert er ráð fyrir einhverju raski á vistgerðum á því svæði. Umrætt svæði er umhverfis kranaplön og undir örmum krana og óvíst að hversu miklu leyti þetta svæði mun raskast. Flatarmál þess nemur 0,8% af framkvæmdasvæðinu. Til stendur að nota svæðið til þess að reisa aðalkranann og vera má að þar komi til rasks.

Óskað er skýringa á því hvers vegna vistgerðum var ekki lýst á umræddu svæði og hvers vegna það er ekki tilgreint sem tímabundið rask.

Í kafla 7.8.4 segir:

„Áætlað er að vegna uppbyggingar innviða verkefnisins tapist 13,84 ha af vistgerðum varanlega og 4,36 ha tímabundið vegna geymslusvæða fyrir vindmylluspaða og vegna aðstöðu verktaka. Við uppsetningu vindmylla gæti tímabundið rask orðið meira, en umfang þess mun fara eftir skilyrðum við hverja vindmyllu.“

Skýringin er sem sagt sú, að raskið sem verður á umræddu svæði er háð ýmsum þáttum sem ekki er hægt að ákvarða á þessu stigi þróunarinnar. T.a.m. liggur ekki fyrir hvernig kranaar verða notaðir og hvernig armur hvers krana mun snúa þegar hann verður settur saman eða hvort nota mætti vegi undir hjálparkrana í einhverjum tilfellum. Þetta verður ákvarðað í framkvæmdaráætlun verktaka sem tekur að sér uppsetningu vindmyllanna og mun taka mið af þeirri gerð vindmylla sem verða fyrir valinu. Fyrirkomulag framkvæmda við hverja vindmyllu fyrir sig mun markast mjög af nákvæmri legu lands í nánasta umhverfi hennar. Á þessu stigi er því ekki unnt að magngreina það rask sem verður á athafnasvæði verktaka umhverfis hverja vindmyllu. Hins vegar mun umhverfisstjóri byggingarframkvæmda (Ecological Clerk of Works) sjá til þess að lega athafnasvæðisins taki mið af umhverfisþáttum, svo sem vistgerðum og votlendi.

2. Skilja má skýringar Qair á þá leið að í stað þess að þrátt fyrir það hafi verið talað um „orkublöndu landsnetsins“ og „blandaða raforkuframleiðslu rafveitunetsins“ í kafla 5.1.1 og „Samsetningorkuframleiðslu á flutningsneti“ og „Orka á flutningsneti upprunnin úr jarðefnaeldsneyti“ í töflu 5-1, þá hafi verið notast við frumorkusamsetningu í landinu í stað grid-mix í útreikningum? Byggir þá endurgjaldstímabilið á þeirri forsendu að orkan sem framleidd er að Sólheimum komi strax í stað þess jarðefnaeldsneytis sem notað er á bíla, flugvélar og skip í dag?

Viðbrögð Qair:

Spurt er hvort endurgjaldstímabilið byggi á þeirri forsendu að orkan sem framleidd er að Sólheimum komi strax í stað þess jarðefnaeldsneytis sem notað er á bíla, flugvélar og skip í dag.

Í kafla 3.2. viðaukans segir:

„Í Skotlandi er þess krafist að umsóknir sem lagðar eru fram skv. 36. grein laga um rafmagn frá 1989 undirgangist mat á kolefnisjafnvægi og noti til þess kolefnisreiknivél skosku stjórnarinnar. Sem stendur er viðlíka aðferð ekki notuð á Íslandi og því hefur kolefnisreiknivél skosku stjórnarinnar verið talin fullnægjandi fyrir mat á kolefnisjafnvægi framkvæmdarinnar.“

Reikningurinn miðar sem sagt við þá orkusamsetningu sem kolefnisreiknivél skosku ríkisstjórnarinnar styðst við. Niðurstöður reikningsins skyldu skoðast í því samhengi. Þær draga upp ákveðna sviðsmynd til viðmiðs en endurspegla ekki þá stöðu sem uppi er á Íslandi með nákvæmum hætti. Svárið við spurningunni er því neikvætt. Þó að í útreikningunum sé stuðst við samsetningu raforku á flutningsneti sem kolefnisreiknivélin miðar við, þá skoðast ávinningur verkefnisins hins vegar í samhengi við frumorkusamsetningu á Íslandi þar sem stefna íslenskra stjórnvalda er að ráðast í orkuskipti.

Notkun jarðefnaeldsneytis á Íslandi einskorðast ekki við bíla, flugvélar og skip. Eftir því sem rafvæðingu þessara samgöngumáta vindur fram, í samræmi við áætlanir stjórnvalda, mun verkefnið hins vegar leggja til orku sem leysir jarðefnaeldsneytið, sem þessir samgöngumátar ganga nú fyrir, af hólmi.

Sem dæmi um notkun jarðefnaeldsneytis á Íslandi má nefna dísilolíubruna í fjölda varaafstöðva sem keyrðar eru þegar ekki er unnt að tryggja afhendingu raforku af flutningskerfinu vegna skorts. Nokkrar slíkar varaafstöðvar eru í næsta nágrenni við fyrirhugaðan vindorkugarð að Sólheimum, s.s. í Búðardal, að Reykhólum, í Hólmarvík og á Drangnesi. Auk þess er þónokkur fjöldi slíkra stöðva á

Vestfjörðum. Ljóst er að aukið afhendingaröryggi raforku í landshlutanum mun varna því að ræsa þurfi slíkar varaafstöðvar og draga þannig úr losun gróðurhúsalofttegunda.

3. Getið þið líka sent mér upplýsingar um áætluð heildarafföll fugla á ári (óháð tegund) vegna áflugs á vindmyllur? Ef afföllin eru til sundurliðuð fyrir annars vegar birtutíma og hins vegar allan sólarhringinn þá væri ágætt að fá það líka.

Viðbrögð Qair:

Áflugshættulíkanið tekur til tegunda sem metnar hafa verið svo viðkvæmar fyrir áflugi, að stofnstærð þeirra gæti orðið fyrir merkjanlegum áhrifum af völdum áflugs. Þannig eru heildarafföll ekki reiknuð fyrir allar tegundir. Heildarfjöldi áflugs fyrir hverja þá tegund sem metin var í áflugshættulíkani er að finna í kafla 7.10 í umhverfismatsskýrslu og í viðauka D3 við skýrsluna.