



Rangárþing ytra
 Ágúst Sigurðsson, sveitarstjóri
 Suðurlandsvegi 1
 850 Hellu

Reykjavík, 4. desember 2015

Tilvísun: 201404072 / 5.2

Efni: Ákvörðun um sameiginlegt mat eða ekki (Sprengisandslína og aðrar framkvæmdir)

Eins og Rangárþing ytra er kunnugt hefur Skipulagsstofnun til meðferðar tillögu fyrirtækisins að matsáætlun vegna Sprengisandslínu. Stofnunin hefur verið að fara yfir þær athugasemdir sem bárust við tillöguna. Í þeim athugasemdum, sem eru samhljóða, auk annarra athugasemda hefur verið vikið að mögulegu sameiginlegu umhverfismati línunnar og annarra framkvæmda sem eru fyrirhugaðar af hálfu Landsnets. Hér á eftir eru í dæmaskyni nefnd nokkur efnisatriði sem snúa að hinu sameiginlega mati.

Í athugasemdum Landverndar frá 23. nóvember 2015 kemur fram að samtökin telja að Skipulagsstofnun geti ekki samþykkt tillögu að matsáætlun Sprengisandslínu fyrr en tekin hafi verið afstaða til þess hvort umhverfisáhrif raflínunnar skuli meta sameiginlega með öðrum þeim fyrirhuguðu háspennulínum í þeim valkostum sem kynntir hafa verið í kerfisáætlun fyrirtækisins 2014-2023. Eigi hið sama við um nýja kerfisáætlun sem nú bíði samþykkis eða höfnunar Orkustofnunar. Þetta séu valkostir A („T-lausr“-norður Sprengisand og frá Blöndu í Fljótsdal) og C (hálandislína og vesturvængur-lína norður Sprengisand og úr Bárðardal í Fljótsdal annars vegar og svo Brennimelur-Blanda hins vegar).

Í athugasemdum Harðar Einarssonar frá 17. nóvember 2015 segir m.a. eftirfarandi: „Í ljósi ofangreinds virðist blasa við að meta beri sameiginlega umhverfisáhrif svokallaðrar Sprengisandslínu, Hólasandslínu, línu milli Kröflu og Hólasands (áður Kröflulínur 3 og 4), Kröflulínu 3 og Blöndulínu 3, sbr. 2. mgr. 5. gr. matslaganna. Um er að ræða framkvæmdir, sem eru háðar hver annarri, ef Skipulagsstofnun metur tillögu um Sprengisandslínu fyrirhugaða í skilningi 2. mgr. 5. gr. Samkvæmt gögnum Landsnets eru framkvæmdirnar allar liður í styrkingu sameiginlegs meginflutningskerfis sem fyrirtækið kallar svo. Þannig eru þær ekki sjálfstæðar framkvæmdir í þeim skilningi að ein þeirra, eða þær hver fyrir sig, verki sjálfstætt til flutnings raforku frá virkjun til notanda eða leysi úr einhverjum þeim vanda er Landsnet lýsir: [...]“

Í athugasemdum Sifjar Konráðsdóttur frá 15. nóvember 2015 er að finna sambærilegan rökstuðning og kemur fram í athugasemdum Harðar.

Í 2. mgr. 5. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum er kveðið á um að í þeim tilvikum þegar fleiri en ein matsskyld framkvæmd séu fyrirhugaðar á sama svæði eða framkvæmdirnar séu háðar hver annarri geti Skipulagsstofnun að höfðu samráði við viðkomandi framkvæmdaraðila og leyfveitendur ákveðið að umhverfisáhrif þeirra skuli metin sameiginlega. Þetta ákvæði felur í sér

nokkur lagaskilyrði til að beiting þeirrar heimildar geti komið til álita. Í fyrsta lagi þurfa þar frá greindar framkvæmdir að vera matsskyldar samkvæmt lögnum. Í öðru lagi þurfa framkvæmdirnar að vera á sama svæði eða hvor annarri háðar. Í þriðja lagi er það skilyrði sett að Skipulagsstofnun hafi samráð við hlutaðeigandi framkvæmdaraðila og leyfisveitendur. Samkvæmt úrskurðum umhverfisráðuneytisins frá 28. janúar 2010 (Suðvesturlínur) og frá 28. september 2009 (Suðvesturlínur) ber Skipulagsstofnun að hafa slíkt samráð í tengslum við könnun á því hvort umrædd skilyrði séu uppfyllt. Auk þessara skilyrða hefur umhverfisráðuneytið í úrskurðum tekið fram að til að sameiginlegt mat geti farið fram og skilað tilætluðum árangri í samræmi við markmið 1. gr. laganna þurfi ákvörðun um slíkt mat að liggja fyrir áður en ákvörðun er tekin um matsáætlun þeirrar framkvæmdar sem til umfjöllunar er hverju sinni. Í þessu sambandi er bent á úrskurði ráðuneytisins frá 28. janúar 2010 (Suðvesturlínur) og frá 3. apríl 2008 (álver í Helguvík).

Með hliðsjón af framangreindum úrskurðum telur Skipulagsstofnun rétt, áður en hún tekur ákvörðun um tillögu að matsáætlun Landsnets, að taka ákvörðun um hvort Sprengisandslína og aðrar fyrirhugaðar framkvæmdir fyrirtæksins, sem vikið er að í framangreindum athugasemdum, eigi að fara í sameiginlegt umhverfismat. Slík ákvörðun er kæranleg til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, sbr. 1. mgr. 14. gr. laga nr. 106/2000.

Með vísan til 10. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 er óskað eftir afstöðu Rangárþings ytra til þess hvort framangreind lagaskilyrði 2. mgr. 5. gr. matslaganna séu uppfyllt þannig að stofnunin geti tekið ákvörðun um hvort að ráðast þurfi í sameiginlegt umhverfismat Sprengisandslínu og framangreindra framkvæmda eða ekki.

Þess er óskað að afstaða Rangárþings ytra liggi fyrir eigi síðar en. 18. desember nk.


Ottó Björgvin Óskarsson


Jakob Gunnarsson

Fylgiskjöl:

1. Athugasemdir Landverndar dags. 23. nóvember 2015
2. Athugasemdir Harðar Einarssonar dags. 17. nóvember 2015

HÖRÐUR EINARSSON

Seljugerði 9 - 108 Reykjavík
Sími 568 4969
Netfang: hordur@rocketmail.com

Reykjavík, 17. nóvember 2015

Skipulagsstofnun
Laugavegi 166
105 REYKJAVÍK

Netfang: skipulag@skipulag.is

Efni: Sprengisandslína 220kV – Tillaga að matsáætlun

Ég undirritaður geri eftirfarandi athugasemdir við tillögu Landsnets að matsáætlun fyrir háspennulínu yfir Sprengisand (hér eftir tillagan), sem send var Skipulagsstofnun 30. október 2015 til ákvörðunar skv. 8. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum (hér eftir matslögin).

Fer ég þess á leit við Skipulagsstofnun að hún hafni tillögunni skv. 2. mgr. 8. gr. matslaganna. Til vara er þess farið á leit við stofnunina að hún hafni tillögunni að svo stöddu. Verði tillögunni ekki hafnað, er þess farið á leit að Skipulagsstofnun setji skýr og fortakslaus skilyrði skv. ákvæðinu, er lúti m.a. að umhverfismati kerfisáætlunar, jarðstreng sem valkosti, styrkingu byggðalínu sem valkosti með jarðstengjum/loflínum/blandaðri leið, og að áskilinn verði réttur til að óska sérfræðiálita skv. 4. mgr. 24. gr. reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum.

Röksemdir mínar eru settar fram hér á eftir.

Ekki „fyrirhuguð framkvæmd“

Skv. e-lið 1. mgr. 3. gr. matslaganna, sbr. breytingalög nr. 138/2014, er „fyrirhuguð framkvæmd“ skilgreind svo: „Framkvæmd sem er komin á það stig að hún geti hlotið málsmeðferð skv. IV. kafla“.

Við mat á því hvort tillaga getur hlotið málsmeðferð skv. framansögðu reynir á það hvort þau atriði eru komin fram er nægileg eru til þess að málsmeðferð geti farið fram. Í athugasemd með frv. til laga nr. 138/2014 er ekki að finna aðra skýringu á ákvæði þessu en að nauðsynlegt hafi þótt að skilgreina hugtakið „fyrirhuguð framkvæmd“ í 2. mgr. 5. gr. laganna, og vísað er þar til úrskurðar umhverfisráðherra frá 28. janúar 2010, málsnúmer 09110008, er varðar ákvörðun Skipulagsstofnunar um sameiginlegt mat á umhverfisáhrifum Suðvesturlína, þar sem komi fram að framkvæmd geti ekki talist „fyrirhuguð“ skv. 2. mgr. 5. gr. laganna nema hún sé komin á það stig að hún geti hlotið málsmeðferð skv. IV. kafla laganna. Segir svo í frumvarpinu: „Ekki er því

talið nægjanlegt að framkvæmdin sé á hugmyndastigi“. Ekki er frekari leiðbeiningu að finna í frumvarpinu.

Nú má vera að huglægt séð fyrirhugi forsvarsmenn Landsnets framkvæmdina sem þeir hafa gert tillögu um, í þeim skilningi að þeir hafi að öllu jöfnu hug á að fara í framkvæmdina. Því sé hún fyrirhuguð í þeim skilningi og samkvæmt almennum málskilningi. Það fer þó ekki nauðsynlega saman við að framkvæmd teljist vera „fyrirhuguð“ í skilningi matslaganna samkvæmt framansögðu, ella myndi þá ákvæðið einfaldlega vera orðað þannig að framkvæmd teldist fyrirhuguð þegar framkvæmdaraðili fyrirhugaði hana. Svo er ekki. Þvert á móti. Skipulagsstofnun hefur í ákvörðunum sínum í málum er varða sambærilegar framkvæmdir ekki lagt slíkan skilning í hugtakið „fyrirhuguð framkvæmd“ skv. matslögnum. Á það við um ákvarðanir stofnunarinnar um hvort beita skuli heimildarákvæði í 2. mgr. 5. gr. matslaganna til að láta fara fram sameiginlegt umhverfismat tveggja framkvæmda. Stofnunin hefur stutt skilning sinn á því hvað teljist fyrirhuguð framkvæmd við áðurgreindan úrskurð umhverfisráðherra um Suðvesturlínur frá 28. janúar 2010. Hefur stofnunin lagt til grundvallar að framkvæmd þurfi að vera „komin í tiltölulega fastar skorður“, því annars sé hvorki hægt að meta eðli hennar eða umfang né að taka afstöðu til þess hvort rétt sé að meta umhverfisáhrif hennar sameiginlega með annarri framkvæmd. Þannig sagði í umsögn Skipulagsstofnunar frá 6. september 2012 til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála í kærumáli nr. 72/2012, þar sem krafist var sameiginlegs umhverfismats framkvæmdar um Blöndulínu 3 með öðrum hlutum „styrkingar byggðalínunnar“ eins og það hét þá:

Skipulagsstofnun hefur hins vegar talið að til þess að framkvæmd geti talist „fyrirhuguð“ í skilningi 2. mgr. 5. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum þurfi framkvæmdin að vera komin í tiltölulega fastar skorður því öðruvísi sé hvorki hægt að meta eðli eða umfang hennar né taka afstöðu til þess hvort að rétt sé að meta umhverfisáhrif hennar sameiginlega með öðrum framkvæmdum. Skipulagsstofnun telur að ekki sé nægjanlegt að framkvæmd sé á áætlanastigi heldur þurfi hún að vera fastmótuð og komin á það stig að hún geti hlotið málsmeðferð skv. IV. kafla laga um mat á umhverfisáhrifum. Frekari styrking byggðalínunnar eins og hún er kynnt í kerfisáætlun Landsnets er ekki komin á það stig og getur að mati Skipulagsstofnunar ekki kallast „fyrirhuguð framkvæmd“ samkvæmt 2. mgr. 5. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum.

Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála tók í úrskurði sínum frá 31. mars 2015 í máli nr. 72/2012 ekki afstöðu til skoðunar Skipulagsstofnunar í því máli á því hvað teldist vera fyrirhuguð framkvæmd. Ekki hefur heldur reynt á þetta fyrir dómstólum. Eitt er þó unnt að segja með nokkurri vissu: skoðun Skipulagsstofnunar, studd úrskurði úrskurði umhverfisráðherra um Suðvesturlínur frá 28. janúar 2010, er að töluvert strangar kröfur séu í stjórnsýslu á Íslandi gerðar til þess að framkvæmd teljist fyrirhuguð í skilningi 2. mgr. 5. gr. matslaganna.

Þá vaknar spurningin hvort leggja á annan skilning í það hvað teljist fyrirhuguð framkvæmd í skilningi 8. gr. matslaganna, sem fjalla um matsáætlun fyrirhugaðrar framkvæmdar, en í tilviki ákvæðis laganna um sameiginlegt umhverfismat. Ekki verður séð að nein rök hnígi til þess. Þannig væri ekki rétt lögskýring að minni kröfur væru gerðar til þess að framkvæmd teljist fyrirhuguð skv. 8. gr., þegar tekin er afstaða til tillögu að matsáætlun, þegar almennt er ákvarðað hvort hugmynd um framkvæmd sé komin á það stig að vera tæk til umhverfismats, heldur en til þess hvort hún teljist

tæk til sameiginlegs umhverfismats. Væri slíku mismunandi mati beitt, gæti verið uppi sú staða að framkvæmd teldist fyrirhuguð og því tæk til umhverfismats, en teldist hins vegar ekki fyrirhuguð þegar taka ætti ákvörðun um beitingu heimildar til sameiginlegs umhverfismats. Slík niðurstaða væri ótæk.

Það styður einnig þá ályktun að framkvæmdin Sprengisandslína sé ekki fyrirhuguð í skilningi matslaganna, að hún er algerlega ótímasett af hálfu Landsnets. Það á bæði við um framkvæmdina sjálfa, og um rekstrartíma ætlaðs mannvirkis. Þetta kemur fram í kafla 3.4.9. á síðu 22 í tillögunni. Ótímasett framkvæmd er ekki fyrirhuguð í skilningi matslaganna. Styðst það einkum við ákvæði 6. tl. 2. mgr. 15. gr. reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum, þar sem segir að tillaga skuli hafa að geyma áætlun um framkvæmda- og rekstrartíma. Um skyldu, ekki heimild, er að ræða. Nú er rétt að taka fram að ákvæði reglugerðarinnar geymir ekki fortakslausu skyldu til tímaáætlunar, heldur segir í upphafsákvæði 2. mgr. 15. gr. að tillaga að matsáætlun skuli hafa að geyma tiltekin atriði, eftir umfangi og eðli framkvæmdar, eftir því sem við á. Hinsvegar er það almenn regla að til stórrar framkvæmda hlýtur eðli málsins samkvæmt þurfa að gera meiri kröfur er til minni. Leiðir slík túlkun af markmiðsákvæði matslaganna. Kjarni umhverfismatsins er að draga úr neikvæðum áhrifum er framkvæmdir valda á umhverfinu. Umfangsmiklar framkvæmdir eru líklegar til að valda meiri neikvæðum áhrifum en minni framkvæmdir.

Þá styður það einnig þá ályktun að framkvæmdin sé ekki fyrirhuguð í skilningi matslaganna, að ekki hefur einu orði verið vikið að því hvaða flutningsgetu mannvirkið eigi að hafa. Það tengist skorti á tímasetningum að hluta til, og er líka í ósamræmi við a-lið 3. mgr. 15. gr. reglugerðar nr. 660/2015 sem kveður á um að í tillögu að matsáætlun skuli greina frá stærð og umfangi í tengslum við framkvæmdina. Í tilviki háspennulína er það flutningsgetan og –þörfin. Meiri flutningsgeta merkir í flestum tilvikum meiri (neikvæð) umhverfisáhrif. Ekkert er heldur í tillögunni sagt um það hvort til standi, á hinum ótímasetta rekstrartíma mannvirkis, að reka það á spennunni 220 kílóvoltum yfir höfuð. Dæmin sanna að aðrir hlutar styrkingar flutningskerfisins sem Landsnet vill fara í, eiga gjarnan að vera reknar á lægri spennu, eða 132 kílóvoltum.

Traustar, vandaðar og tímasettar áætlanir eru nauðsynlegar, svo tillaga að matsáætlun standist lög. Án áætlunar um framkvæmda- og rekstrartíma, og umfang og stærð framkvæmdar að því er varðar flutningsgetu og rekstrarspennu, skv. reglugerð nr. 660/2015 verður að vísa tillögunni frá.

Ekki lögmæt umhverfismetin áætlun

Þá tel ég að tillagan byggi ekki á umhverfismetinni áætlun skv. lögum nr. 105/2006. Meðan þannig er ástatt samrýmist það ekki lögum að fram fari umhverfismat á tillögunni.

Rétt er í þessu sambandi að minna á að kjarni umhverfismats er þátttaka almennings í ákvörðunum, er líklegar eru til að hafa neikvæð áhrif á umhverfið. Því fer þess vegna fjarri að slíkan rétt til þátttöku sé unnt að skýra þröngt eða að heimilt sé að víkja frá reglunni; hér er um svokallaða meginreglu að ræða, sem ekki er unnt að skýra þrengjandi skýringu eða leyfa undanþágur.

Forsögu umhverfismats áætlana um þróun flutningskerfis í því hér á landi má rekja til úrskurðar umhverfis- og auðlindaráðherra 21. maí 2013 í máli UMH12120081. Féll úrskurðurinn á þá lund að áætlun Landsnets um þróun flutningskerfisins, svokölluð kerfisáætlun, skyldi umhverfismetin skv. lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana, en það hafði fyrirtækið ekki gert fram að því.

Lét fyrirtækið í framhaldi af úrskurðinum umhverfismeta kerfisáætlun sína árið 2014. Um lögmæti þess umhverfismats og þar með áætlunarinnar sjálfrar er nú deilt fyrir dómi og sér ekki fyrir endann á.¹ Sterk efnisleg rök hníga að því að kerfisáætlun 2014-2023 standist ekki lög. Er þar einkum um það að ræða að Landsnet tók ekki afstöðu til allnokkurs fjölda efnislegra athugsemda í umhverfismatinu, en taldi heimilt að fresta því til síðari tíma, og afgreiddi við svo búið áætlunina. Er það í brýnu ósamræmi við ákvæði laga nr. 105/2006, sem mæla skýrt fyrir um að umhverfismati ljúki ekki fyrr en tekin hefur verið afstaða til athugsemda er fram koma frá almenningi, sbr. einnig Evróputilskipun 2001/42/EB. Þar sem ekki liggur fyrir afstaða dómstóla um áhrif greindra annmarka á samþykkt kerfisáætlunar, verður Skipulagsstofnun auðvitað að meta sjálfstætt þýðingu þessa atriðis fyrir meðferð máls þessa.

Þar sem umhverfismat skal lögum samkvæmt unnið samhliða áætlun, og áætlun er óheimilt að samþykkja fyrr en að loknu umhverfismati, er kerfisáætlun 2014 – 2023 ólögmæt. Fyrir því eru skýr dómafordæmi í Evrópurétti að umhverfismat framkvæmdar getur ekki komið í stað umhverfismats áætlana. Er um að ræða aðskilda málsmeðferð og eðlisólíka. Um þessi fordæmi er Skipulagsstofnun auðvitað vel kunnugt. Ekki er að finna í matslögnum neina heimild til að víkja frá skyldu til umhverfismatsáætlana. Með hliðsjón af því sameiginlega meginmarkmiði matslaganna og laga nr. 105/2006 um mat á umhverfisáhrifum áætlana að draga úr neikvæðum áhrif á umhverfið er það heldur ekki tæk lögskýring að víkja til hliðar lagareglu um skyldu til mats á áætlun.

Kerfisáætlun Landsnets 2015-2024 er í umhverfismatsferli. Hvorki hún né sú er deilt er um fyrir dómi hafa hins vegar að geyma alla þá valkosti er setja skal fram í umhverfismati áætlunar. Samkvæmt 14 gr. aðfararorða og 1. mgr. 5. gr. Evróputilskipunar 2001/42/EB er skylt að setja fram alla sanngjarna og eðlilega (e. reasonable) kosti í áætlun og gengur sú skylda mun lengra en skylda til að setja fram valkosti í umhverfismati framkvæmdar. Ljóst er af málsatvikum og m.a. hinni miklu umræðu á opinberum vettvangi um háspennujarðstrengi af ýmsu tagi og sem lagðir eru í ýmsum öðrum löndum en Íslandi, að um sanngjarnan og eðlilegan (e. reasonable) valkost er að ræða. Sterk rök hafa þannig verið færð fram fyrir því að skort hafi á valkostaumfjöllun í kerfisáætlun sem tillagan byggir á, þar sem á skorti að fjalla um jarðstrengi með raunhæfum hætti. Má efnislega um þetta atriði vísa til stefnu í ofangreindu dómsmáli, sem aðgengileg er almenningi. Fullyrðing líkt og er að finna í svari Landsnets við athugasemd í viðauka 2 með tillögunni, lið 1 e), þar sem segir: „Í Kerfisáætlun er gerð grein fyrir þeim valkostum sem mögulegir eru til að styrkja

¹ Dómur gekk í Héraðsdómi Reykjavíkur í máli Landverndar gegn Landsneti hf. hinn 16. nóvember 2015. Dómurinn hafnaði kröfu Landverndar fyrst og fremst með vísan til þeirrar ástæðu, að kerfisáætlun Landsnets teldist ekki vera stjórnsýsluákvörðun. Annmarkarnir á málsmeðferð Landsnets voru því ekki teknir til efnislegrar athugunar. Undirrituðum þykir trúlegt, að látið verða reyna frekar á spurninguna um lögmæti kerfisáætlunar.

flutningskerfið“, er því ekki alveg sannleikanum samkvæmt, heldur er þetta atriði einmitt afar umdeilt.

Þannig hlýtur að mega sjá fyrir ýmsar aðrar tengingar flutningskerfis en þær sem settar eru fram í (kerfis)áætlunum Landsnets og þeirri tillögu sem hér um ræðir. Nokkrar þeirra voru einmitt nefndar í athugasemdum almennings við kerfisáætlanir Landsnets 2014 og 2015. Þær þarf að meta - ekki útiloka án mats. Hvorki í orði né á borði. Athygli vekur einmitt að a.m.k. einn aðili (SAF) hefur gert athugasemd við það að ekki hafi verið svarað tillögu samtakanna um leið frá Sultaratanga að Brennimel og áfram norður og austur um land, í umhverfismati kerfisáætlunar 2014 - 2023, sjá athugasemd og svar við henni, nr. 1 c) í viðauka 2 í tillögunni. Á meðan ekki er lokið lögmaðu umhverfismati áætlunar getur umhverfismat framkvæmdar ekki farið fram.

Við ofangreint bætast tvær mikilvægar staðreyndir sem vert er að hafa í huga: (1) á Alþingi er til umfjöllunar svokölluð landsskipulagsstefna skv. skipulagslögum nr. 123/2010 sem leysa mun af hólmi gamalt svæðisskipulag miðhálandisins og af fréttum að dæma er gert ráð fyrir að yfirsandandi löggjafarþing afgreiði stefnuna, og (2) skv. raforkulögum nr. 65/2003, bráðabirgðaákvæði, sbr. lög nr. 26/2015, skal í síðasta lagi í haust (2016) lögð fram á Alþingi stefna um jarðstrengi. Allt bendir því til þess að áður en umhverfismati yrði lokið á tillögu þeirri sem hér er til umfjöllunar, yrði grundvallarbreyting á forsendum öllum. Í ljósi þess að framkvæmdatími er algerlega ótímasettur í tillögunni, er því allt útlit fyrir að tillagan sé einfaldlega ótímabær í því lagaumhverfi sem nú ríkir á Íslandi. Svo ekki sé talað um afgerandi andstöðu við tillöguna sem fram hefur komið opinberlega, en stuðning við stofnun þjóðgarðs á miðhálandinu.

Um er að ræða svo alvarlega vankanta á tillögunni að því er varðar að ekki hefur farið fram umhverfismat áætlunar að hafna ætti henni alfarið.

Mögulegir valkostir

Tillagan uppfyllir ekki skilyrði e-liðar, 2. töluliðar, 2. mgr. 15.gr. reglugerðar nr. 660/2015. Ákvæðið mælir fyrir um að tillaga að matsáætlun skuli hafa að geyma upplýsingar um mögulega framkvæmdakosti sem til greina koma, m.a. svokallaðan núllkost. Með öðrum orðum, núllkostur er ævinlega valkostur, hvort sem hann telst tæknilega eða kostnaðarlega hagfelldur, hvort sem er fyrir framkvæmdaraðila eða samfélagið; hann er allt að einu valkostur í umhverfismati. Gildir þetta algerlega óháð því hvað greinir í ákvæðum raforkulaga nr. 65/2003 um hagkvæmni raforkukerfisins. Í því tilviki sem hér um ræðir, tæpir 200 km yfir miðhálandi Íslands, blasir við að einn mögulegra framkvæmdakosta er að leggja jarðstreng. Skiptir þá engu máli hvernig jarðstreng; jafnstraums- eða riðstraums, hvort tvegja eru valkostir enda eru það hvoru tveggja valkostir sem koma til geina í skilningi umhverfismatslöggjafar. Ekki verður heldur með rökum deilt um það að umhverfislega séð er jarðstrengur hér betri kostur en loftlína, hvernig svo sem möstur og línuvegir væru úr garði gerð.

Samt er það þannig að í lýsingu á valkostum í kafla 3.2 í tillögunni, er jarðstrengur aðeins tekinn með sem lítill hluti heildarleiðarinnar (að hámarki 50 km) og aðeins sem riðstraumssstrengur.

Í kafla 3.2.6 á bls. 11 í tillögunni segir einnig að í frummatsskýrslu verði „...gerð grein fyrir ástæðum þess að ekki eru lagðar fram lausnir sem byggja á jafnstraumi.“ Ekki er heimilt að sleppa mögulegum valkostum í umhverfismati. Það gildir um jafnstraumsstreng einnig. Þess vegna þarf umhverfismat að fara fram á þeirri lausn.

Nokkrum sinnum er vikið að því í tillögunni að mögulega þurfi að leggja þurfi tvö strengsett ef lagður verði jarðstrengur. Þannig vísar myndateksti við mynd 17 á bls. 20 til „tveggja 220 kV jarðstrengja“. Fram kemur í kafla 3.4.3. í tillögunni að ef flytja þurfi meira en 400 megavoltamper þurfi tvö strengsett, án þess að nánar sé vikið að því, hvort slíka flutningsgetu þurfi og hvort þá leið D, sem kölluð er, geri ráð fyrir tveimur settum. Raunar er ekkert rætt um flutningsþörf mannvirksins í tillögunni, líkt og síðar verður vikið að.

Rétt er að minna á að enga línuvegi þarf með jarðstrengjum á rekstartíma þeirra, staðreynd sem Landsnet hefur alls ekki hampað. Raunar er einmitt um afar misvísandi framsetningu að ræða að þessu leyti í tillögunni, og raunar villandi. Þannig segir í kafla 3.4.3. á bls. 11: „Ætla má að víðast hvar sé ekki þörf á mikilli slóðagerð á leiðinni.“ Í næsta kafla á eftir, kafla 3.4.4, á næstu síðu, þar sem fjallað er um slóðagerð er hinsvegar talað eins og slóðagerð sé nauðsynleg bæði með loflínu og streng: „Lagning vegslóða er háð mastragerð og því landi sem línan/strengurinn mun liggja um. Gert er ráð fyrir að meðfram streng þurfi að vera ökuslóð sem er fær vörubílum á framkvæmdartíma, en í tilviki loflína er nægilegt að fært sé að sjálfum möstrunum.“ Á sama hátt er rangt með farið í kafla 5.1.5 í tillögunni þar sem segir „...þarf að hafa varanlega slóða meðfram strengstæði“.

Umhverfismat = Umhverfismat. Ekki kostnaðar- eða hagkvæmnimat

Ég minni einnig á að umhverfismat er ekki kostnaðar- eða hagkvæmnimat, og á ekki að vera. Tilgangur umhverfismats er skýr í lögum og ber að halda sig við það. Í umhverfismati á að gera grein fyrir mögulegum framkvæmdakostum eins og áður segir. Eina skilyrðið er að þeir séu mögulegir, eins og lesa verður framangreint ákvæði, samkvæmt orðanna hljóðan, eða með öðrum orðum að þeir komi til greina. Það er vel mögulegt að leggja jarðstreng undir Sprengisand. Hann kemur því til greina. Úr raunveruleikanum nægir að benda á að jarðstrengir hafa verið lagðir undir þjóðgarð í Suður-Frakklandi á þeirri spennu sem um ræðir í tillögunni, 108 km riðstraumsstrengir, og einnig frá Írlandi til Wales, jafnstraumsstrengur sem er 70 km á landi og 186 km á hafsbótnei. Þessir strengir voru ekki lagðir nema af því það var mögulegt. Þeir eru hér einungis nefndir í dæmaskyni og ætla má að Landsnet hafi allar upplýsingar um þessar framkvæmdir og fjölmargar aðrar og geti því hæglega lært af þeim og beri raunar lagaskylda til þess, sem handhafa sérleyfis á flutningi raforku á Íslandi.

Á grundvelli þess sem hér hefur komið fram er það mögulegt, í skilningi umhverfismatslaga, að leggja jarðstreng alla leið undir Sprengisand. Sönnunarbyrðin fellur á Landsnet að sýna fram á ómöguleika þess. Sú fullyrðing sem fram kemur efst á bls. 10 í tillögunni, að „Jarðstrengur yfir 50 km að lengd gæti því, miðað við núverandi kerfi, haft mjög óæskileg áhrif á rekstur raforkukerfisins í heild...“, rétt eða röng, segir auðvitað ekkert til um það hvað langur jarðstrengur er mögulegur um Sprengisand þegar tengdar framkvæmdir, sem Landsnet lýsir í tillögunni, á bls. 2 eins og áður er vitnað til, kunna að verða komnar til skjalanna og eru sannarlega

fyrirhugaðar framkvæmdir að mati fyrirækisins sjálfs eins og margoft kemur fram í tillögunni og víðar. Gagnslaust er að vísa til núverandi kerfis við mat á hámarkslengd jarðstrengs, líkt og Skipulagsstofnun hefur þegar ítrekað bent Landsneti á í málsmeðferð þessari.

Tillagan uppfyllir samkvæmt framangreindu ekki ákvæði laga. Ég ítreka að umhverfismat er ekki kostnaðarmat, og kostnaður, hvort sem er fyrir Landsnet eða fyrir þjóðina, er ekki hluti af umhverfismati. Kostnaðartölur, hvort sem eru meintar eða sannaðar, eru því aukaatriði í umhverfismati.

Ég geri raunar athugasemd við trúverðugleika eftirfarandi kafla í tillögunni, í kafla 3.2.4 á bls. 10, sem fjallar um það að að hámarki geti verið 50 km af jarðstreng um Sprengisand:

Frekari framkvæmdir við línur og virkjanir á Norðurlandi kunna að hafa áhrif á þessa hámarkslengd. Eðli þeirrar uppbyggingar og möguleg flutningsaukning hefur áhrif á hvort raunhæft verði að leggja lengri jarðstreng á Sprengisandi. Þörfin fyrir Sprengisandslínu er ekki háð þessum framkvæmdum, auk þess sem ekki liggur fyrir hvaða uppbygging mun hafa orðið á öðrum stöðum í flutningskerfi Landsnets þegar Sprengisandslína fer í rekstur. Umfang jarðstrengslagna annars staðar í flutningskerfinu mun einnig hafa áhrif á það hvort unnt verði að leggja lengri jarðstreng á Sprengisandi. Sama á við ef auka þarf flutningsgetu með því að leggja viðbótarstreng, hvort sem er á Sprengisandi eða annars staðar í kerfinu. Við ákvörðun á lengd einstakra jarðstrengskafla er því nauðsynlegt að horfa á flutningskerfið í heild sinni.

Það getur alls ekki verið rétt að þörf fyrir Sprengisandslínu sé óháð línunum er til stendur að leggja frá Blöndu til Fljótsdals. Er það bæði í ósamræmi við það sem Landsnet segir annars staðar, t.d. á bls. 2 í tillögunni, sbr. tilvitnun hér að framan, auk þess sem við blasir að engin þörf er á Sprengisandslínu ef hún endar í Bárðardal, enda eru það ekki bændur í Svartáarkoti sem þurfa orkuna úr Sigölduvirkjun, trúi ég. Engin þörf er auðvitað á Sprengisandslínu, ef ekki verða lagðar samsvarandi línur nyrðra, svo viðblasandi sem það er.

Í kafla 5.1.5 í tillögunni lítur svo út sem helgunarsvæði 220 kílóvolta jarðstrengja sé ákvarðað með sama hætti og loflína: með lögum. Svo er alls ekki. Er hið tilgreinda 10 til 14 m breiða helgunarsvæði sem nefnt er í kaflnum afar vel í lagt. Erlendis er helgunarsvæði jarðstrengja með þessari spennu gjarnan um 7 metra breitt belti. Ótrúlegt er að Landsnet þurfi meira land á miðhálandinu í helgunarsvæði jarðstrengja en systurfyrirtæki þess í öðrum löndum þurfa fyrir jarðstrengi sína.

Svolítið villandi er þegar sagt er í tillögunni í umfjöllun um loflínur að ýmis landnotkun sé möguleg í grennd við þær. Enga slíka athugasemd er að finna í umfjöllun um jarðstreng. Þetta er ekki mjög trúverðug framsetning, frekar eins og hún sé hlutdræg, með vilja eða ekki.

Ekki er ljóst hvað átt er við með orðinu „viðbótarstreng“ í tilvitnuninni hér ofar á síðunni. Hins vegar tek ég undir það, að lengd jarðstrengskafla er vissulega tengd flutningskerfinu í heild sinni.

Ég geri einnig athugasemd við orðalagið „fyrirhuguðum nýjum (sic) Sprengisandsleið...“ á bls. 10 í tillögunni. Virðist hér átt við veg. Engin ný Sprengisandsleið er fyrirhuguð í þessum skilningi. Öllu tali um hana er því ofaukið í tillögunni, þ.m.t. í mynd og myndatexta á bls. 10: „Hvítar línur eru Leiðir V2 og V5 fyrir Sprengisandsleið“, enda virðist hér alls ekki átt við núverandi Sprengisandsleið. Vísað er til athugasemda Skipulagsstofnunar í málsmeðferðinni um þetta.

Má segja að í heild sinni sé kafli 3.2.4 í tillögunni, sem fjallar um jarðstrengjakost, afar illa unninn, ruglingslegur og með rangfærslum, sbr. það sem hér er rakið að ofan.

Um er að ræða svo alvarlega vankanta á tillögunni að því er varðar valkostinn jarðstreng að hafna ber henni.

Sameiginlegt mat

2. mgr. 5. gr. matslaganna kveður á um svokallað sameiginlegt umhverfismat þegar tvær eða fleiri framkvæmdir eru á sama svæði eða eru háðar hver/hvor annarri.

Ekki er vitað hvort Skipulagsstofnun tekur að eigin frumkvæði almennt afstöðu til þess hvort framkvæmd sem lögð er fram til umhverfismats (a) sé þannig að hægt sé að meta eðli eða umfang hennar (og sé því fyrirhuguð framkvæmd í skilningi matslaganna); og (b) hvort rétt sé að meta umhverfisáhrif hennar sameiginlega með öðrum framkvæmdum. Að mínu mati, hlýtur þó ofangreind tilvitnun í bréf stofnunarinnar frá 12. september 2012 m.a. að merkja að Skipulagsstofnun taki sjálfstæða afstöðu í hverju máli fyrir sig um það hvort framkvæmd sé fyrirhuguð í skilningi matslaganna, og telji hún svo vera, taki hún *ad hoc* afstöðu til þess hvort meta skuli umhverfisáhrif hennar sameiginlega með öðrum framkvæmdum. Gert er ráð fyrir því að stofnunin muni og gera það í þessu máli, enda má sjá merki þess í bréfum hennar til Landsnets, varðandi sameiginlegt umhverfismat með vegi yfir Sprengisand, er Vegagerðin taldi áður rétt að umhverfismeta, en féll síðar frá. Allt að einu vil ég nota tækifærið og benda Skipulagsstofnun á eftirfarandi varðandi nauðsyn sameiginlegs umhverfismats.

Fram kemur í tillögunni og athugasemdum Skipulagsstofnunar við hana að sú vegalengd 220 kílóvolta kerfis er Landsnet hefur viðurkennt að unnt sé að leggja í jarðstreng helgist af svokölluðu skammhlaupsafli. Þetta skammhlaupsafli ræðst af styrkleika annarra hluta flutningskerfisins, líkt og Skipulagsstofnun hefur bent á. Því ræðst möguleg lengd jarðstrengs á svo hárra spennu af öðrum hlutum kerfisins. Með öðrum orðum, eftir að styrktar hefðu verið tengingar frá Blöndu til Fljótsdals, lengist sú vegalengd, samkvæmt röksemdum Landsnets, sem unnt er að leggja í jarðstreng á Sprengisandi.

Tekið er fram að nokkuð hamlar þessari umræðu, að Landsnet mun hafa neitað að veita almenningi aðgang að skýrslu nokkurri um þetta efni, er fyrirtækið lét gera í samstarfi við erlenda aðila á árinu 2014. Aðeins íslensk samantekt skýrslunnar hefur enn verið birt. Mikilvægt er að þessi skýrsla verði gerð opinber áður en að þátttöku almennings kemur í umhverfismati.

Í ljósi ofangreinds virðist blasa við að meta beri sameiginlega umhverfisáhrif svokallaðrar Sprengisandslínu, Hólasandslínu, línu milli Kröflu og Hólasands (áður Kröflulínur 3 og 4), Kröflulínu 3 og Blöndulínu 3, sbr. 2. mgr. 5. gr. matslaganna. Um er að ræða framkvæmdir, sem eru háðar hver annarri, ef Skipulagsstofnun metur tillögu um Sprengisandslínu fyrirhugaða í skilningi 2. mgr. 5. gr. Samkvæmt gögnum Landsnets eru framkvæmdirnar allar liður í styrkingu sameiginlegs meginflutningskerfis sem fyrirtækið kallar svo. Þannig eru þær ekki sjálfstæðar framkvæmdir í þeim skilningi að ein þeirra, eða þær hver fyrir sig, verki sjálfstætt til flutnings raforku frá virkjun til notanda eða leysi úr einhverjum þeim vanda er Landsnet lýsir: bjór- og mjólkurframleiðenda á Akureyri, fiskimjölsframleiðenda á Austurlandi o.s.frv. Enginn ágreiningur er um að hvorki Sprengisandslínu né einstökum öðrum framkvæmdum á leiðinni frá Blönduvirkjun í Fljótisdalsstöð er ætlað að leysa úr því sjálfstætt og óháð. Þetta kemur m.a. skýrt fram í tillögunni, þar sem segir í inngangskafli á síðu 2:

Auk línu um Sprengisand eru aðrar styrkingar í kerfinu nauðsynlegar skv. valkosti A í kerfisáætlun Landsnets 2014-2023, þ.e. á kaflanum frá Blönduvirkjun að Fljótisdalsstöð. Þessir kaflar í flutningskerfi Landsnets eru jafnframt nauðsynlegir sé litið til annarra valkosta um styrkingu flutningskerfisins og hafa sumir þeirra kafla hlotið meðhöndlun samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum eða eru í undirbúningi á frumstigi skipulags- eða mats á umhverfisáhrifum, s.s. Blöndulína 3, frá Blöndu að Akureyri, og Kröflulínur 4 og 5, frá Kröflu að Hólasandi.

Ég geri þó þá athugasemd að hér fer Landsnet rangt með staðreyndir úr eigin kerfisáætlun. Það er ekki rétt að kaflinn frá Blönduvirkjun að Hólasandi hafi verið talinn nauðsynlegur af fyrirtækinu sjálfu þegar það fjallaði um það sem það kallaði valkost C í kerfisáætluninni sem vísað er til.

Þá hefur Skipulagsstofnun vísað itrekað til þessa nauðsynlega samhengis kaflanna í bréfum sínum til Landsnets í meðferð þessa máls, m.a. í tengslum við þá fullyrðingu Landsnets að einungis sé unnt að leggja að hámarki 50 km jarðstreng undir Sprengisand. Það á, eins og Skipulagsstofnun hefur bent á, einungis við í núverandi kerfi, yrði það óbreytt að öðru leyti, sem er alls ekki ætlunin. Þvert á móti, líkt og Skipulagsstofnun hefur bent á, er ætlunin að bæta við það með svokallaðri T-tengingu, sem er raflína frá Blöndu til Fljótisdals.

Því er ekki unnt að fallast á tillöguna. Umhverfisáhrif framkvæmdanna þarf að meta sameiginlega, eins og á stendur.

Það athugast að athugasemdir hafa áður komið fram í þessa veru í málsmeðferð tillögunnar, sbr. viðauka 2 með tillögunni. Viðbrögð við þessu hafa verið allsendis ófullnægjandi að mínu mati.

Í ljósi alls framangreinds tel ég að Skipulagsstofnun sé rétt að vísa tillögunni frá, í það minnsta að svo stöddu.

Matsáætlun með athugasemdum

Óháð framangreindu, og verði Skipulagsstofnun ekki við því að hafna tillögunni alfarið eða að svo stöddu, er þess farið á leit að mjög skýr og afdráttarlaus skilyrði verði sett fram, fallist Skipulagsstofnun á tillöguna. Þess er farið á leit að þau skilyrði lúti að eftirfarandi a.m.k.:

1. Fortakslaus krafa verði gerð til þess að fullgild, lögmæt og umhverfismetin kerfisáætlun liggi fyrir áður en framkvæmt verði umhverfismat fyrir framkvæmdina Sprengisandslínu, í samræmi við skýr dómaformdæmi Evrópuðómstólsins og skyldu til að meta valkosti í áætlun.
2. Tímasettar og raunhæfar framkvæmda- og rekstaráætlanir mannvirkjanna komi fram áður en fallist yrði á tillögu. Gerð verði rökstudd grein fyrir því að hvaða leyti þær áætlanir gætu verið óvissu háðar, ef einhverri. Gerð verði skýr og afdráttarlaus grein fyrir flutningsþörf og rekstarspennu mannvirkis og tímasetningum í því sambandi.
3. Tekið verði fullt mið af nýjum náttúruverndarlögum, er gildi tóku 15. nóvember 2015, og vísað til þeirra, sjá t.d., en ekki aðeins, á bls. 11 í tillögunni. Einkum á þetta við að því er varðar lögfestingu varúðarreglunnar og gildissvið hennar, sem og þörf á sérfræðiskýrslum skv. lögnum. Lítið er almennt vitað um náttúru Íslands og hér er verið að tala um sjálft miðhálendi Íslands. „Það er ekki hefð fyrir því að gera umhverfismatsáætlanir hér á landi þannig að það er úr afskaplega litlum upplýsingum að vinna,“ er haft eftir Skúla Skúlasyni, formanni faghóps 1 sem vinnur að mati á virkjanakostum fyrir rammaáætlun. „Lítið er vitað um náttúru Íslands í alþjóðlegu samhengi“, sjá <http://ruv.is/frett/litid-vitad-um-natturu-islands>
4. Sameiginlegt umhverfismat fari fram með öðrum hlutum styrkingarinnar, sbr. hér að ofan.
5. Jarðstrengur, bæði riðstraums (AC) og jafnstraums (DC), til tengingar virkjana á Suðurlandi við Fljótsdalsvirkjun, hvort sem er þá tæplega 200 km leið sem tillagan gerir ráð fyrir, eða aðra leið, verði umhverfismetinn sem valkostur. Samhliða verði látið af klifun um nauðsynlega línuvegi til að komast að mannvirkjunum, enda eiga þeir ekki við um það þegar jarðstrengir eru lagðir.
6. Að fullu verði teknar út úr tillögunni hugmyndir um vegi yfir Sprengisand, sem ekki eru á áætlun neins. Ekki skal miða við neina aðra legu vegar yfir Sprengisand en þann sem nú þegar er þar. Þetta á einnig við viðbrögð við athugasemd Umhverfisstofnunar, sbr. viðauka II, liður 1 d) þar sem segir nú: „... þeim nýju leiðum sem Vegagerðin hefur verið með til skoðunar...“. Þetta svar er einfaldlega rangt svar og verður að hverfa úr þessari tillögu. Það sama á við um setninguna „Jafnframt verður skoðaður sá möguleiki að færa núverandi veg á afmörkuðum köflum til að draga úr sjónrænum áhrifum línunnar.“ Hér er Landsnet einfaldlega komið út fyrir hlutverk sitt lögum samkvæmt, og getur fyrirtækið ekki kalsað um vegagerð. Þá er afleitt að í kafla 5.1.7 segi að gert sé ráð fyrir að samnýta námur með Vegagerðinni vegna framkvæmdar við Sprengisandsleið, þegar engin vegarlagning er í kortunum, eins og rækilega hefur komið fram. Á sama hátt þarf að taka út í kafla 6 eftirfarandi: „Við matið verður tekið mið af ofangreindum möguleikum, auk núverandi Sprengisandsleiðar og þeirrar veglínu sem skilgreind er í aðalskipulagi sveitarfélaganna.“

7. Teknar verði út eftirfarandi setningar í kafla 5.4.6 um samfélag: „Áhrif á atvinnulíf tengjast bæði meiri möguleikum á iðnaði með meiri raforkuflutningi og afhendingaröryggi raforku og atvinnumöguleikum og þjónustu í tengslum við línuna og betri veg. Bætt vegakerfi tengt línuframkvæmdum bætir aðgengi heimaaðila og annarra að hálendinu, sem m.a. kann að nýttast atvinnurekstri, þ.á.m. vegna smölunar.“ Um er að ræða fullkomlega innihaldslausar og óröktstuddar yfirlýsingar um iðnað og þjónustu í tengslum við línuna og auk þess röng fullyrðing um betri veg, sbr. athugasemd hér á undan. Að öðrum kosti útskýri Landsnet hvað átt er við; hvaða iðnað og þjónustu og þá hvar á landinu.
8. Gerð verði krafa um ítarlegar rannsóknir í sambandi við útivist og ferðamennsku sumarið 2016. Ljóst er að athuganir sem vísað er til í kafla 5.4.7 hljóta að varða vegagerð á Sprengisandi einnig, líkt og upphaflega fyrirætlunin var. Þá er ljóst að frá 2014 til ársins 2015 urðu stórfelldar breytingar á fjölda erlendra ferðamanna og líkur eru á að það eigi eftir að breytast mikið einnig milli árana 2015 og 2016. Þessi krafa verður að vera alveg skýr, enda er nokkuð óljóst í töllögunni hvort nokkrar frumrannsóknir á að gera, enda virðist gert ráð fyrir að frummatsskýrsla liggi fyrir fyrir part árs 2016. Rannsóknir gerðar sumarið 2014 eru því þegar úreltar, hvað þá er fram líða stundir. Þannig segir í kafla 5.4.7: „Rannsóknir og ráðgjöf ferðapjónustunnar (RRF) stóðu að könnun sumarið 2014, bæði meðal ferðamanna á svæðinu og samanburðarhópa utan svæðis. Sambærileg könnun var gerð meðal ferðapjónustuaðila. Niðurstöður kannana ásamt núverandi stöðu og líklegum áhrifum framkvæmda á þróun ferðapjónustu verða kynntar í sérstakri skýrslu.ásamt því að gerð verður grein fyrir þeim í frummatsskýrslu. Þá mun RRF í samvinnu við Steinsholt sf, birta skýrslu um ferðamennsku á Sprengisandi, byggða á niðurstöðum fyrirbyggjandi rannsókna, m.a. rannsókn RRF sumarið 2014.“
9. Skipulagsstofnun geri þegar fyrirvara um að hún muni afla sérfræðimats á afmörkuðum þáttum, þar með talið flutningsþörf og jarðstrengjum.

Tillagan er mjög vanbúin. Varðar það að sumu leyti rangfærslur, en einnig skort á framlagningu gagna og skort á skýrleika. Á það einkum við um jarðstrengi, en einnig um forsendur ýmsar, svo sem um eðli kaupa fiskimjölsverksmiðja á Austurlandi á raforku og tengsl við olíuverð. Flest af því hefur Landsnet fengið ábendingu um frá almenningi, og Skipulagsstofnun, á síðustu árum, svo umdeildar sem áætlanir og tillögur fyrirtækisins hafa verið, og eru.

Hálendið friðað – Byggðallna styrkt

Athugasemdirnar hér að framan eru efnislega á sömu lund og athugasemdir, sem Sif Konráðsdóttir sendi Skipulagsstofnun með bréfi dags. 15. nóvember 2015. Þeim til viðbótar geri ég nokkrar athugasemdir byggðar á athugasemdum, er ég sendi Landsneti, þegar drög að tillögu að matsáætlun voru til umsagnar.

Áform Landsnets um lagningu Sprengisandslínu aðallega sem loftlínu eru að mati undirritaðs óásættanleg vegna hinna miklu umhverfisspjalla, sem fyrirsjáanlega yrðu af framkvæmdinni. Framkvæmdin mundi kljúfa hálendi Íslands með mjög áberandi mannvirkjum. Þótt vilji stæði til þess, er engin leið að koma umræddum mannvirkjum upp án þess að þau yrðu yfirþyrmandi í landslagi hálendisins. Með slíkri framkvæmd

væri fórnað því verðmæti, sem í því felst fyrir íslenzku þjóðina að eiga hálendi Íslands nokkurn veginn óskert - til allrar framtíðar. Hvorki Landsnet né aðrir munu geta sýnt fram á ávinning af framkvæmdunum, sem réttlæti það að fórna hálendi Íslands, þótt fúslega skuli játað, að ekki verði settur á hálendið nokkur verðmiði.

„Hálendi Íslands, hjarta landsins, er eitt stærsta landsvæði í Evrópu, sunnan heimskautsbaugs, sem aldrei hefur verið numið af mönnum. Sérstaða svæðisins felst í einstakri náttúru, gróðurvinjum, jarðfræði og landmótun, einstöku samspili elds og íss, óviðjafnanlegum andstæðum í landslagi og víðernum sem eru talin meðal síðustu stóru víðerna Evrópu.“

Þannig lýsir Landvernd, öflugustu og fjölmennustu umhverfis- og náttúruverndarsamtök landsins, hálendi Íslands, þegar samtökin biðja hálendinu griða. Þessa lýsingu getur sennilega enginn Íslendingur vefengt, og því ætti enginn Íslendingur með nútímaþekkingu að geta látið sér til hugar koma að ganga frekar en orðið er á hálendið milli helztu jökla landsins. Ómetanleg náttúruverðmæti.

„Tilgangur framkvæmdarinnar er að auka flutningsgetu og tryggja stöðugleika raforkukerfis landsins, auka öryggi í afhendingu og gæði raforku“, segir Landsnet í kynningu sinni á markmiðinu með framkvæmdinni.

Til þess að ná þessu markmiði eru margar leiðir betri, sem ekki fela í sér misþyrmingu á hálendi Íslands. Að því leyti sem þörf er fyrir meiri flutningsgetu í raforkukerfinu, sem Landsnet hefur reyndar ekki sýnt fram á með áþreifanlegum upplýsingum, liggur beinast við að bæta úr þeirri þörf með skynsamlegum umbótum á þeirri byggðalínu, sem þegar er fyrir hendi og búið er að raska landi fyrir. Þessi möguleiki hefur staðið og stendur Landsneti opinn með þeim fyrirvörum, að Landsnet geri grein fyrir raunverulegum þörfum og taki alla raunhæfa flutningskosti til skoðunar, þ. á m. jarðstrengi. Þetta hefur Landsnet ekki fengizt til að gera hvort sem það hafa verið Skipulagsstofnun, umhverfisverndarsamtök eða landeigendur, sem hafa veitt fyrirtækinu leiðbeiningar í þessa átt. Landsnet hefur bara farið í fýlu, haldið að sér höndum í framkvæmdum og klagað í ráðherra og fleiri stjórnámálamenn - einungis vegna þess að gerðar eru sjálfsagðar kröfur til fyrirtækisins um þarfagreiningu og mat á öðrum og umhverfisvænni framkvæmdakosti. Landsnet - almenningur og aðrir hagsmunaaðilar - hafa því ekki við neinn að sakast nema fyrirsvarsmenn Landsnets, ef um er að ræða einhvern misbrest í flutningsgetu fyrirtækisins. Á því ber Landsnet eitt ábyrgð.

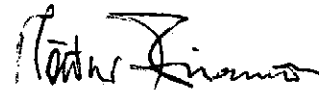
Með vísan til ofangreinds leggur undirritaður til, að Landsnet falli frá áformum sínum um Sprengisandslínu og láti hálendi Íslands ósnert. Ennfremur er í sama skyni vísað til evrópska landslagssamningsins (Flórens 20. október 2000), sem Ísland er aðili að. Samningi þessum er meðal annars ætlað að veita landslagi ákveðinn sess í lögum og viðurkenna mikilvægi þess í umhverfi landsins og að móta og framfylgja stefnu um landslag, sem miðar að verndun, nýtingu og skipulagi þess.

Byggðalínukosti sleppt í umhverfismati

„Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta raforkukerfi landsins, tryggja stöðugleika þess og auka flutningsgetu, öryggi raforkuafhendingar og gæði raforku.“ Þetta segir í inngangi tillögu Landsnets (bls. 1). Miðað við þennan tilgang getur það ekki talizt við

hæfi að taka einn framkvæmdakost, Sprengisandslínu, og telja hann einan ná umræddum tilgangi. Hann verður að minnsta kosti að meta með samanburði við aðra kosti, sem til greina greina koma, svo sem styrkingu þeirrar byggðalínu, sem þegar hefur verið lögð. Landsnet hefur ekki sýnt fram á, að tilgangi framkvæmdarinnar verði ekki náð með öðrum leiðum en þeirri að vaða yfir lítt raskað hálendi Íslands. Framkvæmd um svæði byggðalínunnar, sem þegar hefur verið raskað, hlýtur að teljast valkostur til „að bæta raforkukerfi landsins, tryggja stöðugleika þess og auka flutningsgetu, öryggi raforkuafhendingar og gæði raforku.“ Sá kostur er ekki einu sinni kynntur í tillögunni. Er þetta enn ein ástæðan til þess að hafna fyrirleggjandi tillögu, sbr. 1. mgr. 8. gr. laga nr. 106/2000 og þá markmiðsyfirlýsingu 1. gr. sömu laga „að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar“.

Virðingarfyllst,



Hörður Einarsson

UMSÖGN

Landmann

Tilaga að matsáætlun

Landsnets um nýja 220 kV **Sprengisandslínu** frá
Langöldu á Landmannafrétti að Eyjardalsá vestan
Bárðardals

Landvernd

Ferðafélag Íslands

Ferðafélagið Útivist

Ferðaklúbburinn 4x4

INNGANGUR

Landvernd, Ferðafélag Íslands, Ferðafélagið Útivist og Ferðaklúbburinn 4x4, hér eftir „samtökin“, hafa unnið athugasemdir við tillögu Landsnets að matsáætlun um mat á umhverfisáhrifum nýrrar 220 kV Sprengisandslínu, frá Langöldu á Landmannaafretti að Eyjardalsá vestan Bárðardals.

Til að gefa almenningi tækifæri til að taka þátt í að gera athugasemdir við tillögu Landsnets að matsáætlun Sprengisandslínu, setti eitt ofangreindra samtaka, Landvernd, upp áskorun á veraldarvefnum í tengslum við tillögu að matsáætlun Landsnets. Landvernd lítur á það sem eitt af hlutverkum sínum að auðvelda almenningi þátttöku í lýðræðislegu ákvarðanaferli um umhverfismál. Með áskoruninni var almenningi gert kleift að taka undir áskorun Landverndar um að Landsnet falli frá áætlunum sínum um Sprengisandslínu og kröfu um að Skipulagsstofnun hafni tillögu fyrirtækisins að matsáætlun fyrir línuna (sjá fylgiskjal I). Opið var fyrir undirskriftir frá kvöldi hins 11. nóvember til miðnættist 17. nóvember 2015. Alls skrifuðu 3.301 undir og þar af staðfestu 2.817 undirskrift sína og sendu þar með Skipulagsstofnun áskorun sína.

Athugasemdir samtakanna fara hér á eftir.

1. Samtökin skora á Landsnet að draga til baka áætlanir fyrirtækisins sem lýst er í tillögu þess að matsáætlun fyrir Sprengisandslínu, útgefinni í október 2015.

Ljóst er að framkvæmdir Landsnets myndu hafa mikil og óafturkræf áhrif á miðhálendið. Framkvæmdum myndi fylgja umfangsmikið rask og óásættanleg áhrif á náttúru, landslag og víðerni og skerða möguleika á útivist og ferðaþjónustu á hálendinu. Hálendið eins og við þekkjum það í dag, myndi því tilheyra fortíðinni.

Allir eru sammála um að miðhálendi Íslands býr yfir fágætum verðmætum. Þar er hægt að upplifa lítt snortna og ómanngerða náttúru og njóta einveru og kyrrðar í umhverfi sem náttúran sjálf hefur skapað. Hugmyndir Landsnets ógna þessum gæðum; gæðum sem við teljum einstök, ekki bara fyrir Íslendinga, heldur einnig á heimsvísu. Það er hlutverk okkar allra að tryggja þessi grunngildi hálendisins þannig að við, gestir okkar og komandi kynslóðir fái notið þeirra.

Ljóst er að Sprengisandslína er gríðarlega umdeild á meðal þjóðarinnar. Mun fleiri eru andvígir Sprengisandslínu (43%) en fylgjandi (25%), samkvæmt könnun Gallup frá í mars 2015. Hlutfall andvígja hafði þá aukist um 7% frá samskonar könnun árið 2012.

Hinn 27. nóvember 2014 skiluðu ofangreind samtök sameiginlegri umsögn við drög að tillögu að matsáætlun þeirri sem hér er til umfjöllunar. Þar rökstuddu samtökin ítarlega það mat sitt að Landsnet eigi að draga áætlanir fyrirtækisins eins og þær hafa verið kynntar um Sprengisandslínu til baka. Er jafnframt vísað í þá umsögn. Samtökin telja bráðnauðsynlegt að Landsnet leiti annarra lausna í meiri sátt við almenning og fyrirtæki í ferðaþjónustu.

2. Samtökin gera þá kröfu til Skipulagsstofnunar að hún hafni tillögu að matsáætlun Landsnets, verði hún ekki dregin til baka skv. ofangreindu. Sú kröfugerð byggir á eftirfarandi rökum (sjá athugasemdir 3-12):
3. Landsnet gerir ekki ráð fyrir að meta umhverfisáhrif jarðstrengs á allri línuleið áformaðrar Sprengisandslínu. Fyrirtækið gerir þó ráð fyrir að meta megi allt að 50 km kafla af AC jarðstreng (riðstraumi), frá Skrokköldu í suðri að Kiðagilsdrögum í norðri (leið D). Samtökin gera alvarlega athugasemd við að ekki sé gert ráð fyrir að meta umhverfisáhrif jarðstrengs alla leiðina, sérlega í ljósi viðtækra sjónrænna áhrifa af loftlínu. Að mati samtakanna getur Skipulagsstofnun ekki samþykkt tillögu að matsáætlun Landsnets vegna þessa atriðis. Hér verður gerð athugasemd í fyrsta lagi við að ekki sé gert ráð fyrir því samkvæmt tillögu að matsáætlun að meta umhverfisáhrif: a) lengri AC strengs og b) jafnstraumsstrengs (DC) yfir allt hálendið:
4. (Lengri AC strengur). Í nýútkominni en óstaðfestri kerfisáætlun 2015-2024 segir að „Niðurstaða kerfisrannsóknna [sé] að riðstraumsjarðstrengur [AC] alla leið yfir hálendið [sé] tæknilega ófær og þar af leiðandi ekki raunhæfur valkostur“ (bls. 26 í viðbrögðum við athugasemdum). Á bls. 10 í tillögu að matsáætlun er talað um að strengur lengri en 50 km gæti haft, miðað við núverandi kerfi, mjög óæskileg áhrif á rekstur raforkukerfisins í heild. Samtökin spyrja hins vegar, líkt og Skipulagsstofnun hefur gert í bréfaskiptum sínum til Landsnets, hvers vegna hámarks lengd AC strengs taki mið af núverandi kerfi, þegar hugmyndir um Sprengisandslínu eru hluti af frekari fyrirhuguðum tengdum framkvæmdum, þ.e.a.s. nýjum 220 kV raflínum frá Blöndu í vestri að Fljótsdal í austri („T-leiðin“). Möguleg lengd AC strengs verður að miða við það kerfi sem fyrirhugað er sbr. „T-leiðina“. Þannig er eina raunhæfa viðmiðið fyrir mögulega hámarks lengd AC strengs að miða við 220 kV raflínur á allri T-leiðinni. Vísað er til þess að Skipulagsstofnun hefur þegar í tvígang krafist þess í málsmeðferð þessari að Landsnet gerði einmitt þetta, sbr. bréf stofnunarinnar sem finna má í viðauka 7 með tillögunni. Ekki er hægt að samþykkja matsáætlun Landsnets meðan ekki er gerð bragarbót á þessu. Samtökin leyfa sér í þessu sambandi einnig að vísa til tímaáætlunar, sem kynnt var af þáverandi aðstoðarforstjóra Landsnets í mars 2012 á opinum kynningarfundi, en þar sést vel að T-leiðin er hugsuð sem ein heild¹.
5. (Jafnstraumsstrengur (DC) alla leið yfir hálendið). Á bls. 11 í tillögunni segir að í mati á umhverfisáhrifum Sprengisandslínu verði gerð grein fyrir ástæðum þess að ekki eru lagðar fram lausnir sem byggja á jafnstraumi (DC). Í svörum Landsnets við athugasemdum samtakanna og fleiri aðila við drög að tillögu að matsáætlun (Viðauki II) kemur fram að „Jafnstraumsstrengur [sé] ekki talinn raunhæfur kostur á svo stuttri leið og miðað við þann aflflutning sem áætlaður er, sérstaklega vegna kostnaðar“. Jafnframt segir að „Jafnstraumslagnir [séu] að jafnaði ekki taldar raunhæfar nema um sé að ræða verulega stöðugan aflflutning um mjög langa vegalengd“. Í nýútkominni en óstaðfestri kerfisáætlun Landsnets 2015-2024 kemur hið sama fram um kostnaðinn, en öll tvímæli tekin af um tæknilegu hliðina, þ.e.a.s. að „jafnstraumstenging yfir hálendið er tæknilega góð lausn en [...] kostnaðarmunurinn er töluvert umfram það sem getur talist raunhæft m.v. skyldur Landsnets um hagkvæma uppbyggingu kerfisins“ (bls. 26 í viðbrögðum við athugasemdum við drög að kerfisáætlun 2015-2024). Af þessu dregur Landsnet

¹ http://www.landsnet.is/library/Skrar/Landsnet/Upplýsingatorg/Kynningarmal/Opinn-kynningarfundur-2012/03_GIA_Kynning%20aðalfundur_20.03.2012.pdf.

þá ályktun að í tillögu sinni að matsáætlun Sprengisandslínu sé DC strengur ekki raunhæfur valkostur. Með öðrum orðum: Vegna kostnaðarmunar verði hann ekki umhverfismetinn.

Samtökin eru ósammála þessari lagatrúlkun. Benda þau á að umhverfismati framkvæmda er ætlað að kanna umhverfisáhrif mögulegra framkvæmdakosta. Í 15. gr. reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum segir orðrétt að í matsáætlun skuli setja fram upplýsingar um „mögulega framkvæmdakosti sem til greina korni“. Verður að skilja tilvitnað orðalag samkvæmt orðanna hljóðan. Mögulegir framkvæmdakostir eru þeir sem eru tæknilega mögulegir. Umhverfismat snýst um að meta umhverfisáhrif. Kostnaðarmat er hinsvegar ekki hluti af umhverfismati. Auk þess fer því fjarri að lögð hafi verið fram gögn er útiloki DC streng sem framkvæmdakost. Þvert á móti. Því ber Landsneti að umhverfismeta DC streng yfir allt hálendið. Verði fyrirtækið ekki við því, ber Skipulagsstofnun skilyrðislaust að hafna tillögu að matsáætlun.

Skipulagsstofnun er bent á að sú gerð DC jarðstrengja sem hér um ræðir er með svokallaðri VSC (voltage-source converters) tækni, oft nefnd „HVDC Light“. Slíkir strengir henta betur til styttri vegalengda en venjuleg DC tækni, og þar sem flytja þarf minna afl². Þess má einnig geta að í svörum Landsnets við athugasemdum við tillögu að kerfisáætlun 2015-2024 kemur fram að frummat fyrirtækisins á framkvæmdakostnaði við jafnstraumstengingu yfir hálendið sé að stofnkostnaður sé u.þ.b. 40 milljarðar króna. „Ef aðrir möguleikar eru A=Loftlína alla leið og B=Loftlína og 50 km jarðstrengur þá er jafnstraumsstrengur u.þ.b. 3xA (u.þ.b. 13milljarðar) og 2,4xB (u.þ.b. 16,5 milljarðar).“ Samkvæmt upplýsingum í tillögunni er áætlaður kostnaður við loftlínu og tvö sett af riðstraumsstreng á 50 km búið um 20 milljarðar. Hefur Landsnet ekki gefið upp líftímaútreikninga sína, sem lækka kostnað við jarðstrengi miðað við loftlínu. Fyrirtækið hefur heldur ekki metið sparnað er hlytist af DC streng um Sprengisand, svo sem í minna orkutapi, lægri kostnaði við aðra hluta styrkingar kerfisins, meira öryggi o.s.frv. Því segir hinn brotakenndi samanburður kostnaðar sem settur hefur verið fram af Landsneti í þessu samhengi ekki alla söguna, auk þess að vera utan ramma umhverfismatslögjafarinnar.

6. Samtökin telja að Skipulagsstofnun geti ekki samþykkt tillögu að matsáætlun Sprengisandslínu fyrr en tekin hefur verið afstaða til þess hvort umhverfisáhrif raflínunnar skuli meta sameiginlega með öðrum þeim fyrirhuguðu háspennulínum í þeim valkostum sem kynntir hafa verið í kerfisáætlun fyrirtækisins 2014-2023. Á hið sama við um nýja kerfisáætlun 2015-2024, sem nú býður samþykkis eða höfnunar Orkustofnunar. Þetta eru valkostir A („T-laun“ – norður Sprengisand og frá Blöndu í Fljótsdal) og C (hálendislína og vesturvængur – lína norður Sprengisand og úr Bárðardal í Fljótsdal annarsvegar og svo Brennifelur – Blanda hinsvegar). Hefur Landsnet frá upphafi og með skýrum hætti gengið út frá því að Sprengisandslína sé hluti af uppbyggingu raforkuflutningskerfisins í þessum valkostum. Um þessa kröfu og ofangreindar röksemdir samtakanna, sem fram kom í athugasemdum þeirra í nóvember 2014, hefur Landsnet sagt (Viðauki II): „Hins vegar eru þær mikilvægar einar og sér og nauðsynlegt að hægt sé að meta hverja einstaka framkvæmd án þess að spyrða þær saman við aðrar framkvæmdir á vegum Landsnets sem eru e.t.v. á öðru stigi undirbúnings hvað varðar gagnaöflun, hönnun og aðra þætti eða háðar öðrum tímaramma.“ Þessu eru samtökin ósammála og telja einmitt mikilvægt að

Admi
vefur
í bók
Sifju
OS
Hönnun

spyrða saman línur sem eru hluti af sömu heildarframkvæmdinni, svo meta megi sameiginleg umhverfisáhrif þeirra. Þessi fullyrðing Landsnets stangast líka á við sjálfan inngangskafila í tillögunni þar sem segir á bls. 1: „Í tveimur af þessum þremur valkostum [í kerfisáætlun] er gert ráð fyrir tengingu þvert yfir landið og þar er lína um Sprengisand mikilvægur hlekkur“ og á bls. 2: „Auk línu um Sprengisand eru aðrar styrkingar í kerfinu nauðsynlegar skv. valkosti A í kerfisáætlun Landsnets 2014-2023, þ.e. á kaflanum frá Blönduvirkjun að Fljótsdalsstöð. Þessir kaflar í flutningskerfi Landsnets eru jafnframt nauðsynlegir sé litið til annarra valkosta um styrkingu flutningskerfisins...“. [undirstrikanir eru samtakanna]

7. Samtökin telja Skipulagsstofnun ekki geta samþykkt tillögu Landsnets að matsáætlun fyrir Sprengisandslínu þar sem að tillagan er í ósamræmi við 6. lið 15. gr. reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum. Grein 15 mælir fyrir um hvað skuli koma fram í matsáætlun. Liður 6 kveður m.a. á um að framkvæmdaraðili leggi fram tíma- og kostnaðaráætlanir, þ.m.t. „áætlun um framkvæmda- og rekstrartíma“. Enga áætlun um framkvæmda- og rekstrartíma er að finna í tillögu að matsáætlun Landsnets, en á bls. 22 segir: „Tímasetning framkvæmda liggur ekki fyrir að svo stöddu“. Áætlunin er því tímalaus og því marklaus að því leyti. Í þessu samhengi má nefna að gögn þau sem umhverfismatið myndi byggja á gætu verið orðin úrelt þegar að framkvæmdaraðila hentaði að ráðast í framkvæmdina, sérstaklega gögn um viðhorf ferðamanna og útivistarfólks til framkvæmdarinnar. Raunar er heldur ekki getið um rekstrartíma fyrirhugaðs mannvirkis. Af framangreindum ástæðum ber Skipulagsstofnun ber því að hafna tillögu Landsnets.
8. Samtökin telja að matsáætlun fyrir áform Landsnets um Sprengisandslínu ætti afdráttarlaust að bíða meðferðar og afgreiðslu Alþingis á landsskipulagsstefnu. Í henni er gert ráð fyrir að í umhverfismati kerfisáætlunar Landsnets beri að líta til bæði jarðstrengja og loftlína á miðhálendinu. Í þeirri kerfisáætlun sem Landsnet byggir tillögu að matsáætlun sína á (kerfisáætlun 2014-2023) tók umhverfismat hinsvegar ekki til jarðstrengs um miðhálendið.
9. Landvernd rekur dómsmál gegn Landsneti til ógildingar á kerfisáætlun fyrirtækisins 2014-2023. Héraðsdómur komst í dómi sínum í liðinni viku að þeirri niðurstöðu að kerfisáætlun beindist ekki að tilteknum aðila eða aðilum og hefði ekki bindandi réttaráhrif. Sýknaði dómurinn Landsnet á þeim grundvelli af ógildingarkröfu. Landvernd hefur nú til skoðunar að áfrýja dómnum til Hæstaréttar, til að freista þess að fá efnisdóm um lögmæti kerfisáætlunar og umhverfismats hennar. Samtökin eru þeirrar skoðunar að lögmætt umhverfismat kerfisáætlunar verði að fara fram áður en ráðist er í umhverfismat Sprengisandslínu, enda komi umhverfismat framkvæmdar ekki í stað umhverfismats áætlunar. Sú skoðun styðst við skýra dómaframkvæmd³.

³ Í þessu efni er einkum vísað til þriggja dóma Evrópuðómstólsins; C-567/10, Inter-Enviornment Bruxelles ASBL and Others v Région de Bruxelles-Capitale (sjá einkum málsgreinar 20-23 og 28-31), C-295/10, Valciukienė et.al. v. Pakruojo rajono savivaldybė et.al. (sjá einkum málsgreinar 55-63) og C-41/11, Inter-Environnement Wallonie ASBL, Terre wallonne ASBL v Région wallonne (sjá einkum málsgreinar 42-46). Af þessum dómum má ráða að öll skilyrði tilskipana 2001/42 og 2011/92 (áður 85/337) þurfa að vera uppfyllt, sjá t.d. málsgrein 60 í Valciukienė, og að umhverfismat framkvæmdar getur ekki komið í stað umhverfismats áætlunar, sjá t.d. málsgrein 63 í Valciukienė. Auk þess er rétt að vísa til fjórða dómans, C-201/02, The Queen on the application of Delena Wells v Secretary of State for Transport, Local Government and the Regions.

10. Landvernd bíður nú úrskurðar úrskurðarnefndar um upplýsingamál um þá ákvörðun Landsnets að neita samtökunum og almenningi um aðgang að upphaflegri útgáfu sérfræðiskýrslu um jarðstrengi frá liðnu ári⁴. Skýrslan var samin á ensku fyrir Landsnet, en fyrirtækið gaf út samantekt úr henni á íslensku í febrúar 2015. Er vitnað í þá samantekt á fleiri en einum stað í tillögu að matsáætlun Sprengisandslínu⁵. Samtökin telja óheimilt að Landsnet leggi fram tillögu að matsáætlun en leyni með þessum hætti bæði Skipulagsstofnun og almenningi upplýsingum sem varða umhverfismatið og möguleika á jarðstrengjum á Sprengisandi sem og almennt í flutningskerfinu. Samtökin telja Skipulagsstofnun ekki geta samþykkt tillögu að matsáætlun Sprengisandslínu meðan Landsnet afhendir ekki þessi gögn.

11. Á bls. 28 í tillögu að matsáætlun segir: „*Lögð var áhersla á það að við vettvangsrannsóknir væri aflað nægilegra upplýsinga til að geta borið saman umhverfisáhrif mismunandi kosta*“ [undirstrikun er höfunda]. Vera kann að þetta sé innsláttarvilla, en samkvæmt orðanna hljóðan er vettvangsrannsóknnum þegar lokið. Það kemur og heim og saman við áætlun um tímasetningar umhverfismatsins, en samkvæmt því sem fram kemur í tillögunni, er gert ráð fyrir að frummatsskýrsla verði kynnt fyrri part árs 2016. Þetta er einnig í samræmi við þá skematísku mynd sem aðstoðarforstjórinn þáverandi kynnti á sínum tíma (sjá glæru 20) og áður er vísað til⁶. Ef ekki er um misritun og misskilning hér að ræða hér, verður að gera alvarlega athugasemd við að vettvangsrannsóknnum sé að fullu lokið áður en sjálft umhverfismat hefst. Sjálfsagt er að nýta gögn sem áður hefur verið safnað, en þá aðeins að þau teljist ekki of gömul og ekki úrelt. Þannig eru gögn um áhrif á gróðurfar, fuglalíf og jarðminjar eitthvað sem eldist betur en gögn um viðhorf útivistarfólks og ferðamanna t.d. Ekki er ásættanlegt að engar frekari kannanir en þær sem RFF gerði sumarið 2014 fari fram á viðhorfum útivistarfólks og ferðamanna, vegna jafnumdeildrar framkvæmdar og Sprengisandslína er. Nauðsynlegt er að slíkar rannsóknir nái yfir nokkurra ára skeið. Þess er krafist að Skipulagsstofnun vísi tillögunni frá af þessum sökum. Nánari umfjöllun um gagnaöflun vegna útivistar og ferðamennsku fer hér á eftir.

12. Samtökin benda Skipulagsstofnun á að gagnaöflun vegna áhrifa á útivist og ferðamennsku getur ekki talist fullnægjandi miðað við tillögu að matsáætlun. Er hér vísað til þess að fyrst og fremst virðist eiga að styðjast við könnun RRF á eins árs tímabili (eitt sumar), árið 2014. Vissulega er þess getið að rannsóknir við Háskóla Íslands verði einnig notaðar, en ekki er tekið fram hvaða rannsóknir þar er verið að vísa til eða hvort þær eigi sérstaklega við um Sprengisand, línuleiðina eða hálendið í heild sinni. Allt þrennt kann að hafa þýðingu.

Þá er gagnrýnt hér að ekki virðist eiga að afla gagna eða gera kannanir á meðal útivistarfólks, ferðamanna og ferðaþjónustuaðila sem nýta Sprengisand til vetrarferða.

Þá er vert að benda á nýjar rannsóknir sem gerðar voru sumarið 2015 um viðhorf ferðamanna til nokkurra virkjana í þriðja áfanga rammaáætlunar, þ.m.t. við Skrokkölduvirkjun, Hágönguvirkjanir, Hrafnabjargavirkjanir og Fljótshnjúksvirkjanir í Skjálfandafjöti. Niðurstaðna er að vænta bráðlega.

⁴ <http://landvernd.is/Sidur/ID/6784/Landsnet-neitar-a-afhenda-skýrslu>.

⁵ Landsnet. *Lagning jarðstrengja á hærri spennu í raforkuflutningskerfinu* – febrúar 2015.

⁶ http://www.landsnet.is/library/Skrar/Landsnet/Upplýsingatorg/Kynningarmal/Opinn-kynningarfundur-2012/03_GIA_Kynning%20aðalfundur_20.03.2012.pdf.

Allar þessar virkjanahugmyndir liggja nálægt eða í nágrenni við fyrirhugaðar línuleiðir og eru því mikilvægar upplýsingar fyrir umhverfismat Sprengisandslínu.

Að mati samtakanna getur Skipulagsstofnun ekki samþykkt tillögu að matsáætlun nema að notuð séu a) gögn um viðhorf ferðamanna yfir lengra tímabil en eitt ár, b) að könnuð séu viðhorf útivistarfólks og ferðaþjónustunnar til framkvæmdarinnar út frá vetrarferðum á Sprengisandi, og c) að Landsnet líti til gagna frá vinnu vegna rammaáætlunar frá 2015 varðandi áhrif á ferðamennsku og útivist á svæðum þar sem virkjanahugmyndir er að finna í nágrenni Sprengisands og línuleiðar Sprengisandslínu.

13. Í 4. mgr. 24. gr. reglugerðar nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum er heimild fyrir Skipulagsstofnun að leita álits sérfræðinga á ákveðnum þáttum frummatsskýrslu. Samtökin minna Skipulagsstofnun á þessa heimild stofnunarinnar og telja að hún eigi þegar á þessu stigi máls að áskilja sér rétt til að óska sérfræðialíta skv. ákvæðinu. Nauðsynlegt kann að reynast á síðari stigum að Skipulagsstofnun láti vinna sérfræðialit á möguleikum á lagningu lengri riðstraumsstrengs (AC) um Sprengisand og möguleikum á jafnstraumsstreng (DC) alla línuleiðina. Jafnframt að óska sérfræðialits á möguleikum á að styrkja flutningskerfið með öðrum hætti en að leggja raflínu um hálendið og áhrif þess á umhverfið. Þetta gæti verið sérstaklega mikilvægt í ljósi þess að Landsnet hefur ákveðið að leyna stofnunina og almenning upplýsingum sem mögulega gætu verið mikilvægar fyrir umhverfismat framkvæmdarinnar (sbr. athugasemd hér að ofan) og að Landsnet virðist ekki ætla að taka tillit til ítrekaðrar athugasemdar Skipulagsstofnunar um að hámarkslengd jarðstrengs miðist ekki við núverandi flutningskerfi (sbr. einnig athugasemd hér að ofan). Einnig er mikilvægt að stofnunin íhugi á þessum stigi hvort nauðsynlegt verði að kalla eftir sérfræðialiti á áhrifum loftlínu á landslag, víðerni og upplifun útivistarfólks og ferðamanna. Samtökin minna á um hve gríðarlega hagsmuni náttúrunnar er fjallað um í þessu máli. Það verður að haga málsmeðferð í samræmi við það. Minnt er á að ekki færri en sex sérfræðialita var aflað í annarri stórrí og afar umdeildri framkvæmd fyrir um 14 árum, Kárahnjúkavirkjun, og í kjölfarið lagðist Skipulagsstofnun gegn þeirri framkvæmd. Í þessu máli dugar ekkert nema ítarleg, fagleg og óhlutdræg athugun á öllum hliðum umhverfisáhrifa mögulegra framkvæmdakosta.
14. Samtökin óska eftir því að Skipulagsstofnun kanni sérstaklega hvers vegna ekki hafi verið gert ráð fyrir að meta áhrif framkvæmdarinnar á hljóðvist. Vissulega er línan fjarri byggð, nema í Bárðardal, en hljóðvist er afar mikilvæg fyrir útivist á hálendinu.
15. Samtökunum þykir mikilvægt að Skipulagsstofnun kanni forsendur fyrir því að athugunarsvæði vegna áhrifa á landslag og ásýnd afmarkist af 5 km svæði umhverfis fyrirhugaða loftlínu. Víða á línuleiðinni er afar víðsýnt og líklegt að möstur og línur myndu sjást úr meiri fjarlægð en 5 km, þ.m.t. frá „útsýnis“stöðum eða svæðum sem liggja eilítið hærra en umhverfið.
16. Samtökin gera athugasemd við umfjöllun tillögunnar um vegi í tengslum við Sprengisandslínu. Að mati þeirra er ekki hægt að miða við neina aðra legu vegar yfir Sprengisand en þann sem nú þegar er þar, enda er það klárlega sá vegur sem farið verður um a.m.k. næstu 10-15 árin og líklega lengur, líkt og Skipulagsstofnun hefur þegar bent Landsneti á í bréfum sínum. Minnt er á að Vegagerðin féll á þessu ári frá því að meta umhverfisáhrif nýs Sprengisandsvegar að svo

komnu og hann er ekki að finna í samgönguáætlun. Landsnet verður því að miða við núverandi Sprengisandsleið í umfjöllun sinni. Taka samtökin undir með Skipulagsstofnun um þetta atriði.

17. Samtökin gera athugasemd við það að í kafla um fyrirbyggjandi gögn (kafla 5.5) vantar landsskipulagsstefnu (með þeim fyrirvara að hún verði samþykkt á Alþingi), kannanir RFF frá 2014 og gögn sem safnað hefur verið vegna vinnu að rammaáætlun sumarið 2015.

Fylgiskjal I. Áskorun Landverndar til Landsnets og Skipulagsstofnunar vegna tillögu Landsnets að matsáætlun 220 kV Sprengisandslínu, sem almenningi bauðst að skrifa undir á sex daga tímabili t.o.m. 17. nóvember 2015.

Ég skora á Landsnet hf, að falla þegar í stað frá áformum fyrirtækisins um Sprengisandslínu og krefst þess að Skipulagsstofnun hafni áætlun þess um umhverfismats línunnar.

Sprengisandslína myndi kljúfa landslagsheildir og víðerni miðhálandisins í tvennt, skerða upplifun ferðamanna og möguleika á útivist og ferðapjónustu. Hálandið eins og við þekkjum það í dag, myndi tilheyra fortíðinni. Mun fleiri eru andvígir Sprengisandslínu (43%) en fylgjandi (25%) samkvæmt könnun Gallup í mars 2015. Kanna ber einnig aðrar línuleiðir en um Sprengisand.

Falli Landsnet ekki frá áformum sínum er það krafa mín að Skipulagsstofnun hafni matsáætlun Landsnets sökum verulegra annmarka á áætluninni, þ.m.t.:

- Landsnet gerir ekki ráð fyrir jarðstreng á hálandinu nema á 50 km kafla. Valkostur um jarðstreng alla leið er lágmarkskrafa í umhverfismati.
- Landsnet hefur neitað að veita almenningi aðgang að nýlegri sérfræðiskýrslu um jarðstrengi. Lágmarkskrafa er að upplýsingum sé hvorki haldið frá Skipulagsstofnun né almenningi. Landvernd hefur kært málið.
- Landsnet gerir ekki ráð fyrir að meta sameiginlega umhverfisáhrif Sprengisandslínu og háspennulína í byggð, frá Blöndu í Fljótsdal. Krefjast verður sameiginlegs umhverfismats.
- Landsnet byggir áætlun um Sprengisandslínu á raflínuáætlun (kerfisáætlun) frá 2014. Landvernd hefur krafist ógildingar á þeirri áætlun fyrir dómi.

Miðhálandið býr yfir fágætum verðmætum. Þar er hægt að upplifa lítt snortna náttúru og njóta einveru og kyrrðar. Ég vil halda í þessi verðmæti og mótmæli fyrirætlunum Landsnets um lagningu háspennulínu yfir Sprengisand.

Virðingarfyllt,

