

Landsnet hf

Gylfaflöt 9  
112 Reykjavík

Reykjavík, 15. september 2015

Tilvísun: 201412050 / 4.2.1

---

## Efni: Kerfisáætlun Landsnets 2015-2024

---

Landsnet hefur kynnt tillögu að kerfisáætlun 2015-2024 ásamt umhverfisskýrslu skv. raforkulögum nr. 65/2003 og lögum um umhverfismat áætlana nr. 105/2006.

Í kerfisáætluninni og umhverfismati hennar eru lagðir fram níu valkostir og komist að þeirri niðurstöðu að besti valkosturinn sé valkostur A.1. Niðurstaðan byggir á mati sem grundvallast á mælikvörðum kerfislegra forsendna flutningskerfisins; stöðugleika, sveigjanleika orkuafhendingar, aukins flutnings, kerfisstyrks, rekstaröryggi (N-1), nánd við virkjanakosti, flutningstöpum og framkvæmanleika. Að auki var haft til hliðsjónar áhrif valkosta á gjaldskrá og umhverfi.<sup>1</sup>

Landsnet leggur fram ítarlega og vel útfærða greiningu á mati valkosta, bæði m.t.t kerfislegra forsendna og umhverfislegra og kemst eins og áður sagði að þeirri niðurstöðu að A.1 sé að þeirra mati besti valkosturinn.

Skipulagsstofnun hefur kynnt sér tillöguna ásamt viðaukum og umhverfisskýrslu og kemur á framfæri eftirfarandi athugasemdum m.a um forsendur þess mats sem lagt er til grundvallar niðurstöðu um besta valkost.

### 1. Kerfisáætlun 2015-2024

Í kerfisáætluninni er fjallað um öryggi flutningskerfisins í kafla 3.3. Ljóst er að Landsnet setur sér metnaðarfull markmið um afhendingaröryggi raforku og að auka áreiðanleika flutningskerfisins. Samkvæmt því sem fram kemur í kafla 3.3.1, þar sem er að finna samantekt á frammistöðuskýrslu Landsnets 2014 hefur áreiðanleiki núverandi flutningskerfis verið verulega góður.

Meðal annars kemur fram að reiknað straumleysi hafi árið 2014 verið 23 mínútur, sem sé undir markmiði ársins sem var 50 mínútur. Þá hafi árlegur áreiðanleikastuðull, sem er hlutfall skerðinga af heildarflutningi ársins og reiknaður sem hlutfall af fjölda klukkustunda ársins, hækkað verulega á ný eftir slæmar truflanir 2012. Hins vegar telur Landsnet að líkur á aflskorti eftir árið 2017 og að farið verði upp fyrir viðmiðunarreglu Landsnets um að aflskortur í raforkukerfinu skuli vera innan við 1 klukkustund á ári, en það samsvari því að líkurnar á aflskorti séu minni en 1 á móti 10.000, eða 53 mínútum. Skipulagsstofnun telur að í kerfisáætlun vanti rökstuðning fyrir þessum ströngu viðmiðunum og markmiðum.

---

<sup>1</sup> Kafli 4.15 í kerfisáætlun

Skipulagsstofnun telur ljóst að viðmið og markmið Landsnets um tryggt og öruggt rafmagn setja mark á það kerfislega mat sem lagt er á ólíka valkosti og fjallað er um í kafla 4.13 í kerfisáætluninni. Í töflu 4.12 sem sýnir samantekt fyrir mat valkostanna út frá kerfislegum mælikvörðum koma kostirnir misvel út m.t.t. mælikvarðanna.

Allir valkostirnir virðast bæta kerfið að mörgu leyti, en mismikið þó. Þar sem litlu munar í mati valkosta A.1. B.1 og B.2 telur Skipulagsstofnun rétt að taka þá sérstaklega til umfjöllunar.

**Samanburður á A.1 og B.1.** Allir mælikvarðar valkosta A.1 koma vel út (ljósgrænir og dökkgrænir) en valkostur B.1 fær í fleiri tilvikum betra mat á mælikvarða (fleiri dökkgræna liti) en A.1. Hins vegar fær mælikvarðinn „Framkvæmanleiki“ mun verri niðurstöðu úr mati valkosta B.1 en A.1.<sup>2</sup> Skipulagsstofnun hefur efasemdir um þetta mat, því með því að byggja nýja 220 kV línu samsíða núverandi línu líkt og gert er ráð fyrir í B.1, þá hefur það ekki áhrif á núverandi rekstur og þrátt fyrir að ekki sé víst að náist að ljúka öllum framkvæmdum innan 10 ára þá er mat á umhverfisáhrifum einstakra línuhluta leiðarinnar komið vel á veg nú þegar, lengra en mat á umhverfisáhrifum Sprengisandslínu.

**Samanburður á A.1 og B.2.** Valkostur B.2 kemur vel (ljósgrænt og dökkgrænt) út í öllum mælikvörðum nema stöðugleiki er sagður minni, þrátt fyrir bætingu, en felur í sér óstöðugleika vegna truflana, sem er ekki eins gott mat og valkostur A.1 fær fyrir þennan mælikvarða.

Allir valkostirnir fela í sér úrbætur fyrir kerfið og nokkrir verulegar umbætur. Valkostur A.1, sem Landsnet telur besta kostinn, felur í sér umbætur á kerfinu sem virðast til þess fallnar að vera vel innan þeirra viðmiða sem Landsnet hefur lagt fram sem viðmið um gæði og afhendingaröryggi kerfisins.

Skipulagsstofnun telur að í kerfisáætluninni og greiningu valkosta þurfi að koma fram hvernig einstaka valkostur kemur út miðað við viðmið Landsnets. Slík greining sýnir betur fram á hvort fleiri valkostir en A.1. séu ásættanlegir, þ.e. hvernig þeir koma út með tilliti til viðmiðanna.

## 2. Umhverfisskýrsla

**Þingsályktun um lagningu raflína.** Í umhverfisskýrslu er víða vísað til þingsályktunar um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína, sem samþykkt var vorið 2015. Í kafla 4 kemur fram að við valkostagreiningu kerfisáætlunarinnar hafi verið lögð áhersla á að bera saman ólíka tækniþætti og leiðarval. Í kaflanum er sérstaklega fjallað um loftlínur og jarðstrengi og fram kemur að Landsnet hafi horft til þingsályktunar um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína við afmörkun á svæðum þar sem jarðstrengslaun er til skoðunar. Auk þess hafi Landsnet lagt til útfærslu (undirvalkost) sem felist í 50 km jarðstreng á öllum kostum um Sprengisand, en það er skýrt með því að vinna við þá kosti hafi verið hafin áður en framangreind þingsályktun lá fyrir.

Í grein 1.3 í þingsályktuninni, sem lýtur að meginflutningskerfi raforku, kemur fram að með tilliti til umhverfis- og öryggissjónarmiða skuli meta í hverju tilviki fyrir sig hvort rétt sé að nota jarðstrengi á viðkomandi línuleið eða afmörkuðum köflum hennar, á grundvelli fimm tilgreindra staðsetningarviðmiða, auk viðmiðs um kostnað.

---

<sup>2</sup> Framkvæmanleikinn er skýrður (á bls. 53) á þann hátt að hann sé mælikvarði á hvort hægt sé að framkvæma hann á þeim 10 árum sem eru til skoðunar og hins vegar hvort forsvaranlegt sé að framkvæma nauðsynlegar styrkingar með skert öryggi núverandi kerfis til lengri tíma.

Vegna þessa minnir Skipulagsstofnun á ákvæði um valkostasamanburð við umhverfismat sem er að finna í lögum um umhverfismat áætlana nr. 105/2006 og lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, sem bæði fela í sér lögleiðingu tilskipana Evrópusambandsins um sama efni.

Samkvæmt f-lið 2. mgr. 6. gr. laga nr. 105/2006 skal í umhverfisskýrslu koma fram skilgreining, lýsing og mat á líklegum verulegum umhverfisáhrifum af framkvæmd áætlunar og raunhæfra valkosta við áætlunina, að teknu tilliti til markmiða með gerð áætlunarinnar og landfræðilegs umfangs hennar.

Í 1. mgr. 8. gr. laga nr. 106/2000 segir m.a. að í tillögu framkvæmdaraðila að matsáætlun skuli lýsa framkvæmdinni, framkvæmdasvæði og öðrum möguleikum sem til greina koma. Þá kemur m.a. fram í 2. mgr. 9. gr. sömu laga að ávallt skuli gera grein fyrir helstu möguleikum sem til greina koma og umhverfisáhrifum þeirra og bera þá saman. Kemur fram í skýringum við nefnt lagaákvæði, í athugasemdum með frumvarpi því sem varð að lögum um mat á umhverfisáhrifum, að helstu breytingar frá gildandi lögum felist í því að lagt sé til í samræmi við ákvæði tilskipunar Evrópusambandsins 97/11/EB að framkvæmdaraðili geri grein fyrir helstu möguleikum sem hann hafi kannað og til greina komi, svo sem varðandi tilhögun og staðsetningu. Þá er tekið fram: „*Nýmæli þetta hefur mikla þýðingu því að samanburður á helstu möguleikum er ein helsta forsendan fyrir því að raunveruleg umhverfisáhrif hinnar fyrirhuguðu framkvæmdar séu metin.*“

Skipulagsstofnun telur rétt að vekja athygli á að þingsályktanir hafa ekki lagagildi og geta ekki komið í stað laga þar sem þau eru nauðsynleg.<sup>3</sup> Þær geta heldur ekki breytt lögum og verða að þoka að því leyti sem þær verða ekki samþýddar lögum.<sup>4</sup> Stjórnvöld eru bundin af þingsályktunum sem byggðar eru á ákvæðum í stjórnarskrá og lögum.

Þingsályktun um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína sækir stoð sína til raforkulaga nr. 65/2003 og er því, að mati Skipulagsstofnunar, skuldbindandi fyrir stjórnvöld. Þar þarf þó að hafa í huga að gæta þarf að samræmi við lög 105/2006 um umhverfismat áætlana og lög nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Í ljósi þess telur Skipulagsstofnun ekki unnt að líta á þau viðmið sem tilgreind eru í þingsályktuninni sem tæmandi, enda myndu þau þá setja almennar takmarkanir á það hvenær umhverfismat einstakra áætlana eða framkvæmda kallar á samanburð loftlína og jarðstrengja og þrengja þannig að framkvæmd laga nr. 105/2006 og 106/2000. Hvaða valkostir koma til umhverfismats ber að ákveða hverju sinni með tilliti til viðkomandi áætlunar/framkvæmdar, þegar umfang og áherslur umhverfismatsins eru ákveðin, sbr. 8. gr. laga nr. 106/2000 og 6. gr. laga nr. 105/2006.

Í þessu efni leggur Skipulagsstofnun áherslu á framangreind ummæli í lögskýringargögnum um að samanburður á helstu möguleikum (valkostum) er ein helsta forsendan fyrir því að raunveruleg umhverfisáhrif hinnar fyrirhuguðu framkvæmdar séu metin og þannig lykilatriði í umhverfismati. Í umhverfismati ber að horfa til raunhæfra valkosta framkvæmdar með tilliti til hönnunar, tækni, staðsetningar, stærðar og umfangs.

<sup>3</sup> Ólafur Jóhannesson. Stjórnskipun Íslands 1978, bls. 102. Gunnar G. Schram:Stjórnskipunarréttur,bls. 35.

<sup>4</sup> Utanríkisráðuneytið. 2013. Álitsgerð um bindandi áhrif þingsályktana frá ágúst 2013 (höfundur ókunnur). Er um þetta atriði vísað til dóms Hæstaréttar frá H 1943:92. Sótt dags. 10. september 2015 af slóð: <http://www.utanrikisraduneyti.is/frettir/nr/7745>. Sjá einnig Gunnar G. Schram:Stjórnskipunarréttur, bls. 36.

**Áhrif á land.** Athygli vekur að einungis ein spurning er nú lögð til grundvallar mati á áhrifum á land (kaflar 7.1 og 8.1), en í matslýsingu var að auki gert ráð fyrir að spurningin „Fer óraskað land undir flutningskerfi?“ yrði jafnframt lögð til grundvallar við mat á áhrifum á land. Sú spurning hefur nú verið færð undir mat á áhrifum á landslag og ásýnd án sýnilegra skýringa.

Skipulagsstofnun telur mikilvægt að til grundvallar mati á áhrifum á land verið spurningunni um hve mikið óraskað land fari undir flutningskerfið svarað, líkt og boðað var í matslýsingu. Með því að byggja mat á áhrifum á land einvörðungu á einni spurningu um aukningu á helgunarsvæði fæst ekki fram mat á þeirri breytingu sem land (óháð landslagi og ásýnd) verður fyrir. Skipulagsstofnun hefur efasemdir um að mat á áhrifum valkostanna á land fái best fram með því að skoða hvort meira land fari undir flutningskerfi þess en nú er. Jafnframt hefði mátt leggja til grundvallar hvort fyrir er landnýting með samskonar mannvirkjum eða ekki, sem gefur þá til kynna hve mikil breyting er á raunverulegri landnýtingu.

Þá gerir þessi tilfærsla á spurningum það að verkum að svarið við spurningunni um hvort farið sé um óraskað land „kafnar“ í þeirri neikvæðu niðurstöðu sem fæst úr öðrum svörum sem lagðar eru til grundvallar mati á áhrifum landslags og vegur þetta mikilvæga atriði því í sjálfu sér lítið í heildarmati á viðkomandi valkosti.

**Áhrif á landslag og ásýnd.** Í kafla um ósnortin víðerni í kafla 7.1 (leiðir A) kemur fram að valkostur A.1 fari um 5 ha af ósnortnu víðerni, miðað við afmörkun 9 m beltis fyrir beint rask. Skipulagsstofnun óskar skýringa á því hvers vegna nú er miðað við 9 m vegna beins rasks, en í umhverfisskýrslu Kerfisáætlunar 2014- 2023 var miðað við 20 m beint rask og leið A færi skv. því um 17 ha af ósnortnu víðerni.

Þá telur Skipulagsstofnun ekki réttmæta framsetningu að greina eingöngu frá því hversu mikið ósnortin víðerni skerðast í hekturum vegna beins rasks (og á það sama við hvort sem fjallað er um leiðir A eða B). En eins og kemur fram í kafla 7.1 þá geta áhrif mannvirkjanna náð inn á víðerni, þrátt fyrir að standa sjálf utan hins skilgreinda ósnortna víðernis. Sýnileiki línu inn á ósnortin víðerni skerðir þau með sama hætti og beint rask.

Skipulagsstofnun er sammála þeirri niðurstöðu að áhrif á landslag og ásýnd af A.1-A.4 eru talin verulega neikvæð, enda í öllum tilvikum verið að leggja línu um miðhálandið. Hins vegar eru áhrif jarðstrengsútfærslu á landslag og ásýnd metin neikvæð. Skipulagsstofnun telur rétt að hafa í huga að telja má að um óverulega neikvæð áhrif á landslag og ásýnd sé að ræða á **þeim hluta** sem jarðstrengur er lagður. Hins vegar getur Skipulagsstofnun tekið undir þá niðurstöðu áhrifin hvað varðar landslag og ásýnd af leiðum A með jarðstreng á þriðjungi leiðarinnar, en loflínu beggja vegna að áhrifin verði neikvæð.

Í kafla 8.1 kemur fram að nýjar útfærslur á kosti B; B.1 og B.2 liggi að hluta um ósnortin víðerni á Norðvesturlandi, en ekki var gert ráð fyrir því í kerfisáætlun 2014-2023 að leið B færi um víðerni. Skipulagsstofnun telur það orka tvímælis að nýir valkostir séu settir þannig fram að þeir skeri inn í ósnortin víðerni á þessu svæði, þannig þau skerðist um 30 ha, sérstaklega þar sem það er viðurkennt að að öllum líkindum sé svigrúm til að hnika línustæðum þannig að þau skerðist sem minnst. Þá kemur fram að skerðing víðerna er í ósamræmi við stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun<sup>5</sup>, en þar segir; „*Reynt verði að byggja mannvirki utan skilgreindra víðerna en þar sem slíkt er ekki mögulegt verði þess gætt að þau valdi sem minnstu raski og sjónmengun*“. Ekki er að finna rökstuðning Landsnets fyrir því hvers vegna ástæða er að leggja til að þessir lín Valkostir fari inn á þetta svæði og umhverfisáhrif þeirra metnir með hliðsjón af þeirri staðsetningu.

<sup>5</sup> Umhverfisráðuneytið. Velferð til framtíðar. Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi. Stefnumörkun til 2020.

Með því að leggja kostina upp með þessum hætti verður samanburður þessara kosta m.t.t. áhrifa á landslag og ásýnd (þ.m.t víðerna) óhagstæðari með tilliti til valkosta A hvað varðar og dregur úr trúverðugleika matsins.

Skipulagsstofnun telur að við samanburð valkosta A og B verði einnig að hafa í huga að valkostir A hafa þá sérstöðu umfram valkosti B, að fara að stórum hluta um miðhálandi Íslands, svæði sem hefur ekki áberandi sýnileg mannvirki. Byggðaleiðarvalkostirnir fara hins vegar um svæði þar sem víðast hvar eru sýnileg mannvirki, m.a. háspennulínur. Skipulagsstofnun telur því augljóst að hálendisleið felur í sér mun umfangsmeiri breytingu á umhverfinu og ásýnd þess en byggðaleiðin gerir. Þrátt fyrir að á hálendinu, í nágrenni við valkosti A yfir Sprengisand séu vegir og uppistöðulón, þá er eðli þeirra og umfang allt annað en háspennulínur, sem munu óhjákvæmilega hafa áhrif á ásýnd, upplifun og víðerni svæðisins.

**Áhrif á lífríki.** Skipulagsstofnun gerir athugasemd við að ekki sé tekið tillit til í mati á áhrifum valkosta A að línuleiðin liggur í nágrenni Þjórsárvera sem er á votlendisskrá Ramsarsamningsins. 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. Það er hins vegar ekkert minnst á nálægð við Þjórsárver og því rétt að ítreka ábendingu um nálægð A við Þjórsárver.

Þá bendir Skipulagsstofnun á að ósamræmi er í umfjöllun um áhrif valkosta A í kafla 7.3 og valkosta B í kafla 8.3 hvað varðar Mývatns-Laxásvæðið. Í fyrri kaflanum kemur fram að Mývatn-Laxá sé á alþjóðlegri votlendisskrá Ramsarsamningsins og (að línan liggur) um alþjóðleg mikilvægt fuglasvæði (IBA). Möguleg röskun þessara svæða yrði óveruleg fyrir alla kosti. Í kafla 8.3 um valkosti B kemur eftirfarandi fram: „*Landsnet skoðar að leggja meginflutningskerfið í jörðu á ákveðnum stöðum samkvæmt þingsályktun (Alþingi, 2015a). Þar á meðal er sá kafli sem liggur um Mývatn-Laxá sem er mikilvægt fuglasvæði. Þannig ætti að draga úr áflugshættu en þó ber að benda á það að á þessum stað eru línur fyrir*“. Skipulagsstofnun telur að það sama hljóti að eiga við um línukosti A sem fara um þetta svæði.

**Áhrif á samfélag. Ferðaþjónusta.** Skipulagsstofnun er ljóst að fyrirbyggjandi gögn sem leggja má til grundvallar mati á umhverfisáhrifum mögulegra línuleiða meginflutningskerfisins eru ekki ítarleg og að auki skapar það óvissu um mat á áhrifum á ferðaþjónustu að ekki hefur verið mótuð stefna um uppbyggingu ferðaþjónustu á Íslandi.

Í kafla 6.8 er fjallað um um ferðaþjónustu og greint frá því að mat á áhrifum ferðaþjónustu byggi á óúttefnum gögnum frá Ferðamálastofu sem unnið hafi að kortlagningu ferðamannastaða á Íslandi, þar sem Ferðamálastofa hafi fengið „þátttakendur í kortlagningunni“ til að nefna staði sem þóttu vera áhugaverðir og líklegir áfangastaðir. Í mati á áhrifum valkosta á ferðaþjónustu er ítrekað vísað í þessa kortlagningu og m.a. lagt fram á kortum 7.10 og 8.10. Í umfjöllun um mat á áhrifum valkosta á ferðaþjónustu er að auki vísað til skoðanakannanna meðal ferðamanna meðal annars á upplifun þeirra á íslenskri náttúru.

Þrátt fyrir að kortlagðir „ferðamannastaðir“ séu færri á leiðum A en leiðum B, gefur fjöldi þeirra einn og sér ekki til kynna hvert mikilvægi þeirra er fyrir ferðaþjónustuna og framtíð hennar. Til dæmis telur Skipulagsstofnun að niðurstaða úr könnun sem gerð var meðal erlendra ferðamanna sumarið 2014 og vísað er til í kafla 6.8, eigi að vega þungt við mat á áhrifum á ferðaþjónustu og samanburð valkosta. Í umræddri könnun kom fram að 80% erlendra ferðamanna sem komu til landsins sögðu að íslensk náttúra væri ástæða fyrir komu þeirra til landsins, þar af 51% sem sögðu að fegurð/óspillt/ósnert/náttúra/landslag/óbyggðir heillaði þá sérstaklega, en 10 % nefndu óspillta náttúru/kyrrð og ró. Það hefði að mati Skipulagsstofnunar átt að leiða til þess að vægi neikvæðra

áhrifa á ferðaþjónustu væri metin meiri hvað varðar leiðir A.1, þrátt fyrir að þar væru færri „ferðamannastaðir“.

**Niðurstaða umhverfismats kerfisáætlunar.** Fram kemur í kafla 12 að niðurstaða matsvinnunnar leiði til þess að allir níu kostirnir komi til með að valda neikvæðum eða verulega neikvæðum áhrifum á land, landslag og ásýnd og/eða lífríki, en áhrifin séu þó ólík milli leiða og ráðist af ýmsum þáttum.

Fram kemur að leið A.2 hafi minnst umhverfisáhrif en þar á eftir leiðir A.1 og B.2. Leið B.1 er talin hafa neikvæðustu umhverfisáhrifin.

Eins að framan greinir þá gerir Skipulagsstofnun athugasemdir við hvað lagt var til grundvallar við mat á áhrifum línukosta á lífríki (fugla), land, landslag og ásýnd og ferðaþjónustu og að skoða beri hvort þær hafi áhrif á mat einstakra valkosta og niðurstöðu matsins.

Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir óvissu um mat á áhrifum á ferðaþjónustu, þá megi telja að áhrif vegna valkosta geti varla allir hlotið sömu vægiseinkunn, óháð staðsetningu. Meginþungi matsins eigi ekki að hvíla á fjölda ferðamannastaða, heldur þarf jafnframt að reyna að nálgast vægi þeirra og gildi.

Þá telur Skipulagsstofnun að sú framsetning að staðsetja valkosti B.1 og B.2 þannig þeir skerði ósnortin víðerni leiða til þess að óþarflega neikvætt mat fæst á áhrif þeirra leiða á landslag og ásýnd samanburður við leiðir A því ekki réttmætur hvað þennan þátt varðar.

Þá gerir Skipulagsstofnun athugasemdir við að við mat á áhrifum mannvirkjanna á land, er ekki tekið mið af um hversu mikið óraskað land þeir fara.

Þá þarf að taka þarf mið af mögulegum neikvæðum áhrifum valkosta A með tilliti til nálægðar við Þjórsárver og fuglastofna sem þangað sækja og skoða hvort það breyti niðurstöðu matsins m.t.t. áhrifa á lífríki.

Eins og að framan greinir þá bendir Skipulagsstofnun á í umfjöllun um kerfisáætlunina og valkostagreiningu hennar að hún byggir á metnaðarfullum viðmiðum Landsnets um afhendingaröryggi og gæði raforkunnar og er það í samræmi við markmið raforkulaga; sem kveða m.a á um að stuðla skuli að skilvirkni og hagkvæmni í flutningi og tryggja öryggi kerfisins.

Skipulagsstofnun telur rétt að vekja jafnframt athygli á því markmiði raforkulaganna að taka skuli tillit til umhverfissjónarmiða, auk þess sem áætlunina skal vinna í samræmi við lög um umhverfismat áætlana, sem hafa m.a. það markmið að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum og stuðla að því að við áætlanagerð sé tekið tillit til umhverfissjónarmiða.

Því er mikilvægt þegar Landsnet vinnur úr þeim athugasemdum sem gerðar verða við kerfisáætlunina og umhverfismat hennar, við mótun endanlegrar áætlunar, að kerfislegir þættir séu vegnir og metnir til jafns við umhverfislega þætti. Velja þarf valkost sem er ásættanlegur með tilliti til kerfislegra forsendna og felur jafnframt í sér metnaðarfull áform um uppbyggingu raforkukerfis sem hefur sem minnst neikvæð umhverfisáhrif.

## Aðrar athugasemdir

- Í kafla 8 þar sem lýst er áhrifum valkosta B á umhverfið, hefði þurft að tilgreina þær matsspurningar sem lagðar voru til grundvallar matsins líkt og gert er í kafla 7 þar sem fjallað er um áhrif valkosta af leiðum A.
- Í kafla 10 er fjallað um fjölda umhverfispáttá. Skipulagsstofnun gerð athugasemdir við þessa framsetningu mats á umhverfisáhrifum vegna síðustu kerfisáætlunar og taldi hana gefa villandi skilaboð. Því leggur Skipulagsstofnun til að þessum kafla verði alfarið sleppt úr umhverfisskýrslunni, með vísun til fyrri athugasemda sinna hvað þetta varðar.

  
Hafdis Hafliðadóttir

  
Rut Kristinsdóttir