

# UMSÖGN

Drög að matsáætlun

Landsnets um nýja **Sprengisandslínu** frá Langöldu á Landmannaafretti að Eyjardalsá vestan Bárðardals

og

Vegargerðarinnar um nýja **Sprengisandsleiðar** (26), frá Sultartangalóni að Mýri í Bárðardal

*Reykjavík, 27. nóvember 2014*

Landvernd

Ferðafélag Íslands

Ferðafélagið Útivist

Ferðaklúbburinn 4x4

Samtök útivistarféлага (SAMÚT)

## SAMANTEKT

Landvernd, Ferðafélag Íslands, Ferðafélagið Útivist, Ferðaklúbburinn 4x4 og SAMÚT, Samtök útivistarféлага, hafa gengið frá sameiginlegum athugasemdum við drög að matsáætlun Landsnets um fyrirhugaða 220kV háspennulínu um Sprengisand og matsáætlun Vegagerðarinnar um nýjan, uppbyggðan Sprengisandsveg. Ofangreind samtök krefjast þess að Landsnet og Vegagerðin hætti við framkvæmdirnar og dragi til baka tillögur sínar.

Ljóst er að framkvæmdir Landsnets og Vegagerðarinnar myndu hafa mikil og óafturkræf áhrif á miðhálandið. Framkvæmdirnar myndu kljúfa víðerni hálandisins, valda umferðargný í stað öræfakyrðar og bjóða upp á hættu á frekari „láglandisvæðingu“ hálandisins með uppbyggingu margskonar innviða og þjónustu á svæðinu. Framkvæmdum myndi fylgja umfangsmikið rask og óásættanleg áhrif á náttúru, landslag og víðerni en einnig skerða möguleika á útivist og ferðaþjónustu á hálandinu. Hálandið eins og við þekkjum það í dag, myndi því tilheyra fortíðinni.

Allir eru sammála um að miðhálandi 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 og Vegagerðarinnar ógna þessum gæðum; gæðum sem við teljum einstök, ekki bara fyrir Íslendinga, heldur einnig á heimsvísu. Það er hlutverk okkar allra að tryggja þessi grunnildi hálandisins þannig að við, gestir okkar og komandi kynslóðir fái notið þeirra.

Ljóst er að Sprengisandslína og Sprengisandsvegur eru gríðarlega umdeild á meðal þjóðarinnar. Svo viðamiklar framkvæmdir þurfa því miklu dýpri og ítarlegri umræðu í samfélaginu. Landsskipulagsstefna sem taka á við af svæðisskipulagi miðhálandisins 2015 er ekki tilbúin og almenningi hefur því ekki verið kynnt stefnan. Þá á Alþingi eftir að taka hana til efnislegrar meðferðar og afgreiðslu. Þá skortir einnig frekari umræðu í samfélaginu um fleiri valkosti en byggingu Sprengisandslínu og Sprengisandsvegar. Sprengisandsvegur er ekki á núgildandi samgönguáætlun 2011-2022. Sprengisandslína byggir á kerfisáætlun sem samþykkt var nýlega af stjórn Landsnets án þess að brugðist hafi verið við meginathugasemdum sem bárust við áætlunina, t.d. hvað varðar grundvallarforsendur hennar og val á milli jarðstrengja og loftlína. Þetta eru helstu ástæður þess að ofangreind samtök telja ótímabært að ráðast í mat á umhverfisáhrifum þessara framkvæmda.

Mikilvæg atriði vantar auk þess inn í fyrirhugað mat á umhverfisáhrifum Sprengisandslínu og Sprengisandsvegar. Dragi Landsnet og Vegagerðin ekki til baka matsáætlanir sínar er gerð sú krafa að bætt verði úr því og Landsnet vinni mat á umhverfisáhrifum jarðstrengs (AC og DC) yfir alla Sprengisandsleið en ekki eingöngu hluta hennar. Jafnframt er farið fram á að Vegagerðin kanni áhrif Sprengisandsvegar á hljóðvist á svæðinu, en ekki er gert ráð fyrir því í drögum að matsáætlun. Þá er leitað eftir afstöðu Skipulagsstofnunar til þess hvort framkvæmdirnar beri að setja í sameiginlegt umhverfismat, enda eru þær nátengdar samkvæmt drögum að matsáætlunum.

## INNGANGUR

Landvernd, Ferðafélag Íslands, Ferðafélagið Útivist, Ferðaklúbburinn 4x4 og Samtök útivistarfélaga (SAMÚT) hafa unnið sameiginlegar athugasemdir við drög að matsáætlunum um mat á umhverfisáhrifum nýrrar 220 kV Sprengisandslínu, frá Langöldu á Landmannafrétti að Eyjardalsá vestan Bárðardals, og nýs Sprengisandsvegur (26), frá Sultartangalóni að Mýri í Bárðardal. Í umsögninni vísar orðið „samtök“ til þeirra samtaka sem að henni standa.

Fyrst eru gerðar sameiginlegar athugasemdir vegna beggja framkvæmdahugmynda. Því næst er sérstaklega fjallað um Sprengisandslínu og loks um Sprengisandsveg. Samtökin telja nauðsynlegt að fjalla um báðar hugmyndirnar samhliða þar eð þær eru nátengdar og skila því einni umsögn um þær báðar.

## A. ATHUGASEMDIR SEM EIGA VIÐ BÁÐAR FRAMKVÆMDIR

Það er mat samtakanna að draga beri til baka áætlanir um nýja 220kV Sprengisandslínu og samhangandi nýjan uppbyggðan Sprengisandsveg. Samtökin rökstyðja þetta með eftirfarandi hætti:

### 1. Sprengisandsvegur og Sprengisandslína hafa stórfellt rask og eyðileggingu á miðhálandinu í för með sér

Sérstaða og verðmæti miðhálandisins felast í sérstæðri náttúru, gróðurvinjum, jarðfræði og landmótun, einstöku samspili elds og íss og óviðjafnanlegum andstæðum í landslagi og víðernum sem eru meðal síðustu stóru víðerna Evrópu<sup>1</sup>. Hugmyndir Landsnets og Vegagerðarinnar myndu hafa mikil óafturkræf áhrif á miðhálandið, kljúfa víðernis- og landslagsheildina sem það myndar, og greiða götu frekari láglendisvæðingar hálandisins með uppbyggingu stórtækra innviða og þjónustu á svæðinu. Hér verður gerð grein fyrir nokkrum mikilvægum þáttum í þessu sambandi.

*a) Framkvæmdir myndu hafa afgerandi og neikvæð áhrif á miðhálandið og landslag þess og kljúfa í sundur land sem nú er ein heild og víðerni*

Ein alvarlegasta afleiðing þeirra hugmynda sem hér eru til umfjöllunar er að þær myndu hvor um sig og saman hafa mikil, afgerandi og óafturkræf áhrif á miðhálandið sem víðerni. Miðhálandi Íslands myndar einstæða heild sem að hluta til ræðst af landfræðilegum þáttum, svo sem stærð og legu, en einnig af margvíslegum einkennisþáttum sem lúta ýmist að náttúrufari eða upplifun, eða samspili þessara tveggja þátta. Hugtakið „víðerni“ (e. wilderness) lýsir þessari heild afar vel. Náttúrufar á miðhálandinu er að langmestu leyti án mannvirkja og inngripa mannsins, þó að þar gæti vissulega landeyðingar á sumum svæðum sem rekja má að hluta til athafna manna.

Miðhálandið hefur ekki aðeins mikið gildi fyrir Íslendinga heldur einnig fyrir umheiminn því hér er um að ræða stærsta óbyggða svæði í Evrópu. Nokkuð hefur verið gengið á þessi víðernisgæði á síðustu áratugum. Samkvæmt nýlegri rannsókn hafa „ósnortin víðerni“ eins og þau eru skilgreind í

---

<sup>1</sup> Rannveig Ólafsdóttir og Michael Runnström, (2011). *Endalaus víðátta? Mat og kortlagning íslenskra víðerna*. Náttúrufraeðingurinn, **81**(2): p. 57-64.

náttúruverndarlögum nr. 44/1999 dregist saman um nær 70% frá 1930<sup>2</sup>. Virkjanir og uppistöðulón með tilheyrandi háspennulínunum og veglagningu hafa þar langmest áhrif<sup>3</sup> og eru að stórum hluta óafturkræf inngrip. Einnig hefur slóðagerð, þ.m.t. helstu hálendisvegir eins og Sprengisandsvegur, akstur utan vega og skálabyggingar áhrif á óbyggð víðerni. Hins vegar eru margir slóðar og skálar fremur smáir í sniðum, með miklu minni og afmarkaðri áhrif en mannvirki tengd orkuvinnslu, og þannig úr garði gerðir að unnt er að fjarlægja þá eða ummerki um þá án mikillar fyrirhafnar. Stór 220kV háspennulína sem þverar miðhálandið úr suðri til norðurs myndi hafa afgerandi neikvæð áhrif á víðerni miðhálandisins. Vegakerfið er frumstætt og sú staðreynd er mikilvægur þáttur í viðhaldi og verndun víðerniseinkenna því það leiðir í sjálfu sér til verulegra takmarkana á umferð vélknúinna farartækja um hálandið. Þetta myndi gjörbreytast með tilkomu nýs Sprengisandsvegar. Þar væri um að ræða uppbyggðan, malbikaðan veg sem myndi hafa varanleg, neikvæð áhrif á víðerni, auk þess sem umferð, bæði þungaflutninga og fólksbíla, myndi aukast til muna.

Mikilvægustu einkenni víðernissvæða felast í lítt snortinni, upprunalegri náttúru sem slíkri (hlutlægir þættir) og hins vegar í því að unnt sé að upplifa slíka upprunalega náttúru án verulegrar truflunar af öðrum mönnum eða manngerðum fyrirbærum (hlut-/huglægir þættir). Aðdráttaraf miðhálandisins er þannig að stærstum hluta fólgið í þeim fágætu möguleikum sem þar eru fyrir hendi til að dvelja um lengri eða skemmri tíma í náttúru sem er „vilt“ í þessum skilningi – stórt svæði þar sem hægt er að upplifa einveru og frið frá áreiti heimsins og njóta í kyrrð þeirra verðmæta sem einungis náttúran sjálf býr yfir. Það eru einmitt slíkar aðstæður sem útivistarfólk og aðrir náttúruunnendur sækja í og er sameiginlegur kjarni í upplifun þeirra, hvort sem um er að ræða göngufólk, hjóltreidamenn, akandi umferð eða reiðmenn. Með því að fyrirbyggja mannleg inngrip í náttúru og náttúrulega þróunarferla miðhálandisins er jafnframt verið að viðhalda möguleikum manna til að upplifa víðerni.

Háspennulína og uppbyggður vegur myndu skera miðhálandið í tvennt og þar með eyða þeirri heild sem það myndar. Framkvæmdirnar myndu brjóta upp landslagsheild milli Vatnajökuls og Hofsjökuls og línán myndi sjást víða að sökum þess hve opið og víðsýnt er á Sprengisandi. Ljóst er að framkvæmdirnar myndu brjóta í bága við stefnumörkun stjórnvalda um sjálfbæra þróun, en þar segir að tryggja skuli að stór samfelld víðerni verði áfram að finna í óbyggðum Íslands<sup>4</sup>.

Vegna hinna miklu áhrifa sem framkvæmdirnar myndu hafa á hálandið sem víðerni og þau verðmæti sem felast í lítt snortinni náttúru er ekki annað forsvaranlegt en að draga áætlanir Landsnets og Vegagerðarinnar til baka.

b) *Framkvæmdirnar geta leitt til dómínóáhrifa í byggingu innviða og láglandisvæðingu hálandisins sem eykur enn á risk*

Samtökin óttast að Sprengisandslína og Sprengisandsvegur séu upphafið af mun umfangsmeiri og stórtækari framkvæmdum á miðhálandinu. Sprengisandslína myndi vera mikilvæg tenging við nýjar virkjanir og nýr, uppbyggður og malbikaður Sprengisandsvegur myndi leiða til frekari byggingar

<sup>2</sup> Taylor, V.F. 2011. *GIS assessment of Icelandic wilderness from 1936-2010. Unpublished MS thesis*, University of Iceland.

<sup>3</sup> Umhverfissráðuneytið 2011. *Hvítbók um löggjöf til verndar náttúru Íslands* (ritstj. Aagot V. Óskarsdóttir). Umhverfissráðuneytið, Reykjavík.

<sup>4</sup> Umhverfissráðuneytið 2010. *Velferð til framtíðar. Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi. Áherslur 2010–2013*. Reykjavík: Umhverfissráðuneytið.

margvíslegra mannvirkja. Ekki er ólíklegt að fljótlega verði gerð krafa um fleiri vegtengingar af láglandi inn á Sprengisandsveg sem stofnbraut, t.d. frá Egilsstöðum um Kárahnjúka og jafnvel úr Eyjafirði. Miðhálandið getur verið mikið veðravíti og óveður skolið á með litlum fyrirvara. Uppbyggður vegur sem leyfir umferð þungaflutnings og fólksbíla myndi af þeim sökum fljótt kalla á byggingu gistiaðstöðu og veitingareksturs, og í kjölfarið myndu bensínstöðvar fylgja. Ekki má heldur gleyma því að vegurinn er einnig hugsaður sem mikilvæg tenging við virkjanavegi, m.a. Hágönguveg frá jarðvarmavirkjunum við Hágöngur sem Landsvirkjun hefur uppi hugmyndir um<sup>5</sup>. Þá er rétt að halda því til haga að hugmyndir um nýjan Sprengisandsveg sem lögð er nú fram af Vegagerðinni er tilkomin vegna byggingar Sprengisandslínu og fyrir beiðni Landsnets. Væri ekki fyrir línuna, þá væri ekki verið að leggja fram hugmyndir um veginn.

Í svæðisskipulagi um miðhálandi Íslands<sup>6</sup> var mörkuð sú stefna að þjónustu skuli byggja upp í jaðri hálandisins, enda styrki það viðkomandi byggðarlög og stuðli að verndun á einkennum hins óbyggða víðernis hálandisins. Um þessa stefnu hefur verið almenn sátt sem endurspeglast m.a. í því að henni er haldið áfram við vinnu að landsskipulagsstefnu. Framkvæmdahugmyndir Landsnets og Vegagerðarinnar ógna þessari sátt. Þegar ofangreindar breytingar eru dregnar saman í eina heild og hugsað til næstu 10-15 ára, þá yrði um svo stórfellda breytingu að ræða á miðhálandinu að svæðið yrði aldrei samt aftur.

### c) Áhrif á hljóðvist

Öræfakyrrið er stór hluti af upplifun ferðafólks á Sprengisandsleið og í nágrenni hennar. Sprengisandsleið liggur um óbyggðir og öræfi þar sem hljóðvist er sérstaklega viðkvæm, enda fjarri manngerðum hávaðavöldum. Þá er landslag mjög opið og gróðurlítið og hljóð berst auðveldlega langar leiðir. Sérlega er þetta áberandi í lyggu veðri. Ákaflega lítið þarf til að rjúfa öræfakyrrið svæðisins og uppbyggður, malbikaður vegur er því líklegur til að draga stórlega úr gæðum hljóðvistar á svæðinu, ekki síst með tilkomu þungaflutningabifreiða. Um helmingur nýrrar Sprengisandslínu væri við núverandi Sprengisandsleið og hljóðvist þar myndi skaðast vegna línunnar. Öræfakyrriðin verður að teljast til einna best geymdu og verðmætustu eiginleika hálandisvíðernisins, en hún mun að stórum hluta tapast með tilkomu framkvæmdanna. Neikvæð áhrif á hljóðvist verða varanleg. Nánar er gerð athugasemd við þetta atriði í kafla C.

## 2. Áhrif á samfélag og efnahag

Þær umfangsmiklu og óafturkræfu breytingar sem hætt er við að fylgja myndu Sprengisandslínu og Sprengisandsvegi myndu jafnframt hafa áhrif á möguleika fólks til útivistar, ferðalaga og sérstæðrar upplifunar sem óvída eða hvergi finnst annarsstaðar í hinni þéttbýlu Evrópu. Ótalin eru áhrif á ímynd Íslands sem ferðamannalands, afleiðingar fyrir ferðaþjónustuna sjálfa og öryggi ferðamanna. Þá er þjóðhagsleg hagkvæmni framkvæmdanna óskrifuð stærð, en ávallt má þó deila um hvort það eigi yfir höfuð að reikna þjóðhagslega hagkvæmni framkvæmda á hálandinu. Náttúrufarslegt verndargildi og

<sup>5</sup> Steinsholt sf. 2013. *Sprengisandur. Vegir, háspennulínur og virkjanir. Forathugun á Holtamannaafretti*. Steinsholt sf.

<sup>6</sup> Umhverfisráðuneytið og Skipulagstofnun 1999. *Miðhálandi Íslands, svæðisskipulag 2015*. Reykjavík: Umhverfisráðuneytið og Skipulagstofnun.

verðmæt upplifun fólks af náttúru svæðisins eiga ein og sér að nægja sem rök fyrir varanlegri vernd þess til framtíðar.

a) Þjóðhagsleg hagkvæmni er óþekkt

Til þess að reikna þjóðhagslega hagkvæmni framkvæmda á miðhálandinu er nauðsynlegt að meta umhverfiskostnað, þ.e.a.s. þann kostnað sem umhverfi og samfélag ber af uppbyggðum vegi og línumannvirkjum út frá fjárhagslegum forsendum. Erfitt er að meta slíkan kostnað, m.a. vegna þess að útsýni, útivist og tilvist og gildi náttúrunnar er ekki markaðsvara og erfitt að setja verðmiða á slíkt. Til eru aðferðir sem hægt er að nota til að meta umhverfiskostnað en héraðslendis hafa þó afar fáar og takmarkaðar rannsóknir farið fram á fjárhagslegu verðmæti náttúrunnar sem útreikningar á umhverfiskostnaði þyrftu að byggja á. Bæði Hagfræðistofnun Háskóla Íslands og OECD hafa bent á þetta<sup>7</sup>. Þá var þetta málefni til umræðu á ráðstefnu Landverndar um „Orku og umhverfi“ sem haldin var árið 2009<sup>8</sup>.

Með öðrum orðum er ekki til nein grunngreining umhverfiskostnaðar af uppbyggðum vegum eða háspennulínunum á hálandinu eða í neinu samanburðarhæfu landslagi eða umhverfi sem hægt væri að yfirfæra á hálendið. Það er alveg ljóst að ekki er mögulegt að reikna þjóðhagslega hagkvæmi af framkvæmdum þeim sem hér er lýst án þess að taka umhverfiskostnað inn í útreikninga.

Þá má heldur ekki gleyma því að verndarsvæði geta skilað miklum gjaldeyristekjum. Sem dæmi má nefna að talið hefur verið að Vatnajökulspjóðgarður í núverandi mynd geti skilað 11 milljörðum í auknum gjaldeyristekjum af erlendum ferðamönnum árið 2020<sup>9</sup>. Þetta sýnir að hálendi Íslands er afar verðmæt auðlind. Hún er jafnframt viðkvæm og verndarþurfi og mikilvægt er að huga að þolmörkum ferðamannaáða á hálandinu svo ekki sé gengið á náttúruna og upplifunargildi hennar.

b) Áhrif á ferðamennsku og útivist

Náttúran er aðal aðráttarafi erlendra ferðamanna, en 80-90% nefna hana sem ástæðu Íslandsfarar og um 50% nefna öræfin<sup>10</sup>. Íslensk náttúra er nýtt af mörgum ferðapjónustuaðilum sem söluvara og í markaðslegum tilgangi, eins og slagorð á borð við „Iceland naturally“, „Nature the Way Nature Made It“ og „Pure, Natural, Unspoiled“ sýna. Þetta á ekki síst við um óspillta náttúru hálendisins<sup>11</sup>. Ef litið er til tölfraði um heimsóknir inn á hálendið árið 2011 má sjá að rúmlega þriðjungur (36,3%) erlendra ferðamanna ferðuðust um svæðið sumarið 2011. Auk erlendra ferðamanna ferðast Íslendingar um hálendið, en um 10% landsmanna sóttu það heim sumarið 2011<sup>12</sup>. Hálendið gegnir því tvímælalaust mikilvægu hlutverki í mótun ímyndar og sérstöðu landsins og er afar verðmætt fyrir ferðapjónustuna. Útivist í lítt snortinni náttúru er enn fremur talin mjög mikilvæg fyrir líkamlega heilsu og vellíðan fólks<sup>13</sup>.

<sup>7</sup> Alþingi 2011. Heildstæð orkustefna fyrir Ísland. Skýrsla stýrihóps um mótun heildstæðrar orkustefnu. *Þingskjal* 286 — 266. mál.

<sup>8</sup> <http://eldri.landvernd.is/frettirpage.asp?ID=2296>.

<sup>9</sup> Rögnvaldur Guðmundsson, (2006). *Vatnajökulspjóðgarður - áhrif á ferðapjónustu*, Samantekt unnin fyrir Umhverfissráðuneytið, október 2006: Reykjavík.

<sup>10</sup> Sjá t.d. Ferðamálastofa 2011. *Ferðapjónustan á Íslandi í tölum*. Sótt 1. August 2012 af [http://ferdamalastofa.is/upload/files/Ferdatjonusta\\_i\\_tolum\\_mars\\_2011.pdf](http://ferdamalastofa.is/upload/files/Ferdatjonusta_i_tolum_mars_2011.pdf).

<sup>11</sup> Anna Dóra Sæþórsdóttir 2012. *Ferðamennska á miðhálandi Íslands: Staða og spá um framtíðarhorfur*.

<sup>12</sup> Ferðamálastofa 2011. *Sama*.

<sup>13</sup> Sigrún Helgadóttir og Páll Jakob Línal 2010. *Maður og náttúra*. Náttúrufræðingurinn, **79**(1-4): p. 95-101.

Hér verður sjónum einkum beint að líklegum áhrifum vegagerðar og háspennulína á ferðaþjónustu út frá viðhorfum ferðamanna til uppbyggingar innviða á hálendi Íslands.

#### *Vernd víðerna hálendisins eru talin gríðarlega mikilvæg*

Eitt helsta einkenni hálendis Íslands eru lítt snortin eða óbyggð víðerni. Úttekt Umhverfisstofnunar<sup>14</sup> og Rannveigar Ólafsdóttur og M. Runnström<sup>15</sup> á umfangi víðerna á Íslandi sýndu að þau þekja milli 34%-38% landsins og stærstur hluti þeirra er á miðhálendinu, þar af drjúgur hluti jöklar. Þessar úttektir tóku þó einungis mið af hlutlægri skilgreiningu náttúruverndarlaga (nr. 44/1999) á ósnortnu víðerni, þ.e.a.s. af mælikvörðum á stærð svæða og fjarlægðir frá manngerðu umhverfi. Hluti skilgreiningarinnar nær hins vegar til huglægar víðmiða<sup>16</sup> og er ekki síður mikilvægur. Þannig er hægt að meta víðerni út frá huglægum víðmiðum eins og því hvort ferðamenn upplifi viðkomandi svæði sem víðerni, ekki síður en út frá hlutlægum víðmiðunum. Þannig kom fram í spurningakönnunum á 11 stöðum á hálendinu að yfir 90% af ferðamönnum töldu ósnortin víðerni vera hluta af aðdráttarafli staðanna<sup>17</sup>.

Anna Dóra Sæþórsdóttir, dósent í ferðamálafræði við Háskóla Íslands, hefur á undanförunum árum gert kannanir meðal rúmlega fimm þúsund ferðamanna á hálendinu. Hún segir m.a. um rannsóknaniðurstöður sínar<sup>18</sup>:

*“Við greiningu á spurningalistunum, viðtölunum og dagbókunum kemur fram að aðdráttarafi hálendisins felst fyrst og fremst í „ósnortnum“ víðernum ásamt ýmsum eiginleikum náttúrunnar eins og fegurð, landslagi, útsýni, fjölbreytileika, jarðfræði og einstökum náttúrufrýrbærum eins og fjöllum, jöklum, hverum og auðnum. Þeir víðerniseiginleikar sem fólk er fyrst og fremst að sækjast eftir að upplifa er ósnortin náttúra, eða náttúran án mannvirkja og að upplifa það að vera fjarri mannheimum. Kyrrð, fámenni og öræfastemning er mikilvægur hluti af aðdráttaraflinu. Að mati flestra ferðamanna felst aðdráttarafi hálendisins í frumstæðri uppbyggingu og einfaldleikanum sem að sama skapi gerir það krefjandi að ferðast um hálendið. Þar er hægt að upplifa ævintýri og hálendið gegnir því hlutverki að vera leikvöllur fyrir ýmiss konar afþreyingu eins og gönguferðir, jeppaferðir, fjallahjól, hestaferðir og margt fleira.”*

Með þessu má segja að þar með séu víðerni og önnur náttúruleg svæði orðin að mikilvægri auðlind fyrir ferðaþjónustuna og fyrir gjaldeyrisöflun þjóða sem eiga slíka náttúruauðlind<sup>19</sup>. Hlutdeild

<sup>14</sup> Umhverfisstofnun 2009. *Ósnortin víðerni*. Reykjavík: Umhverfisstofnun.

<sup>15</sup> Rannveig Ólafsdóttir og Micael Runnström 2010. Endalaus víðátta? Mat og kortlagning íslenskra víðerna. *Náttúrufræðingurinn*, 81(2), 57-64.

<sup>16</sup> Úr náttúruverndarlögum, nr. 44/1999, tl. 6, 1. mgr., 3. gr.:

*„Ósnortið víðerni: Landsvæði sem er a.m.k. 25 km<sup>2</sup> að stærð eða þannig að hægt sé að nióta þar einveru og náttúrunnar án truflunar af mannvirkjum eða umferð vélknúinna farartækja á jörðu, er í a.m.k. 5 km fjarlægð frá mannvirkjum og öðrum tæknilegum ummerkjum, svo sem raflinum, orkuverum, miðlunarlónum og þjóðvegum, og þar sem ekki gætir beinna ummerkja mannsins og náttúran fær að þróast án álags af mannlegum umsvifum.“* [leturbreytingar eru höfunda og til að vekja athygli á huglægum víðmiðum skilgreiningarinnar]

<sup>17</sup> Anna Dóra Sæþórsdóttir 2012. *Sama*.

<sup>18</sup> Anna Dóra Sæþórsdóttir 2012. *Sama*.

<sup>19</sup> Nash, R. (2001). *Wilderness and the American mind* (4th útgáfa). New Haven; London: Yale University Press. af <http://www.amazon.com/Wilderness-American-Mind-Fourth-Roderick/dp/0300091222>.

ferðapjónustunnar í gjaldeyrstekjum íslensku þjóðarinnar hefur farið hratt vaxandi. Árið 2013 var hún tæplega 27% og varð þar með stærri en bæði sjávarútvegur og áliðnaður<sup>20</sup>.

Ferðamennska á víðernum flokkast sem náttúruferðamennska. Náttúruferðamennska byggir á fjölbreytilegri náttúruupplifun og er almennt meira háð gæðum umhverfisins en aðrar tegundir ferðamennsku<sup>21</sup>. Víðerni eru jafnan talin mest náttúruleg af öllum svæðum. Efnahagsleg rök eru því í vaxandi mæli notuð til réttlætningar á því að varðveita eiginleika víðerna<sup>22</sup>.

Þá má ekki gleyma því að aðgangur að óraskaðri náttúru og að geta upplifað víðerni eru hluti af lífsgæðum Íslendinga og verður sífellt mikilvægari í borgarsamfélagi nútímans. Að mati samtakanna sem standa að þessari umsögn eru skilaboðin skýr og rannsóknir Önnu Dóru undirstrika mikilvægi þess að vernda víðerni hálandisins, ekki síst vegna upplifunar fólks af náttúrunni. Þá hefur hér ekki verið rætt um vernd hálandisins náttúrunnar sjálfrar vegna eða vegna siðferðislegra raka, sem að mati samtakanna vega síst minna.

#### *Uppbyggingir vegir, línumannvirki og aðrar stórframkvæmdir skerða víðerni og upplifun fólks af náttúrunni*

Þegar víðerni verða vinsælir ferðamannastaðir getur mannmergð og röskun á umhverfinu dregið úr þeim eiginleikum sem upphaflega löðuðu að ferðamenn. Með aukinni ásókn ferðamanna í hálendið hefur þurft að byggja upp aðstöðu og bæta innviði en við það dregur úr víðerniseiginleikum og að mati sumra er þeim „spilt“. Til þess að fólk upplifi einveru má þar heldur ekki vera margt fólk en með bættri vegagerð fjölgar fólki. Nú þegar má greina ákveðin hættumerki um að þolmörkum ferðamanna sé náð sums staðar á hálendinu<sup>23,24</sup>. Þess vegna er varhugavert að byggja vegi sem auka munu stórlega aðgang að hálendinu og stórar háspennulínur sem eru áberandi mannert lýti í umhverfinu.

Þá má benda á að virkjunum fylgja jafnan fleiri háspennulínur og betri vegir og þar með aukið aðgengi en í tilfelli ferðamennsku á hálendinu er það ekki kostur. Æskilegra er talið að halda ferðamönnum sem mest í byggð þar sem íbúar landsins búa, enda hefur það meiri jákvæð efnahagsleg áhrif og síður er gengið á auðlind hálandisins sem ferðamannastaðar. Jafnframt er ánægja ferðamanna mest á hálendinu þar sem uppbygging og þjónusta er minnst og þeir eru almennt þeim mun ánægðari sem svæðinu hefur verið minna raskað<sup>25</sup>. Virði óraskaðra svæða er því mikið.

Meðfylgjandi mynd sýnir viðhorf ferðamanna til mannvirkja á ákveðnum svæðum á hálendinu (1. mynd). Mest er andstaðan gegn virkjunum, næst mest gegn bensínstöðvum og hótélum, því næst

---

Talbot, C. (1998). The wilderness narrative and the cultural logic of capitalism. Í J. B. Callicott og M. P. Nelson (Ritstj.), *The great new wilderness debate* (bls. 325-336). Athens: The University of Georgia Press.

<sup>20</sup> Ólöf Ýrr Atladóttir 2014. *Auðlindir íslenskrar ferðapjónustu*. Fyrirlestur 13. nóvember 2014 (tölur frá Hagstofu Íslands).

<sup>21</sup> Fredman, P. og Tyrväinen, L. (2010). Frontiers in nature-based tourism. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(3), 177 - 189.

<sup>22</sup> Fredman, P. og Sandell, K. (2009). 'Protect, preserve, present' – the role of tourism in Swedish national parks. Í W. Frost og C. M. Hall (Ritstj.), *Tourism and national parks: International perspectives on development, histories and change* (bls. 197-208). London: Routledge.

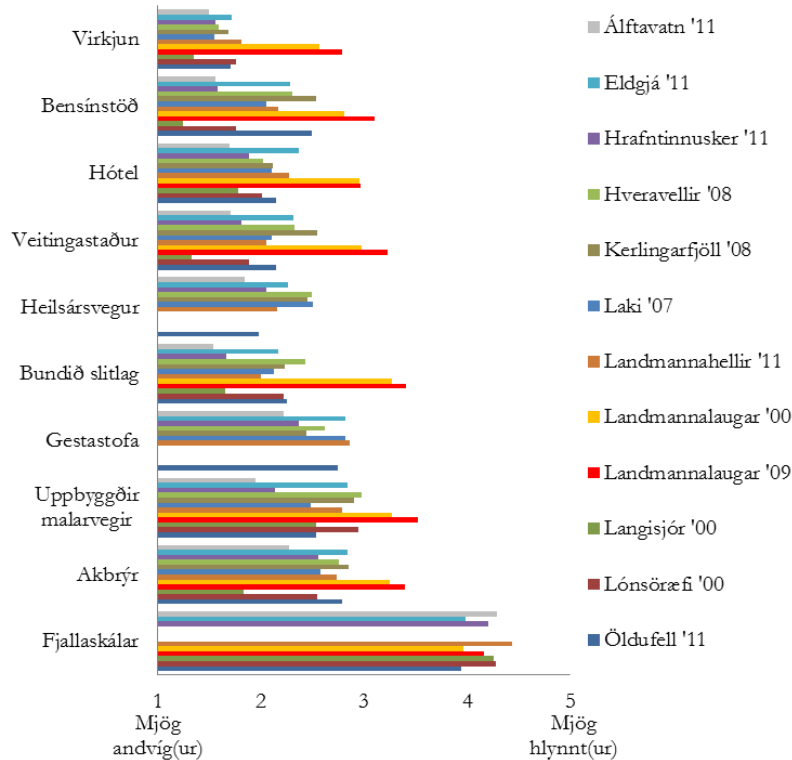
<sup>23</sup> Sæþórsdóttir, A. D. (2013). Managing popularity: Changes in tourist attitudes to a wilderness destination. *Tourism Management Perspectives*, 7, 47-58.

<sup>24</sup> Sæþórsdóttir, A. D. (2014). Preserving wilderness at an emerging tourist destination. *Journal of Management and Sustainability*, 4(3).

<sup>25</sup> Anna Dóra Sæþórsdóttir 2012. *Sama*.



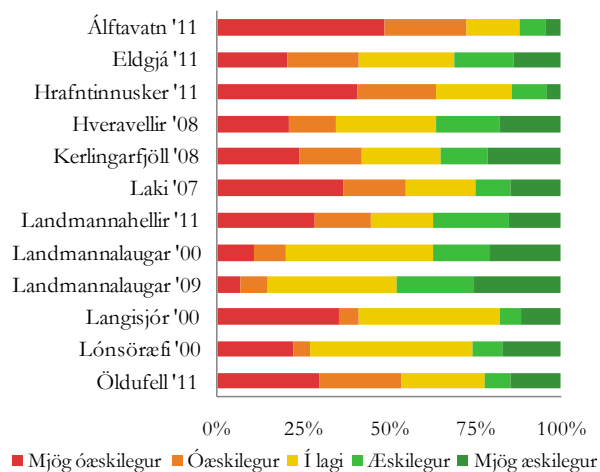
veitingastöðum, heilsársvegum, bundnu slitlagi, gestastofum, uppbyggðum malarvegum og akbrúm yfir vatnsföll. Það er því greinilegt að ferðamennirnir sjálfir á hálendinu kæra sig ekki um heilsársvegi eða bundið slitlag, og meirihlutinn virðist andvígur uppbyggðum malarvegum. Vert er að taka fram að Landmannalaugar skera sig nokkuð úr, en þar eru ferðamenn greinilega meira þjónustusinnaðir.



1. mynd: Viðhorf ferðamanna til mannvirkja á mismunandi svæðum á hálendi Íslands<sup>26</sup>.

Það er ljóst af viðhorfskönnunum að skoðanir eru nokkuð skiptar á því hvers konar vegir eigi að vera á hálendinu en þó þykja uppbyggðir malarvegir á flestum stöðum heldur óæskilegir. Undantekningu er aftur að finna í Landmannalaugum (2. mynd). Þá kemur einnig fram í skýrslu Önnu Dóru að erlendir ferðamenn eru eindregnari en þeir innlendu á þeirri skoðun að halda eigi hálendisvegum óbreyttum. Er það bæði vegna ævintýrsins sem felst í því að ferðast á frumstæðum vegum en einnig vegna þess að þá myndi ferðamönnum fjölga og ferðamennskan breytast.

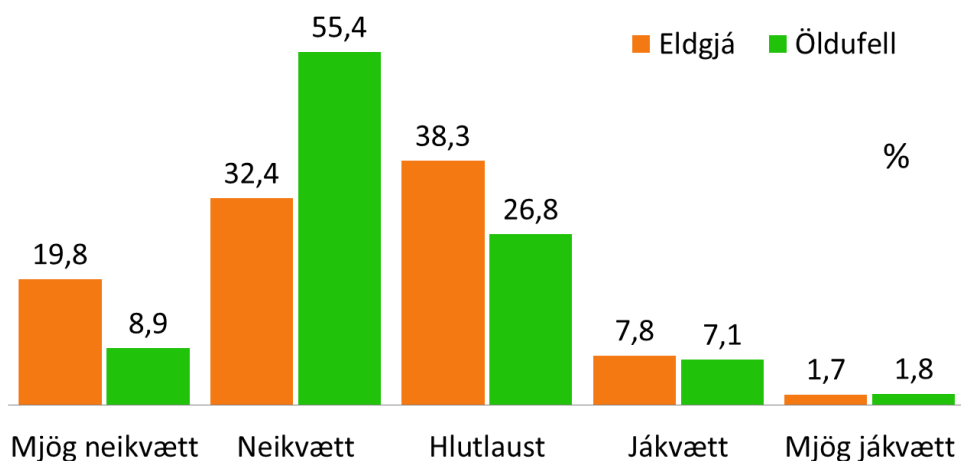
<sup>26</sup> Mynd er tekin úr: Anna Dóra Sæþórsdóttir 2012 (19. mynd). *Sama*.



2. mynd: Viðhorf ferðamanna til uppbyggðs malarvegjar á mismunandi stöðum á hálendinu<sup>27</sup>.

Ljóst er að uppbyggður vegur myndi gerbreyta ferðamáta um hálendið og opna umferð fyrir fólksbíla og flutningabíla sem myndu valda margfalt meiri hávaða og áreiti en nú þekktist. Neikvæðu áhrifin felast ekki aðeins í gífurlegri aukningu á umferðarþunga heldur einnig á upplifun þeirra sem ferðast yfir hálendið á bíl. Fyrir útivistarfólk sem ferðast um miðhálendið á bílum felst hluti af upplifun víðerna í þeirri áskorun sem frumstætt vegakerfi (þ.m.t. óbrúaðar ár) veitir – sú áskorun kallar ekki aðeins á öflug, vel útbúin farartæki heldur líka kunnáttu og færni hjá öikumönnum þeirra. Þarna tengjast því verndun víðerniseinkenna og möguleiki á eftirsóttum upplifunum nánum böndum.

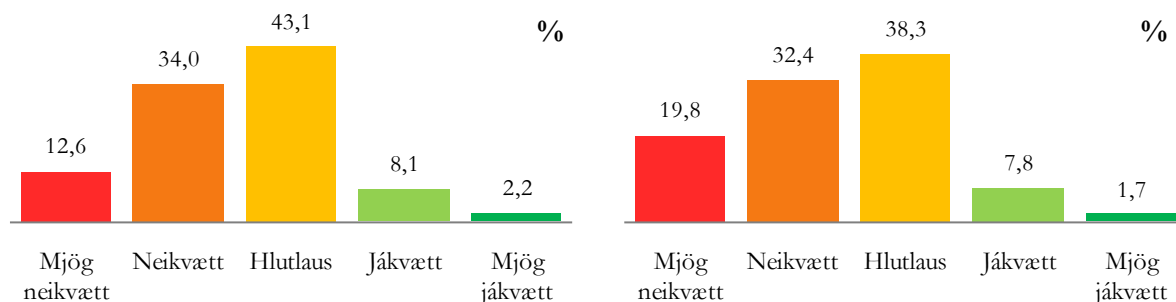
Viðhorf ferðamanna til raflína hefur verið kannað á svæðinu við Eldgjá og Öldufellsleið. Um helmingur til tveir þriðju höfðu neikvætt eða mjög neikvætt viðhorf til raflína á svæðunum. Innan við 10% höfðu jákvætt eða mjög jákvætt viðhorf (3. mynd).



3. mynd. Viðhorf ferðamanna til raflína á Eldgjár og Öldufellssvæðunum<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> Anna Dóra Sæþórsdóttir 2012 (25. mynd). Sama.

Í rannsókninni við Eldgjá var spurt út í viðhorf ferðamanna til raflína í náttúru Íslands almennt og sérstaklega á hálendinu (sjá 4. og 5. mynd) . Spurt var annars vegar: „Hvert er viðhorf þitt til raflína í náttúru Íslands?“ og hins vegar „Hvert er viðhorf þitt til raflína á hálendi Íslands?“. Rúmlega helmingur (52,2%) aðspurðra var mjög neikvæður eða neikvæður gagnvart raflinum á hálendinu, en 46,6% var það gagnvart raflinum almennt. Áberandi var að fjöldi þeirra sem var neikvæður reyndist mun meiri en þeirra sem var jákvæður; einungis um innan við 10% voru jákvæðir.



4. mynd. Viðhorf til raflína í náttúru Íslands<sup>29</sup>.

5. mynd. Viðhorf til raflína á hálendi Íslands<sup>30</sup>.

### c) Öryggismál

Samtökin leituðu til Landsbjargar um afstöðu hennar til uppbyggingar vega á hálendinu út frá öryggismálum. Svar þeirra er birt hér:

*„Slysavarnafélagið Landsbjörg tekur ekki pólitíska afstöðu til nýs Sprengisandsvegur en vill að meðfylgjandi komi afar skýrt fram. Mögulegur vegur liggur þvert yfir hálendi landsins og þar má búast við öllum veðrum að haust og vetrarlagi. Þangað á í raun enginn erindi á þeim tíma nema á vel útbúnum bílum, með þekkingu og réttan búnað með í för. Annað getur kallað á óhöpp og slys, það jafnvel alvarleg með tilheyrandi aðkomu viðbragðsaðila þ.á.m. björgunarsveita. Reynslan hefur sýnt okkur t.d. á nýjum Dettifossvegi (austan ár) að sé ekki tryggður daglegur snjóruðningur aukast útköll vegna fólks í vandræðum allverulega með tilheyrandi kostnaði sem þá hleypur á umtalsverðum upphæðum.“<sup>31</sup>*

Þetta er atriði sem verður að hafa í huga vegna fyrirhugaðra framkvæmda sem hér eru til umsagnar.

<sup>28</sup> Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson 2012. *Áhrif raflínu frá Hólmsárvirkjun að Sigöldulínu 4 á ferðamennsku og útvist*. Reykjavík: Land- og ferðamálafræðistofa, Líf- og umhverfisvísindadeild Háskóla Íslands.

<sup>29</sup> Sama.

<sup>30</sup> Sama.

<sup>31</sup> Jónas Guðmundsson 2014. Svar við fyrirspurn Guðmundar Inga Guðbrandssonar í tölvupósti 17. nóvember 2014.

### 3. Skortur á samtali við almenning og fulltrúa náttúruverndar- og útivistarféлага

Mat samtakanna er að við undirbúning þeirra framkvæmdahugmynda sem hér eru til umfjöllunar hafi ákvæðum Árósasamningsins ekki verið fylgt af hálfu framkvæmdaraðila. Ekkert samráð hefur verið haft við þau félagasamtök sem standa að þessari umsögn.

Þær framkvæmdaáætlanir sem Landsnet og Vegagerðin leggja hér fram munufela í sér, ef af verður, stórfelldar neikvæðar breytingar á miðhálandi Íslands sem hafa munu miklar óafturkræfar afleiðingar í för með sér, eins og lýst er hér að ofan. Mun ítarlegri umræða um hvort ráðast eigi í stórfelldar framkvæmdir á miðhálandinu verður að eiga sér stað á meðal almennings, sveitarstjórna sem land eiga að hálandinu öllu, landeigenda og annarra hagsmunaaðila áður en áætlanir um hvar og hvernig eigi að framkvæma eru settar fram af hálfu framkvæmdaraðila. Sú umræða þarf að fara fram á mun breiðari grundvelli en við mat á umhverfisáhrifum einstakra framkvæmda.

Í nóvember 2013 komu út tvær skýrslur unnar af Steinsholti sf. fyrir Landsnet, Landsvirkjun og Vegagerðina og fjölluðu um forathuganir á vegum, háspennulínunum og virkjunum á Bárðdælafrétti og Holtamannafrétti<sup>32</sup>. Aðkoma náttúruverndar- og útivistarsamtaka, sem eru fulltrúa stórs hóps almennings sem lætur sig málefni hálandisins varða, að þessari forvinnu var engin. Sem dæmi um þetta samráðsleysi má nefna að farin var vettvangsferð um Sprengisand í ágúst 2014 þar sem lögbundnum umsagnaraðilum var boðið að kynna sér hugmyndir Landsnets og Vegagerðarinnar en engum fulltrúa náttúruverndar- og útivistarsamtaka var þó boðin þátttaka. Það er því ljóst að framkvæmdaraðilar hafa ekki stuðlað að aðkomu þessara hópa fyrr en nú að þeim ber lagaleg skylda til þess, sbr. lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

Hinn alþjóðlegi Árósasamningur um þátttöku almennings í ákvarðanatöku er varðar umhverfismál var fullgiltur hérlendis árið 2011<sup>33</sup>. Með samningnum hefur Ísland m.a. skuldbundið sig til að: i) tryggja að almenningur komi mun fyrr að málum í ferli ákvarðanatöku er varðar umhverfismál (6. gr.(4)), ii) tryggja að eðlilegt tillit sé tekið til niðurstöðu af þátttöku almennings (6. gr. (8)) og iii) tryggja að ferlið innihaldi sanngjörn tímamörk þannig að almenningur geti undirbúið sig og tekið virkan þátt (6. gr. (3))<sup>34</sup>. Þessar skuldbindingar eiga við um þátttöku almennings í ákvörðunum um tiltekna starfsemi

<sup>32</sup> Steinsholt sf. 2013. *Sprengisandur. Vegir, háspennulínur og virkjanir. Forathugun á Holtamannafrétti.* Steinsholt sf.

Steinsholt sf. 2013. *Sprengisandur. Vegir, háspennulínur og virkjanir. Forathugun á Bárðdælafrétti.* Steinsholt sf.

<sup>33</sup> Lesa má um gagnrýni á innleiðingu Árósasamningsins á Íslandi í skýrslu Landverndar til Aðildarríkjaþings Árósasamningsins í Maastricht í Hollandi árið 2014: Landvernd 2014. *Report to the Compliance Committee of the United Nations Economic Commission for Europe on Iceland's Implementation of the Aarhus Convention. Alternative Report to Iceland's 1<sup>st</sup> Periodic Report.* 39 bls. Sjá: <http://landvernd.is/Sidur/ID/5651/Afstaa-Landverndar-kynnt-a-aidaringi-Arosasamningsins>.

<sup>34</sup> Tilvitnanir í Árósasamningnum (Umhverfisráðuneytið 2006):

- 6. gr. (3): „Ferlið...skal innihalda sanngjörn tímamörk...þannig að almenningur geti undirbúið sig og tekið virkan þátt...“.
- (4. mgr.): „Sérhver aðili skal gera ráð fyrir þátttöku almennings *snemma í ferlinu meðan allir kostir eru fyrir hendi og virk þátttaka almennings getur átt sér stað*“.
- 6. gr. (8): „Sérhver aðili skal tryggja að *við ákvarðanatöku sé tekið eðlilegt tillit til niðurstöðu af þátttöku almennings*“.

[Leturbreytingar eru höfunda.]

(t.d. vegalagningu eða byggingu háspennulína), áætlanir, verkefni og stefnur er varða umhverfið. Samtökin telja að í þeim málum sem hér eru til umsagnar hafi Vegagerðin og Landsnet farið á svig við öll ofangreind ákvæði Árósasamningsins. Almenningsur kom ekki snemma að málum meðan allir kostir eru fyrir hendi, og því hefur ekki verið tekið eðlilegt tillit til niðurstöðu af þátttöku almennings, enda hefur hún ekki farið fram. Af þeim sökum hefur virk þátttaka almennings ekki átt sér stað og sú þátttaka sem möguleg er núna hefst alltof seint og hætta er á að lítið mark verði tekið á athugasemdum almennings því búið er að festa valkosti og hafna því að taka umræðu um megin álitamálið og frumforsendu allrar umræðu um einstakar framkvæmdir, þ.e. hvort eigi að ráðast í framkvæmdir eður ei. Ekki er heldur hægt að tala um sanngjörn tímamörk, þegar almenningi er hleypt að málum svona seint í ferlinu, þegar einungis er borið á borð val um nokkra mismunandi útfærslur af stórtækum framkvæmdum sem hefðu allar í för með sér umbreytingar sem samtökin eru algerlega mótfallin.

Vegagerðin er opinber stofnun og Landsnet sinnir hlutverki hins opinbera þar eð fyrirtækið nýtur einkaréttar á lagningu háspennulína í meginflutningskerfinu. Það er auðvitað skylda þeirra beggja að hlíta öllum þeim lagaákvæðum sem hér hefur verið vitnað til auk þess sem bæði þurfa að gæta að reglum stjórnáslunar og þeim sérlögum sem um þau fjalla.

Af gefnu tilefni og vegna upplýsingafundar í Reykjavík þann 13. nóvember sl., þar sem undirrituð samtök kvörtuðu undan því að ekki væri heildstæð kynning á fyrirhuguðum framkvæmdum á hinu opna húsi Landsnets og Vegagerðarinnar, er bent á 7. mgr. 6. gr. Árósasamningsins sem á að gera almenningi:

*„...kleift að leggja fram, skriflega eða, eftir því sem við á, á opinberum fundi eða í opinberum fyrirspurnum til umsækjanda, hvers konar athugasemdir, upplýsingar, greiningar eða skoðanir sem hann telur að skipti máli varðandi fyrirhugaða starfsemi“.*

Það er því alveg ljóst að þau samtök sem stigu á stökk á opnu húsi í Reykjavík til að krefjast þess að fá að ræða við forsvarsfólk Landsnets og Vegagerðarinnar í heyranda hljóði byggðu á réttindum sínum samkvæmt Árósasamningnum.

Þess er enn krafist að það samtal eigi sér stað.

#### **4. Mat á umhverfisáhrifum Sprengisandslínu og Sprengisandsvegur er ótímabært meðan landsskipulagsstefna hefur ekki verið samþykkt af Alþingi**

Samtökin telja ótímabært að ráðast í mat á umhverfisáhrifum Sprengisandsvegur og Sprengisandslínu, áður en almenn stefnumótun um framtíð miðhálandisins hefur verið ákveðin á Alþingi með samþykkt landsskipulagsstefnu. Stefnt er að því að leggja stefnuna fram á Alþingi á vorþingi 2015. Á þessum forsendum einum ber að hafna matsáætlunum Landsnets og Vegagerðarinnar.

Samtökin leggja áherslu á, að þó svo að Sprengisandslína og nýr Sprengisandsvegur séu inn á núverandi skipulagi miðhálandisins, þá er það skipulag barn síns tíma og rennur út á næsta ári (2015). Fimmtán ár eru síðan það var samþykkt og margt hefur breyst í millitíðinni. Þar má nefna að

ferðapjónusta hefur vaxið gríðarlega og byggir fyrst og fremst á ímynd landsins sem paradísar náttúru- og útivistarunnenda. Viðhorf fólks til hálandisins hníga öll í átt til verndunar, en í skoðanakönnun sem 13 náttúruverndarsamtök létu vinna í október 2011 kom fram víðtækur stuðningur við stofnun Þjóðgarðs á miðhálandi Íslands<sup>35</sup>. Þar voru 56% aðspurðra hlynnt hugmyndinni, einungis 17,8% andvíg og 26,2% tóku ekki afstöðu. Jafnframt kom fram að hugmyndin ætti vísan stuðning meðal kjósenda allra stjórnmálaflokka, meðal allra aldurshópa og um allt land. Krafa um minni umhverfisáhrif framkvæmda hefur einnig orðið sterkari, sbr. umræða um jarðstrengi og loftlínur á síðustu misserum. Síðast en ekki síst verður hér að taka mið af þeim stórtækum breytingum á náttúru landsins sem hafa átt sér stað eftir samþykkt skipulags miðhálandisins, t.a.m. með tilkomu Kárahnjúkavirkjunar.

Forstjóri Skipulagsstofnunar sagði í viðtali í Samfélaginu á Rás 1<sup>36</sup> þann 10. nóvember sl. að í því vinnuferli sem staðið hefur yfir hjá stofnuninni vegna landsskipulagsstefnu væri mjög skýran tón að finna í samræðum sem stofnunin hefur átt út á við: Að standa beri vörð um hálandið og að meiriháttar breytingar með verulega stórum framkvæmdum sé framtíðarsýn sem mjög margir setja stórt spurningarmerki við. Að mati samtakanna er ótækt annað en að landsskipulagsstefna liggja fyrir áður en jafn veigamiklar, einstakar framkvæmdir fara í mat á umhverfisáhrifum.

## **5. Mat á umhverfisáhrifum Sprengisandslínu og Sprengisandsvegur er ótímabært meðan umræða um valkosti í stærra landssamhengi er á byrjunarstigi**

Í mati á umhverfisáhrifum framkvæmda er teflt fram valkostum um mismunandi gerð eða legu mannvirkja. Í því ferli sem nú er hafið er því framkvæmdaraðili fyrst og fremst að leita eftir athugasemdum sem snúa að því hvar Sprengisandslína og Sprengisandsvegur munu liggja, valkostum milli loftlína og jarðstrengja á hluta línuleiðar og öðrum athugasemdum sem tengjast beint mati á umhverfisáhrifum eða útfærslu á einstökum þáttum þessara framkvæmda. Hinsvegar er ekki verið að leita eftir athugasemdum eða umræðum um valkosti í stærra samhengi, t.d. hvort allir, sumir eða engir stofnvegir á hálandi eigi að vera fólksbílafærir sumarvegir.

Forstjóri Skipulagsstofnunar sagði í ofangreindu viðtali í Samfélaginu á Rás 1 þann 10. nóvember sl. að erfitt væri að ræða um valkosti innan einstakra framkvæmda (t.d. mismunandi legu línu og vegar yfir Sprengisand) þegar að ekki væri búið að botna umræðu um valkosti í stærra landssamhengi, þ.m.t. innan draga að kerfisáætlun Landsnets (t.d. valkostir um a) tvöföldun byggðalínu hringsins og b) byggingu hins svokallaða „T“, þ.e.a.s. tvöföldun byggðalínunnar frá Blöndu austur í Fljótsdal með tengingu um Sprengisand<sup>37</sup>). Það sama ætti við um stofnvegi á miðhálandinu, t.d. Kjalveg og Sprengisandsveg, en betur færi á því að umræða um hvort byggja ætti þá báða upp sem fólksbílafæra sumarvegi færi fram á vettvangi Samgönguáætlunar Alþingis. Landsskipulagsstefna kann einnig að taka á þessum málum og vísast í umræðu hér að ofan vegna þess.

Í ljósi þess að umræða í samfélaginu um valkosti í þessu stærra samhengi hefur ekki verið nægilega mikil, telja samtökin rétt að Landsnet og Vegagerðin dragi til baka drög sín að matsáætlunum

<sup>35</sup> Capacent Gallup. *Viðhorf til Þjóðgarðs á miðhálandi Íslands. Október 2011.*

<sup>36</sup> <http://www.ruv.is/mannlif/hvernig-viljum-vid-skipuleggja-halendid>.

<sup>37</sup> Sjá kosti A og B á mynd 7 bls. 11 í drögum að matsáætlun Sprengisandslínu.

Sprengisandslínu og Sprengisandsvegar. Nánari rökstuðningur við það mat samtakanna að umræðu um slíka valkosti sé ábótavant er að finna í næstu tveimur efnisgreinum.

## **6. Sprengisandslína byggir á kerfisáætlun sem vafi leikur á að sé í samræmi við lög um umhverfismat áætlana**

Í drögum að matsáætlun Sprengisandslínu segir: „*Mat á umhverfisáhrifum Sprengisandsleiðar [Sprengisandslínu] er því í samræmi við kerfisáætlun Landsnets 2014-2013.*“ Stjórn Landsnets samþykkti þessa sömu kerfisáætlun fyrirtækisins þann 25. september sl. Umhverfismat var unnið í fyrsta sinn fyrir áætlunina. Alls bárust 23 athugasemdir, þ.m.t. frá Landvernd. Í umhverfisskýrslu sem lögð er fram samhliða kerfisáætluninni kemur fram að „*Meginviðbrögð við athugasemdum munu þó koma fram við mótn næstu kerfisáætlunar og umhverfismat hennar*“ (bls. 16). Það er skilningur samtakanna sem standa að þessari umsögn að þetta sé ekki í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum áætlana nr. 106/2005. Samkvæmt þeim lögum skal „*við afgreiðslu áætlunar hafa hliðsjón af umhverfisskýrslu og þeim athugasemdum sem borist hafa við tillögu að áætlun og umhverfisskýrslu...*“ (1. mgr. 9. gr.). Umhverfismati lýkur því ekki fyrr en samráði er lokið og brugðist hefur verið við athugasemdum er borist hafa. Það sé því ekki heimilt að taka ákvörðun um áætlun, eins og Landsnet gerði fyrir drögin að kerfisáætlun, fyrr en umhverfismati er lokið.

Ólokið er umhverfismati fyrir kerfisáætlun 2014-2023 enda hefur Landsnet frestað meginviðbrögðum við athugasemdum til næstu kerfisáætlunar. Framkvæmdahugmyndir sem á henni byggja, s.s. Sprengisandslína, eru því þeim vafa undirorpnar að vera byggðar á kerfisáætlun sem kann að skorta lagastoð. Af framangreindum ástæðum ber að hætta umhverfismati Sprengisandslínu.

## **7. Nýr Sprengisandsvegur er ekki á samgönguáætlun 2011-2022**

Í samgönguáætlun 2011-2022 eru engar heimildir veittar til vegaframkvæmda á Sprengisandi (sbr. umræða á bls. 2 í drögum að matsáætlun Sprengisandsvegar). Það er því ótímabært að leggja fram þessa umdeildu framkvæmd í mat á umhverfisáhrifum þegar engar áætlanir eru uppi um að byggja veginn á næstu árum og engin opinber stefnumótun í þá átt að leggja í þróunarvinnu við uppbyggingu hans. Því ætti Vegagerðin að draga sig til baka úr þessu umhverfismatsferli.

## **8. Tímaáætlun vantar fyrir báðar framkvæmdir**

Engin tímaáætlun er lögð fram af framkvæmdaraðilum varðandi framkvæmdatíma<sup>38</sup>. Af þeim sökum er rekstartími ekki heldur tiltækur, þó svo að í drögum að matsáætlun Vegagerðarinnar um Sprengisandsveg komi fram að gert sé ráð fyrir a.m.k. 30 ára líftíma vegarins. Það að þessar áætlanir vantar tímamörk brýtur í bága við 6. lið 2. mgr. 13. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum. Þegar um jafn stórar og umfangsmiklar framkvæmdir er að ræða verður að gera kröfu á tímasetningu framkvæmda og reksturs mannvirkis í tillögu að matsáætlun. Hér er því um að ræða alvarlegan galla á áætlununum og enn eina ástæðuna til að draga þær til baka.

<sup>38</sup> Sjá bls. 26 í drögum að matsáætlun Landsnets um Sprengisandslínu og bls. 26 í skýrslu Vegagerðarinnar.

## 9. Sameiginlegt mat á umhverfisáhrifum fyrir Sprengisandslínu og línu frá Blöndu í Fljótsdal og sameiginlegt mat á Sprengisandslínu og Sprengisandsvegi

Nauðsynlegt er að leita eftir afstöðu Skipulagsstofnunar um sameiginlegt mat á umhverfisáhrifum fyrir:

- i) Sprengisandslínu og Sprengisandsveg, og
- ii) Sprengisandslínu og línu frá Blönduvirkjun að Fljótsdal.

Ef fyrra tilfellið er skoðað þá er ljóst, af drögum að matsáætlunum framkvæmdanna beggja og opinberum viðbrögðum Vegagerðarinnar vegna umræðu um Sprengisandsveg, að ef Landsnet hefði ekki uppi áætlanir um að reisa Sprengisandslínu hefði Vegagerðin ekki lagt í vinnu við mat á umhverfisáhrifum Sprengisandsvegjar. Í drögum að matsskýrslum kemur skýrt fram að ætlunin sé að vinna mat á umhverfisáhrifum fyrir framkvæmdirnar báðar samhliða enda megi þannig draga úr umhverfisáhrifum framkvæmdanna. Tekið er undir það, að ef á annað borð ætti að ráðast í vegagerð eða reisa háspennulínu yfir hálendið, þá er skynsamlegt að gera það í samræmi við aðrar stórfelldar framkvæmdaáætlanir á svæðinu. Hinsvegar er greinilegt að nýr Sprengisandsvegur er settur fram vegna Sprengisandslínu og því er um háðar framkvæmdir að ræða. Auk þess eru framkvæmdirnar báðar á sama svæði. Þær uppfylla því skilyrði sameiginlegs mats á umhverfisáhrifum samkvæmt 2. mgr. 5. gr. laga nr. 106/2000. Samtökin telja því að fara ætti fram sameiginlegt umhverfismat fyrir framkvæmdirnar báðar, ef það fer á annað borð fram.

Í síðara tilfallinu er einnig um háðar framkvæmdir að ræða, en 220kV Sprengisandslína endar ekki norður í Bárðardal, heldur kallar á tvöföldun byggðalínuhningsins, allt frá Blönduvirkjun að Fljótsdalsstöð, sk. „T“, samkvæmt valkosti A í drögum að kerfisáætlun Landsnets 2014-2023 (6. mynd). Hið minnsta kallar Sprengisandslína á áframhaldandi 220kV uppbyggingu meginraforkuflutningskerfisins úr Bárðardal og austur í Fljótsdalsstöð (kostur C í kerfisáætlun; 6. mynd). Það er því ljóst að um er að ræða framkvæmdir sem eru háðar hvor annarri og verða ekki teknar úr samhengi. Þær uppfylla því einnig skilyrði sameiginlegs mats á umhverfisáhrifum.



Kostur A



Kostur B



Kostur C

6. mynd: Þrjú valkosti Landsnets að styrkingu meginflutningskerfisins á Íslandi, settir fram í drögum að kerfisáætlun 2014-2023 (mynd tekin úr drögum að matsáætlun Landsnets um Sprengisandslínu, bls. 11).



## B. ATHUGASEMDIR VIÐ MATSÁÆTLUN NÝRRAR 220kV SPRENGISANDSLÍNU

Hér verða gerðar sérstakar athugasemdir við drög að matsáætlun 220kV Sprengisandslínu. Í sumum tilvikum er um að ræða rök fyrir því að falla frá áætluninni en í öðrum er bent á atriði sem betur mega fara ef ráðist yrði í mat á umhverfisáhrifum línunnar.

### 10. Umræða um valkosti á villigötum

Samtökin sem standa að þessari umsögn vilja koma því skýrt á framfæri við Landsnet að umræða um valkosti milli Sprengisandslínu og tvöföldunar byggðalínuhingsins hefur lengi verið á nokkrum villigötum. Í fréttum RÚV 5. nóvember sl. sagði Guðmundur Ingi Ásmundsson, aðstoðarforstjóri Landsnets, að: „*ekki sé þörf á Sprengisandslínu ef fallist verður á að tvöfalda byggðalínuna*“. Hér er ekki öll sagan sögð því valkostir standa í reynd um hið svokallaða „T“ (kostur A á 6. mynd) og tvöföldun byggðalínuhingsins (kostur B á 6. mynd). Þetta eru meginvalkostir Landsnets ef marka má drög að kerfisáætlun 2014-2023. „T“ er margumrædd Sprengisandslína, sem eins og áður segir endar ekki norður í Bárðardal, heldur krefst tvöföldunar byggðalínuhingsins frá Blöndu að Fljótsdal. Það er því nokkuð villandi að stilla upp kostum eins og aðstoðarforstjóri Landsnets gerir í sjónvarpsfréttum 5. nóvember sl. Auk þessa hefur Landsnet ekki útilokað að nauðsynlegt kunni að vera að byggja hvoru tveggja, Sprengisandslínu og tvöfalda allan eða mestallan byggðalínuhringinn í framtíðinni.

### 11. Forsendur draga að kerfisáætlun 2014-2023 standast ekki

Í drögum að matsáætlun Landsnets fyrir Sprengisandslínu er vísað til þess að hún sé í fullu samræmi við kerfisáætlun fyrirtækisins 2014-2023. Það skal ítrekað hér að samtökin sem standa að þessari umsögn telja að kerfisáætlun sé ekki lokið og samþykkt stjórnar Landsnets á henni kunni að stangast á við lög um mat á umhverfisáhrifum áætlana. Burtséð frá því eru hér gerðar athugasemdir við þær forsendur drögum að kerfisáætlun sem einmitt kalla á byggingu raflína á hárri spennu (220kV). Í kerfisáætlunardrögum styðst Landsnet við þrjár meginforsendur fyrir nauðsynlegri þróun meginflutningskerfis raforku á Íslandi og á grunni þeirra setur fyrirtækið fram þrjár sviðsmyndir um þróunina. Sviðsmynd 1 byggir á raforkuspá, sviðsmynd tvö á að helmingur nýtingarflokks rammaáætlunar verði nýttur og sviðsmynd 3 gerir ráð fyrir því að allur nýtingarflokkur rammaáætlunar verði nýttur.

Landvernd gerði alvarlegar athugasemdir við forsendur draga að kerfisáætlunar í umsögn sinni um 18. júní 2014 (sjá fylgiskjal 1). Þar telja samtökin að grunnforsendur áætlunarinnar séu að miklu leyti óraunhæfar og rangar. Þannig sé Landsnet á villigötum með því að nota rammaáætlun sem grundvöll áætlunarinnar enda er hún ekki spá um virkjanir (sbr. lög nr. 48/2011). Hvort af virkjun verður eða ekki ræðst af eftirspurn eftir raforku, fjárhagslegum fýsileika virkjunar að mati raforkufyrirtækis, umhverfisáhrifum o.fl., en ekki af flokkun virkjunarhugmyndar í nýtingarflokk rammaáætlunar. Framkvæmdaleyfi fyrir virkjanahugmyndum í nýtingarflokki er einungis fyrir hendi í örfáum tilvikum og tímasettar áætlanir um hvort og hvenær virkjanir í nýtingarflokki verði byggðar eru ónákvæmar ef þær eru þá til. Síst af öllu eru lagalegar forsendur fyrir því að á næstu 10 árum kalli allur nýtingarflokkur rammaáætlunar á framkvæmdir í flutningskerfinu. Auk þess má stórlega draga í efa hversu raunhæfar tölur eru settar fram um það hugsanlega afl sem næðist úr virkjunum í jarðvarma í nýtingarflokki rammaáætlunar (sjá nánar umfjöllun í umsögn Landverndar).

Samkvæmt raforkulögum (9. gr. laga nr. 65/2003) er það skylda flutningsfyrirtækisins (Landsnets) að: „sjá til þess að fyrir liggja spá um raforkuþörf og áætlun um uppbyggingu flutningskerfisins“. Landsnet getur notað raforkuspá sem meginforsendu kerfisáætlunar, en vegna óvissu sem á hverjum tíma er um þróun raforkuþarfar stórnotenda, hefur raforkuspá nýlega einungis metið þróun almenna markaðarins. Sú lagaskylda hvílir hinsvegar á Landsneti að áætla raforkuþörfina. Á meðan fyrirtækið spáir ekki fyrir um þróun stórnotenda er því ekki heimilt að áætla ótilgreinda aukningu í raforkunotkun umfram raforkuspá á gildistíma kerfisáætlunar. Raforkulög nefna hvergi mögulegar virkjanahugmyndir (t.d. í nýtingarflokki rammaáætlunar) sem forsendur kerfisáætlunar.

Niðurstaðan er því sú að ef raforkuspá (sviðsmynd 1) er undanskilin, má í reynd segja að allar helstu forsendur séu óþekktar, þ.e.a.s. hvaðan orkan mun koma, hve mikla orku þarf að flytja, hvert á flytja hana og fyrir hvaða notendur. Rangt er að setja fram kerfisáætlun sem byggir á jafnmikilli óvissu. Það má e.t.v. segja að 50% rammaáætlun (sviðsmynd 2 í kerfisáætlun) sé í besta falli óraunhæf miðað við þau framkvæmdaleyfi sem fyrir liggja í dag, ekki síst ef horft er til gildistíma kerfisáætlunardraga. Að miða við 100% rammaáætlunar (sviðsmynd 3) er algerlega fráleitt, miðað við allar fyrirbyggjandi upplýsingar og áætlaðan gildistíma kerfisáætlunar. Vísað er á nánari umfjöllun um þessi atriði í fyrrnefndri umsögn Landverndar, en þar setja samtökin fram það sjónarmið að þar sem að valkostir byggja á röngum eða óraunhæfum forsendum (rammaáætlun) geti þeir ekki talist réttmætir/skynsamlegir (e. reasonable) í skilningi laga um mat á umhverfisáhrifum áætlana (nr. 105/2006) og þeirrar Evróputilskipunar sem þau byggja á (2001/42/EC). Því standast forsendur kerfisáætlunardraga Landsnets ekki lög.

## **12. Meta þarf umhverfisáhrif jarðstrengs alla línuleiðina**

Landsnet setur jarðstreng sem auka valkost (leið D) á línuleið Sprengisandslínu, en einungis á um 50 km kafla. Samtökin gera alvarlega athugasemd við að ekki sé gert ráð fyrir að meta umhverfisáhrif jarðstrengs alla leiðina, sérlega í ljósi víðtækra sjónrænna áhrifa af loftlínu. Þá er gerð alvarleg athugasemd við það að ekki sé gert ráð fyrir að jarðstrengur sé aðalvalkostur, ef á annað borð á að ráðast í að leggja Sprengisandslínu. Annað er algerlega óásættanlegt vegna rasks og áhrifa loftlínu á uppskiptingu víðernis hálendisins. Vert er að meta umhverfisáhrif á strenglögnum meðfram núverandi Sprengisandsvegi. Jarðstrengur meðfram núverandi Sprengisandsvegi myndi einnig gera nýjan Sprengisandsveg óþarfan og spara stórar upphæðir af skattfé almennings.

## **13. Meta þarf umhverfisáhrif á jafnriðsstraumsstreng (DC) alla línuleiðina**

Í drögum að matsáætlun Landsnets fyrir Sprengisandslínu er tekið fram að gerð verði grein fyrir því í frummatsskýrslu hvers vegna fyrirtækið hyggst ekki leggja fram lausnir sem byggja á jafnstraumi (DC) í mati á umhverfisáhrifum (bls. 11). Þrátt fyrir skýra andstöðu samtakanna við línulögn yfir Sprengisandtelja þau það algert lágmark að Landsnet kanni alla jarðstrengskosti í mati á umhverfisáhrifum. Enginn nánari rökstuðningur fyrir þessari afstöðu fyrirtækisins til jafnriðsstraumslausna kemur fram í drögum að matsáætlun.

Í grein sem Eymundur Sigurðsson starfsmaður Landsvirkjunar ritaði árið 2001 kom fram að DC strengur yfir Sprengisand væri álitlegur kostur í stöðunni. DC strengur hefur ýmsa kosti, m.a. að breytistöðvar við enda strengs gefa mikla möguleika á stýringu á flutningskerfinu og geta jafnað út

truflanir sem verða í dag vegna útleysinga stórra notenda. Í grein Eymundar<sup>39</sup> segir m.a. um DC streng:

*„Þótti áhugavert að rannsaka hvernig slík tækni hentaði sem valkostur á mótí Sprengisandslínu. Samkvæmt aflflæðilíkani Landsvirkjunar kom í ljós að þessar tengingar voru mjög sambærilegar. Kostnaður var einnig svipaður en þá var miðað við sömu lagnaleið. Hugsanlegt er að vegna minni umhverfisáhrifa fengist að fara með streng um svæði þar sem ekki væri mögulegt að fá leyfi fyrir loftlínu og þannig stytta lagnaleiðina. Riðbreytistöðina má auk þess nota til spennustýringar á byggðalínunni. Hún getur bæði framleitt og tekið upp MVAR. Kostnaður var auk þess sambærilegur við loftlínu. Gera má ráð fyrir að niðurstaðan yrði svipuð ef um væri að ræða hefðbundna HVDC tenginu en kostnaður yrði eitthvað meiri.*

*Helstu kostir við þessa útfærslu er[ur] að línan yrði í jörðu og því laus við áreiti veðuraflla. Sjónræn áhrif munu því einnig því sem næst hverfa. Lagning er frekar einföld og einungis um að ræða tvo leiðara. Einnig bjóðast möguleikar á að stýra spennu byggðalínanna eins og áður sagði. Eins og loftlínan hér á undan leysir þessi útfærsla þau vandamál sem rekstur byggðalínanna þarf að fást við í dag. Helstu ókostir eru riðbreytistöðvarnar sem eru flókin og dýr mannvirki með tilheyrandi bilanatíðni og dýru viðhaldi. Einnig er svörun gangvart sveiflum eitthvað hægar[i] en þegar um er að ræða AC tengingu.“*

Sú einfalda krafa er gerð til Landsnets að fyrirtækið taki DC streng yfir alla Sprengisandsleið sem hluta af mati á umhverfisáhrifum á Sprengisandslínu, verði af því að fyrirtækið haldi verkefninu til streitu. Vert er að umhverfismeta strenglöggn meðfram núverandi Sprengisandsvegi, enda myndi það gera nýjan Sprengisandsveg óþarfan.

14. Í drögum að matsáætlun er lögð áhersla á að Sprengisandslína verði sem minnst sýnileg frá nýjum Sprengisandsvegi. Það er gott og vel ef gert er ráð fyrir að sá vegur komi á annað borð. Línan yrði hinsvegar meðfram núverandi Sprengisandsleið á um helmingi leiðarinnar samkvæmt matsáætlun og því vel sýnileg af henni. Það vantar hins vegar alveg að skoða legu línunnar án tillits til nýja vegarins, þ.e.a.s. hvernig kemur hún út ef ekki verður af byggingu vegarins.
15. Í drögum að matsáætlun, bls. 5, er rætt um viðhorfsbreytingu í þá átt að halda raflínum fjarri alfaraleiðum. Um þetta atriði má deila, sérstaklega ef þetta leiðir til þess að línur fara inn á lítt röskuð svæði, líkt og varð raunin með Búrfellslínu 3 um Bitrusvæðið, eða ef vegir fara inn á lítt röskuð svæði til að sveigja frá áberandi línumannvirkjum. Ekki er annað að sjá af framkvæmdalýsingu en svo sé einmitt raunin fyrir línuhugmyndina, ekki síst á norðurhluta línunnar og á köflum á milli Hofsjökuls og Tungnafellsjökuls. Hið sama á við fyrir vegahugmyndina á nokkrum köflum, m.a. á sunnanverðri leiðinni.
16. Landsnet þarf að gera grein fyrir því hvort að áætlanir fyrirtækisins geri ráð fyrir einfaldri Sprengisandslínu eða tvöfaldri til að tryggja enn betur N-1 afhendingaröryggi. Ekki gengur að fara fram með eina línu í einu ef áætlanir eða fyrirætlanir gera í raun ráð fyrir sterkari tengingu. Landsnet er beðið um að taka af allan vafa í þessu máli.

<sup>39</sup> Eymundur Sigurðarson 2001. *Tenging yfir hálendið – Til hvers og með hvaða hætti –*

17. Í drögum að matsáætlun eru sýnd nokkur vel unnin og falleg kort. Það vantar þó fjölmörg örnefni og bæjarheiti inn á kortin. Það er m.a.s. svo að í lýsingu valkosta (kafli 3.2) eru þau örnefni sem nefnd eru ekki nærri öll inn á kortum. Þetta gerir það að verkum að mun erfiðara er að átta sig á legu línunnar og staðhættum. Úr þessu verður að bæta. Það að bæjarnöfn í Bárðardal eru ekki sett á kort villir mjög um fyrir lesendum sem sjá ekki annað af korti en að línan liggja eingöngu á óbyggðum svæðum. Minnt er á að fulltrúum náttúruverndar- og útivistarsamtaka var ekki boðið í skoðunarferð um línustæðið í ágúst sl. líkt og lögbundnum umsagnaraðilum og er því enn erfiðara að átta sig á aðstæðum út frá korti, þrátt fyrir að í hópi okkar sé fólk sem gjörþekkir svæðið.
18. Á bls. 18 segir að greint verði frá breytingum á helstu mannvirkjum í frummatsskýrslu, ef þær þá liggja fyrir á þeim tímapunkti. Ljóst er að talsverður munur getur verið á umhverfisáhrifum mismunandi masturgerða, magni efnistöku, slóðagerðar o.s.frv. Hér er gerð sú krafa að þessi atriði liggja fyrir eins og kostur er þegar að vinna við frummatsskýrslu hefst og hún taki til skoðunar mismunandi útfærslur á mannvirkjum (sjá einnig kafla 6.1).
19. Samtökin taka undir að leggja eigi mat á mismunandi gerðir mastra, einkum m.t.t. sjónrænna áhrifa.
20. Ekki fæst skilið hvers vegna leggja þarf slóð fyrir vinnuvélar meðfram jarðstrengsskurði en í tilviki loftlína sé nægilegt að fært sé að sjálfum möstrunum (bls. 20). Víða í Evrópu eru ekki lagðir slóðar meðfram jarðstrengsskurðum þó undirlag skipti hér vissulega miklu máli. Þá er einnig bent á það að við Sultartangalínu 3 sem reist var árin 2005-2006 var ekki gert ráð fyrir slóð að öllum möstrum í matsskýrslu en svo reyndist nauðsynlegt að leggja slóð að hverju einasta mastri<sup>40</sup>. Þetta getur auðvitað verið staðbundið en engin rök eru færð fyrir því hvers vegna ekki þarf (hliðar)slóð að möstrum við Sprengisandslínu.
21. Gert er ráð fyrir 10x10 m (100m<sup>2</sup>) plönum við öll möstur (bls. 20). Í sannprófun umhverfismats Sultartangalínu 3<sup>41</sup> var einmitt gert ráð fyrir þessari stærð plana en meðalstærð þeirra endaði í 152m<sup>2</sup>. Ekki er útskýrt hvers vegna gert er ráð fyrir minni plönum við Sprengisandslínu en við Sultartangalínu 3.
22. Breidd nýrra slóða er áætluð um 4 m (bls. 21). Í ofangreindri sannprófun mats á umhverfisáhrifum á Sultartangalínu 3 reyndist meðalbreidd hliðarslóða umtalsvert meiri. Hún var minnst milli Fossár og Hvítar eða um 5,3 m og mest á milli Kaldadalsvegjar og Kúhallardals, 6,6 m<sup>42</sup>. Gera má ráð fyrir að undirlag sé líkara fyrra tilfellinu fyrir Sprengisand.
23. Á bls. 28 (kafli 6.3) er talað um að sum áhrif á samfélag geti verið jákvæð, t.d. vegna opunar svæða í kjölfar slóðagerðar. Hér er alveg horft framhjá neikvæðum áhrifum á samfélagsem t.d. geta verið meira álag á viðkvæma náttúru, hljóðmengun og annað ónæði sem fylgt getur vélknúinni umferð (sjá líka athugasemdir í kafla A).

---

<sup>40</sup> Guðmundur Ingi Guðbrandsson o.fl. 2012. *Hvað er að marka spár og mótvægisáðgerðir í mati á umhverfisáhrifum? Sannprófun umhverfisáhrifa og efnda við Sultartangalínu 3*. Stofnun Sæmundar fróða, Háskóla Íslands.

<sup>41</sup> Sama.

<sup>42</sup> Sama.

24. Gerð er athugasemd við að ekki eigi að fjalla um hljóðvist. Fyrirhuguð lína verður í námunda við núverandi Sprengisandsleið á um helmingi leiðarinnar um óákveðinn tíma þar eð engar áætlanir eru uppi um að byggja Sprengisandsveg hjá hinu opinbera. Eðlilegt er því að fjalla um hljóðvist í mati á umhverfisáhrifum Sprengisandslínu.
25. Lítið er gert úr áflugshættu í texta á bls. 31, en þar segir: „Þó geta mannvirki, sérstaklega línur, skapað hættu fyrir fugla vegna hugsanlegs áflugs“ [leturbreytingar höfunda]. Erfitt er að skilja hvers vegna svona mikið er dregið úr þessum umhverfisáhrifum og dregur það úr trú á metnað við vinnu umhverfismatsins, sérlega ef lítið er til þess að stórir fuglar eru venjulega í meiri hættu og varp heiðagæsa er m.a. að finna í Mjóadal (sbr. bls. 31 í drögum að matsáætlun). Þó kann að vera að Landsnet eigi við að lítil hætta (reyndar engin) sé af áflugi fugla þegar um jarðstrengslagnir er að ræða, en þá mætti skýra það nánar.
26. Í mati á umhverfisáhrifum á víðerni, sbr. kafla 6.4.9., er nauðsynlegt að líta til víðari skilgreiningar á víðerni, en að miða við hlutlæga skilgreiningu út frá stærð svæðis og fjarlægð, og líta einnig til þess hluta skilgreiningarinnar sem vísar til huglægar hluta, þ.e.a.s. upplifunar, sbr. náttúruverndarlög nr. 44/1999. Þá er skilgreining á hlutlægu viðmiðunum í náttúruverndarlögum nr. 60/2013 heppilegri en í lögum frá árinu 1999 eins og segir í Hvítbók um náttúruvernd<sup>43</sup>. Í lögum frá 2013 er talað um „óbyggt víðerni“ í stað „ósnortins víðernis“ (lög frá 1999) og miðað er við ákveðna fjarlægð frá „uppbyggðum vegum“ en ekki „þjóðvegum“ eins og í lögum frá 1999. Eins og rakið er í almennum athugasemdum hér að ofan þá er skynjun fólks á víðernum víðari en hlutlæg skilgreining náttúruverndarlaga nær til en þessi skynjun er mikilvægur þáttur í áhrifum framkvæmda á útivist og ferðaþjónustu og upplifun fólks. Því er einnig mikilvægt að líta til huglægra viðmiða og taka tillit til þess að upplifun fólks er í þá átt að hálendið sé ein víðernisheild. Landsnet þarf að taka tillit til þessa.
27. Minnt er á að kanna verður áhrif Sprengisandslínu á jaðarsvæði (*buffer zones*) verndarsvæða, sérlega friðlandsins í Þjórsárverum og Vatnajökulspjóðgarðs. Ekki er nóg að líta til þess hvort framkvæmdir liggja innan verndarsvæðanna sjálfrá enda hafa þau augljós áhrif á aðkomu að þeim og frá þeim.

## 28. Athugasemdir við fyrirbyggjandi gögn

Samtökin gera eftirfarandi athugasemdir við hvaða fyrirbyggjandi gögn og rannsóknir verður stuðst við í matsvinnunni:

- Enn og aftur er minnt á mikilvægi þess að bíða komu landsskipulagsstefnu áður en ráðist er í mat á umhverfisáhrifum Sprengisandslínu.
- Ekki er getið um mikilvægar rannsóknir Önnu Dóru Sæþórsdóttur á viðhorfum ferðamanna til framkvæmda á hálendi Íslands, sérstaklega:

<sup>43</sup> Umhverfisráðuneytið 2011. *Hvítbók um löggjöf til verndar náttúru Íslands* (ritstj. Aagot V. Óskarsdóttir). Umhverfisráðuneytið, Reykjavík.

- a. Anna Dóra Sæþórsdóttir, & Rögnvaldur Ólafsson. (2012). Áhrif raflínu frá Hólmsárvirkjun að Sigöldulínu 4 á ferðamennsku og útivist. Reykjavík: Land- og ferðamálafræðistofa, Líf- og umhverfisvísindadeild Háskóla Íslands.
  - b. Rannsókn Gunnþórunnar Ólafsdóttur (2009) um áhrif Blöndulínu 3 á ferðaþjónustu.
  - c. Anna Dóra Sæþórsdóttir. (2012). Ferðamennska á miðhálandi Íslands: Staða og spá um framtíðarhorfur. Reykjavík: Land- og ferðamálafræðistofa, Líf- og umhverfisvísindadeild Háskóla Íslands.
  - d. Anna Dóra Sæþórsdóttir & Gyða Þórhallsdóttir (2013). Viðhorf ferðamanna á miðhálandi Íslands. Reykjavík: Land- og ferðamálafræðistofa, Líf- og umhverfisvísindadeild Háskóla Íslands.
- c) Minnt er á nauðsyn þess að frumgögn eins og spurningalistar sem notaðir eru í viðtölum og spurningakönnunum verði lagðir fram með sérfræðingaskýrslum í frummatsskýrslu.

## C. ATHUGASEMDIR VIÐ MATSÁÆTLUN NÝS SPRENGISANDSVEGAR

Hér verða gerðar sérstakar athugasemdir við drög að matsáætlun nýs Sprengisandsvegar. Í sumum tilvikum er um að ræða rök fyrir því að falla frá áætluninni en í öðrum er bent á atriði sem betur mega fara ef ráðist verður í mat á umhverfisáhrifum línunnar.

### 29. Um markmið framkvæmda

Samkvæmt drögum að matsáætlun Sprengisandsleiðar eru markmið Vegagerðarinnar að bæta samgöngur um miðhálandi Íslands milli Suður- og Norðurlands, og auk þess að bæta aðgengi almennings að miðhálandinu til útivistar og styrkja ferðapjónustu.

Ákveðin mótsögn er í seinni hluta markmiðssetningarinnar. Vissulega eykst aðgengi almennings við framkvæmdina en alls er óvíst hvort það styrki ferðapjónustu. Auk þess er óvíst að það auki gæði upplifunar þeirra sem ferðast um hálandið. Reyndar benda rannsóknir á viðhorfum ferðamanna til hins gagnstæða (sjá umræðu um það hér að ofan). Af þessum sökum verður að setja stórt spurningamerki við þennan seinni hluta markmiða framkvæmdarinnar.

Rætt verður um bættar samgöngur um miðhálandið hér að neðan.

### 30. Bættar samgöngur með nýrri Sprengisandsleið eru líklegar til að auka álag á miðhálandið

Í fyrsta lagi er margt sem bendir til þess að bættar samgöngur, a.m.k. af því tagi sem lýst er í drögum að matsáætlun Sprengisandsvegar, geti dregið úr vernd miðhálandisins því umferð mun að líkindum stóraukast sem þýðir meira álag á viðkvæm svæði. Torfærar leiðir sem leyfa ekki umferð allra vélknúinna farartækja getur verið sterkt stjórnþæki til að takmarka ágang á ferðamannastaði og náttúruperlur. Með nýjum Sprengisandsvegi væri þetta stjórnþæki orðið áhrifalaust. Því fylgir mikil ábyrgð að leggja uppbyggðan, malbikaðan veg sem leyfir umferð þungaflutninga og fólksbíla. Vísað er í kafla hér að framan um áhrif á víðerni, láglandisvæðingu hálandisins og áhrif á ferðapjónustu og öryggismál.

Með þessu er ekki þar með sagt að ekki megi bæta vegi á miðhálandinu.

### 31. Ferðamannavegir

Margir vegir á hálandinu eru ekki í góðu ásikkomulagi og þarfnast viðhalds. Viðhald getur m.a. dregið úr hættu á utanvegaakstri, úrrennsli o.fl., en þarf ekki að fela í sér stórfellda uppbyggingu. Landvernd í samstarfi við ýmsa aðila mótaði stefnu um hálandisvegi árið 2007<sup>44</sup>. Þar er lögð áhersla á að greina á milli ferðamannavega og almennra vega. Almennir vegir eru vegir sem koma fólki fljótt og örugglega á milli áfangastaða (og leyfa umferð allra gerða bíla) en ferðamannavegir þjóna þeim tilgangi að gera ferðafólki, jafnt innlendu sem erlendu, mögulegt að fara um áhugaverð svæði á þeim hraða og í þeim áföngum sem hentar til skoðunar á landslagi og náttúru. Þá segir í stefnu Landverndar að vegir á miðhálandi Íslands eigi fyrst og fremst að vera ferðamannavegir og mikilvægt sé að þar séu víðáttumikil svæði án vega.

---

<sup>44</sup> <http://eldri.landvernd.is/yflokkar.asp?flokkur=1665>.

Samtökin sem standa að þessari umsögn leggja áherslu á að bæta megi vegi á miðhálandi Íslands en halda skuli þeim úppbyggðum og ómalbikuðum. Jafnframt telja samtökin ekki rétt að brúa allar ár á stofnvegum hálandisins, eins og svæðisskipulag miðhálandisins gerir ráð fyrir á Sprengisandsleið.

- 32.** Gert er ráð fyrir í drögum að matsáætlun að nýr Sprengisandsvegur verði lagður samkvæmt vegtegund C<sub>8</sub>. Það er 8 m breiður vegur, að auki við 8 metra hvoru megin í vegfláa, eða alls um 24 m breið framkvæmd (sbr. mynd 6 í drögum að matsáætlun). Vegurinn myndi standa 0,8-1,5m yfir aðliggjandi hæð. Verði á annað borð lagður nýr vegur yfir Sprengisand þá hafna samtökin því að hann verði uppbyggður, malbikaður vegur með öllum ám brúuðum.
- 33.** Gerð er athugasemd við að kostnaður við framkvæmdina hafi ekki verið metinn. Í drögum að matsáætlun (bls. 26) er skotið á að hann gæti verið af stærðinni 10-12 milljarðar. Jafnframt segir að líklegt sé að leiðin yrði lögð í mörgum áföngum. Auk þess er framkvæmdin ekki inn á nógildandi samgönguáætlun eins og rakið er í almennum athugasemdum. Það er því ljóst að áætlanir um Sprengisandsveg eru skammt á veg komnar og nauðsynlegt að greina frá grunnatriðum eins og kostnaði og framkvæmdatíma.
- 34.** Hugtakið „óbyggt víðerni“ (sbr. lög nr. 60/2013) er að mörgu leyti hentugra til að lýsa raunverulegu ástandi hálandissvæða þegar kemur að vegum. Þar er miðað við að hálandisvegir þurfi að vera uppbyggðir til að skerða víðerni, en úppbyggðir hálandisslóðar (og hálandisskálar) eru leyfðir innan óbyggðra víðerna. Með þeirri skilgreiningu er því ekki notast við kerfisbundna aðgreiningu líkt og í náttúruverndarlögum nr. 44/1999. Þar er gert ráð fyrir að vegir sem skráðir eru sem „þjóðvegir“ (óháð gerð þeirra, t.d. hvort þeir eru slóðar eða uppbyggðir vegir) skerði víðerni. Þ.e.a.s. ekki er tekið tillit til raunverulegs umfangs og eðlis vegarins heldur bara því hvort hann sé skilgreindur sem þjóðvegur eður ei. Það er því fyllilega rökrétt að Vegagerðin notist við skilgreininguna á „óbyggðu víðerni“ í umfjöllun sinni um nýjan Sprengisandsveg. Samkvæmt þeirri skilgreiningu sker aðeins syðsti hluti Sprengisandsleiðar sunnan Kvíslaveitu víðerni miðhálandisins en að öðru leyti er vegurinn úppbyggður hálandisslóði. Einnig myndi Kvíslaveituvegur, a.m.k. að hluta til, teljast uppbyggður vegur. Nýr uppbyggður vegur samkvæmt tillögu Vegagerðarinnar myndi skerða „óbyggð víðerni“ miðhálandisins verulega óháð veglínu og í raun kljúfa miðhálandið í tvennt á milli Hofsjökuls og Vatnajökuls. Að lokum er enn minnt á huglæga skilgreiningu náttúruverndarlaga nr. 44/1999, sbr. athugasemdir hér að framan.
- 35.** Gerð er athugasemd við notkun Vegagerðarinnar á hugtakinu „mannvirkjabelti“ í kafla 3.2. Tekið er fram (bls. 19) að „[v]egurinn sé sem mest innan núverandi mannvirkjabeltis og staðsettur með tilliti til annarra mannvirkja“. Af þessu mætti skilja að einhverskonar sýnilegt mannvirkjabelti liggi yfir Sprengisand nú þegar, en það er villandi orðanotkun. „Mannvirkjabeltið“ samanstendur aðeins af einum niðurgröfnum ljósleiðara og núverandi Sprengisandsleið sem er niðurgrafinn eða úppbyggður hálandisslóði. Að frátöldum hálandisskálum eru því nær engin sjáanleg mannvirki á milli Hofsjökuls og Tungnafellsjökuls. Mikil breyting yrði á því ef til kæmi uppbyggður vegur sem sannarlega hefur áhrif á víðerni hálandisins. Skilgreina þarf betur hvað átt er við með mannvirkjabelti og koma með rök fyrir því að þar sé nú þegar mannvirkjabelti, eða að fella þá umræðu niður.



**36.** Kort Vegagerðarinnar eru vel unnin og mun auðveldara að átta sig á staðháttum en á kortum Landsnets. Hér er bent á það að í frummatsskýrslu, dragi Vegagerðin ekki tilbaka áætlanir sínar, þarf að sýna með skýrum hætti á korti áhrif veglagningarinnar á óbyggð víðerni, sbr. skilgreiningu í náttúruverndarlögum nr. 60/2013. Bent er á ósamræmi í drögum því á myndum 2 og 4 virðist skilgreining núverandi náttúruverndarlaga nr. 44/1999 vera notuð.

### **37. Framtíðarspá um umferðarpunga**

Samtökin telja nauðsynlegt að Vegagerðin spái fyrir um umferðarpunga hins nýja vegar og beri saman við núverandi umferð. Einnig þarf að greina hvers konar umferð verði líkleg, þ.m.t. umferð þungaflutninga. Í frummatsskýrslu þyrfti því að:

- Bera saman núverandi umferð við áætlaða umferð að framkvæmdum loknum á mismunandi hlutum leiðarinnar. Skoða þyrfti sérstaklega svæði sem eru viðkvæm fyrir mikilli umferð, t.d. á veglínu V5 í austurjaðri Þjórsárvera, á veglínu V2 í nágrenni Tómasarhaga og Nýjadals og á báðum veglínunum í nágrenni Fjórðungsvatns og við farveg Skjálfandaflljóts.
- Fjalla um áætlaða samsetningu umferðar, sérlega hvað búist er við mikilli umferð þungaflutninga og fólkflutningabíla yfir sumartímam því að hávaðamengun er oftast mun meiri af hverri þungri bifreið en minni fólksbílum.
- Gera grein fyrir áhrifum þessa á útivist.

### **38. Gera þarf grein fyrir tengingum nýrrar Sprengisandsleiðar og hugsanlegra virkjana**

Í forathugun Steinsholts sf. fyrir Vegagerðina, Landsnet og Landsvirkjun frá 2013 var fjallað um mögulegar virkjanir og virkjanavegi. Í drögum að matsáætlun vantar að gera grein fyrir tengslum Sprengisandsvegar við mögulegar virkjanir og virkjanavegi á miðhálandinu. Sem dæmi má nefna að Hágönguvegur frá jarðvarmavirkjunum við Hágöngulón yrði væntanlega uppbyggður heilsársvegur sem gæti þjónustað virkjunina, ef af yrði. Mikilvægt er að gera grein fyrir því hvenig hugsanlegar virkjanir tengjast nýjum Sprengisandsvegi til að fá heildstæðari mynd af framkvæmdum á svæðinu. Því þarf í frummatsskýrslu að gera skýra grein fyrir hugsanlegum tengileiðum við mögulegar nýjar virkjanir á hálandinu og setja þær fram með skýrum hætti á kort ásamt virkjunum og tengdum mannvirkjum svo auðveldara sé að glöggva sig á heildarumfangi framkvæmda á svæðinu.

### **39. Meta þarf áhrif framkvæmdar á hljóðvist**

Í drögum að matsáætlun, bls. 29, kemur fram að Vegagerðin telur ekki ástæðu til að fjalla um áhrif nýs Sprengisandsvegar á hljóðvist þar eð vegurinn verði víðast hvar langt frá byggð. Samtökin fara fram á að Vegagerðin kanni áhrif vegarins á hljóðvist á svæðinu, ekki síst á rekstrartíma. Vegurinn fer í gegnum hjarta öræfanna og umferð um hann myndi hafa afgerandi áhrif á hljóðvist á svæðinu, ekki síst frá þungaumferð. Koma þarf m.a. inn á eftirfarandi þætti:

- Hljóðstig vegna umferðar á báðum veglínunum, V2 og V5, verði reiknað í hávaðalíkani og sett fram á korti. Sérstaklega þarf að huga að hljóðstigi í nágrenni verndarsvæða, ekki síst friðlandsins í Þjórsárverum, Vatnajökulspjóðgarðs og þar sem hverfisvernd ríkir. Þá er mikilvægt að kanna áhrif mismunandi veglína í nágrenni helstu ferðamannastaða, svo sem í nágrenni Nýjadals og Tómasarhaga, við Fjórðungsvatn og við farveg Skjálfandaflljóts.

- Meta þarf hávaðamengun miðað við þungaumferð í logni, en við slíkar aðstæður eru áhrifin sennilega mest.
- Nauðsynlegt er að reikna út hámarkshljóðstig en ekki einungis jafngildishljóðstig. Í dreifbýli á Íslandi er alla jafna ekki nægilega mikil umferð til að samfelldur umferðarniður myndist og því er eðlilegt að skoða hávaðamengun út frá hámarkshljóðstigi. Það ætti að mæla í hve mikilli fjarlægð muni heyrast í stökum þungum vöru- og fólksflutningabifreiðum af veginum. Sýna þarf á korti hve langt hámarkshljóðstig út frá vegi er talið ná.

**40.** Það vantar yfirlit eða lista yfir hvaða gögn verði notuð í umhverfismatinu, líkt og er að finna í drögum að matsáætlun Landsnets. Slíkur listi auðveldar lesanda að átta sig á hvort eitthvað vanti.