

Landsnet hf
Gnýr Guðmundsson
Gylfaflöt 9
112 Reykjavík

Reykjavík, 30. maí 2017
Tilvísun: 201705018 / 4.2.1

Efni: Kerfisáætlun 2017-2026, matslýsing

Landsnet vinnur að kerfisáætlun 2017-2026 og umhverfismati hennar skv. lögum um umhverfismat áætlana nr. 105/2006. Lögð hefur verið fram til kynningar matslýsing vegna umhverfismatsins og óskað eftir athugasemdum.

Skipulagsstofnun hefur farið yfir framlagða matslýsingu, sbr. ákvæði um samráð við stofnunina í 2. mgr. 6. gr. laga nr. 105/2006 og bendir á eftirfarandi atriði:

Í kafla 4.5 er fjallað um forsendur styrkinga í flutningskerfinu og um raunhæfar sviðmyndir sem lýsa mögulegri þróun á íslenskum raforkumarkaði næstu áratuginu sbr. einnig kafla 4.6. Skipulagsstofnun vísar til athugasemda stofnunarinnar við tillögu að kerfisáætlun 2016-2025 þess efnis að að í slíkri sviðsmyndagreiningu ætti við að stilla upp sviðsmynd sem felst í aukinni orkunýtni og orkusparnaði. Slíkt væri í samræmi við umræðu í öðrum Evrópulöndum og á alþjóðavettvangi og jafnframt í samræmi við áherslu á jafnvægi milli orkunýtingar og náttúruverndar. Áhugavert væri einnig að stilla upp slíkri sviðsmynd með orkuskiptum og þá jafnframt að tekið sé tillit til breyttra ferðamáta og minni ferðaparfar með áherslu á þetta og blandaða byggð.

Í kafla 4.8 kemur fram að lagt verði mat á hámarkslengd jarðstrengja sem unnt er að leggja á milli tveggja tengipunkta, sem byggja á greiningu Landsnets. Settir eru fyrirvarar um að þessa vegalengd þurfi að skoða í kerfislegu samhengi, meðal annars með öðrum loftlínunum og jarðstrengjum. Skipulagsstofnun bendir á að hér er um grundvallaratriði að ræða varðandi ákvarðanir um framtíðaruppbyggingu og þróun raforkuflutningskerfisins og telur stofnunin því mikilvægt að ítarlega sé gerð grein fyrir rökstuðningi og forsendum þessara takmarkana í tillögunni/umhverfismatinu.

Í kafla 4.7.1 er fjallað um átta valkosti. Svo virðist sem hér sé um að ræða sömu valkosti og kynntir voru og lagt mat á í tillögu að kerfisáætlun 2016-2025. Þar var niðurstaðan sú að fjórir valkostanna uppfylltu ekki markmið raforkulaga og því vakna spurningar um hvort þeir valkostir geti talist raunhæfir og hversvegna fyrirhugað er að skoða þá aftur ef Landsnet telur þá ekki uppfylla markmið raforkulaga.

Í kafla 5.4 er m.a. fjallað um óbyggð víðerni. Skipulagsstofnun ítrekar eftirfarandi athugasemdir sem stofnunin gerði við tillögu að kerfisáætlun og umhverfismat hennar í janúar sl.:

„Í nýjum náttúruverndarlögum eru sett fram verndarmarkmið um landslag og víðerni, þar sem m.a. er stefnt að varðveislu landslags sem er sérstætt eða sérstaklega verðmætt vegna fagurfræðilegs og/eða menningarlegs gildis, auk þess sem standa skal vörð um óbyggð víðerni landsins.

Samkvæmt Landsskipulagsstefnu 2015-2026, sem Alþingi samþykkti í mars 2016, skal sérkennum hálendisins og náttúrugæðum viðhaldið meðal annars með verndun víðerna og landslagsheilda. Meiriháttar mannvirkjagerð skal beint að stöðum sem rýra ekki víðerni eða landslagsheildir hálendisins. Við umhverfismat framkvæmda á miðhálendinu skal lagt mat á áhrif framkvæmda á víðerni og hve mikil rýrnun, eða eftir atvikum endurheimt, verður á víðernum.

Í umhverfisskýrslunni er að takmörkuðu leyti lagt mat á áhrif valkosta á víðerni. Gengið er út frá gamalli kortlagningu á “ósnortnum víðernum” og settur fram einfaldur útreikningur á skerðingu þeirra svæða miðað við 5 km skerðingu á víðernum út frá línuleið.

Skipulagsstofnun telur þessa nálgun ekki fullnægjandi í ljósi nýrra náttúruverndarlaga og landsskipulagsstefnu. Verkefni eins og það sem hér er unnið útheimtir að mati stofnunarinnar nýja kortlagningu á víðernum á og umhverfis fyrirhugaðar línuleiðir sem byggir á viðmiðum í núgildandi náttúruverndarlögum. Jafnframt þarf við mat á rýrnun víðerna með tilkomu nýrra raflína að leggja rökstutt mat á það hversu breiðu svæði út frá raflínu þarf að gera ráð fyrir. Það er fyrst og fremst háð hæð mastra á línunni, auk fjölbreytileika landslags á línuleiðinni. Af þessum sökum setur Skipulagsstofnun fyrirvara við niðurstöður umhverfisskýrslunnar hvað varðar áhrif á víðerni. Í ljósi þess hve víðerni hálendisins hafa mikið vægi í landsskipulagsstefnu sem og í ljósi áherslu náttúruverndarlaga á víðerni og landslagsvernd og að fjórir af átta valkostum í kerfisáætlunartillögunni liggja yfir miðhálendið, telur stofnunin þetta vera annmarka sem nauðsynlegt er að bæta úr áður en kerfisáætlun er afgreidd.“

Í sama kafla kemur fram að tilgangur umfjöllunar um landslag og ásýnd sé að meta hvort flutningskerfi fari um svæði sem njóta ákveðinnar sérstöðu í landslagi og upplifun, og hvort unnt sé eða þörf á að bregðast við því með aðgerðum. Skipulagsstofnun undirstrikar að í umhverfismatinu komi skýrt fram hvaða forsendur eru lagðar til grundvallar mati á sérstöðu svæða hvað varðar landslag og upplifun.

Í sama kafla kemur eftirfarandi fram: „Tilgangur umfjöllunar er að meta hvort núverandi og styrkt flutningskerfi fari um náttúruverndarsvæði og kunni þar með að hafa áhrif á lífríki.“ Skipulagsstofnun bendir á að áhrif af flutningskerfinu á lífríki eru ekki bundin við náttúruverndarsvæði. Stofnunin telur að leggja þurfi mat á áhrif áætlunarinnar almennt á gróður, fugla og annað lífríki eftir atvikum innan skilgreinds áhrifasvæðis flutningskerfisins.

Í kaflanum kemur ennfremur fram eftirfarandi: „Tilgangur umfjöllunar um ferðaþjónustu og útivist er að gera grein fyrir því hvort flutningsleiðir liggja nálægt vinsælum ferðamannaleiðum og –stöðum, eða flutningsleiðir liggja nálægt skilgreindum útivistarsvæðum.“ Ástæða er til að útskýra í umhverfismatinu hvað átt er við með skilgreindum útivistarsvæðum.

Skipulagsstofnun bendir á varðandi viðmið í töflu 5.2 um jarðminjar að á vefsíðu Náttúrufræðistofnunar Íslands er að finna gögn um verndargildi jarðmyndana/jarðminja. Jafnframt mælir stofnunin með því að bætt sé við matsspurningu um hve mikið óraskað land fer undir flutningskerfið.

Jakob Gunnarsson

Afrit: VSÓ, Auður Magnúsdóttir