

ÞORLÁKSHAFNARLÍNUR 2 OG 3 Í SVEITARFÉLAGINU ÖLFUSI

Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Skipulagsstofnun telur ljóst að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði sjónræns eðlis og áhrif á landslag. Þorlákshafnarlína 2 frá Kolviðarhóli að Sandfelli verður lögð að mestu leyti um svæði sem ber nú þegar ýmis merki röskunar eða mannvirkja. Í þessu álitni hefur Skipulagsstofnun vakið athygli á því sjónarmiði að leggja eigi háspennulínur sem mest um þegar röskuð svæði eða í grennd við núverandi mannvirki í stað þess að fara um ósnortin svæði og raska stórum landslagsheildum með mannvirkjagerð. Að öðrum kosti eigi að stefna að því að leggja nýjar línur samsíða eins og gert er í tilfelli fyrirhugaðra lína frá Sandfelli að Þorlákshöfn. Með fyrirhugaðri lagningu Þorlákshafnarlínu 3 frá tengivirki við Orustuhól á Helligheiði öðru hvoru megin við Skálafell að Sandfelli væri hins vegar verið að raska stærstu landslagsheildum á Hengils- og Helligheiðarsvæðinu sem enn eru ósnortnar og að mestu utan áhrifasvæðis mannvirkja. Stofnunin telur það óumdeilanlegt að með auknu raski á Hengilssvæðinu hafi verndargildi ósnortinna og lítt snortinna svæða þar farið vaxandi. Skipulagsstofnun telur að þó að umrætt svæði sé ekki mikið nýtt til útivistar miðað við núverandi aðstæður þá sé um að ræða svæði sem kunni að njóta vaxandi vinsælda í náinni framtíð vegna nálægðar við höfðuborgarsvæðið, enda hefur Sveitarfélagið Ölfus skilgreint það sem hverfisverndarsvæði vegna útivistar. Skipulagsstofnun telur ótvírætt að lagning Þorlákshafnarlínu 3 muni hafa verulega neikvæð áhrif á landslag og rýra talsvert útivistargildi svæðisins í kringum Skálafell.

Skipulagsstofnun telur óhjákvæmilegt að heildaráhrif við lagningu Þorlákshafnarlína 2 og 3 á jarðmyndanir verði talsvert neikvæð þar sem fyrirhugaðar framkvæmdir munu valda umfangsmiklu og óafturkræfu raski á nútímahraunum, sem njóta sérstakrar verndar sem og á öðrum jarðmyndunum.

EFNISYFIRLIT

1.	INNGANGUR.....	3
1.1	Athugun Skipulagsstofnunar	3
1.2	Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar.....	3
2	FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ	4
2.1	Aðrir valkostir.....	5
2.2	Loftlínur og jarðstrengur	7
2.3	Vægiseinkunnir.....	8
3	NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM	8
3.1	Sjónræn áhrif og Áhrif á landslag, útivist og verndarsvæði.....	8
3.2	Áhrif á gróður og dýralíf	11
3.2.1	Áhrif á gróður.....	11
3.2.2	Áhrif á fugla	12
3.3	Áhrif jarðmyndanir	12
3.4	Áhrif á menningarminjar	14
3.5	Áhrif á neysluvatn og vatnsverndarsvæði	15
3.6	Staða skipulags og leyfisveitinga	16
4	NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR.....	16



1. INNGANGUR

1.1 ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Þann 7. júlí 2010 sendi Landsnet, frummatsskýrslu um Þorlákshafnarlínur 2 og 3 í Sveitarfélaginu Ölfusi til athugunar hjá Skipulagsstofnun, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 15. júlí 2010 í Lögbirtingablaðinu, Fréttablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 15. júlí til 27. ágúst 2010 á bæjarskrifstofu Sveitarfélagsins Ölfuss og Bæjarbókasafni Ölfuss í Þorlákshöfn, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.landsnet.is, www.efla.is. Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Sveitarfélagsins Ölfuss, Brunamálastofnunar, Ferðamálastofu, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Orkustofnunar, Orkuveitu Reykjavíkur, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar. Á kynningartíma barst Skipulagsstofnun ein athugasemd. Skipulagsstofnun sendi umsagnirnar og athugasemdir til framkvæmdaraðila.

Þann 12. apríl 2011 sendi Landsnet matsskýrslu um Þorlákshafnarlínur 2 og 3 í Sveitarfélaginu Ölfusi til Skipulagsstofnunar og óskað eftir álitni stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Við undirbúning þessa álits var farið á vettvang á fyrirhugað framkvæmdasvæði.

1.2 GÖGN LÖGÐ FRAM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Frummatsskýrsla. Þorlákshafnarlínur 2 og 3 í Sveitarfélaginu Ölfusi. Júlí 2010.

Önnur gögn: eftirfarandi sérfræðiskýrslur:

Jóhann Óli Hilmarsson og Ólafur Einarsson, 2009. *Fuglar og gróður á fyrirhuguðu línustæði Þorlákshafnarlína 2 og 3*. Unnið fyrir Landsnet hf.

Ágúst H. Bjarnason, Graeme I. Paton, Gunnar Ólafsson, Hjörtur Ö. Arnason og Rannveig Guicharnaud, 2007. *Frumrannsóknir á gróðurskemmdum við háspennumöstur á Suðvesturlandi*. EFLA verkfræðistofa, Reykjavík. Unnið fyrir Landsnet hf.

Brynhildur Magnúsdóttir, 2009. *Jarðfræði á línuleiðum Þorlákshafnarlína 2 og 3*. EFLA verkfræðistofa, Reykjavík. Unnið fyrir Landsnet hf.

Bjarni F. Einarsson, 2009. Fornleifaskráning vegna mats á umhverfisáhrifum rafmagnslína frá Hellsheiði í átt að Þorlákshöfn. Fornleifafræðistofan, Reykjavík. Unnið fyrir Landsnet hf.

Árni Guðni Einarsson, Jón Bergmundsson og Ragnar Kristjánsson, 2010. *Hljóðvist, rafsvið og segulsvið við Þorlákshafnarlínur 2 og 3*. EFLA verkfræðistofa, Reykjavík. Unnið fyrir Landsnet hf.

Jón Bergmundsson og Kjartan Gíslason, 2009. *Notkun jarðstrengja í flutningskerfum raforku*. EFLA verkfræðistofa, Reykjavík. Unnið fyrir Landsnet hf.

Umsagnir bárust frá:

- Sveitarfélaginu Ölfusi með bréfi dags. 30. ágúst 2010.
- Brunamálastofnun með bréfi dags. 4. ágúst 2010.
- Ferðamálastofu með bréfi dags. 19. ágúst 2010.
- Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 4. ágúst 2010.
- Heilbrigðiseftirliti Suðurlands með bréfi dags. 6. ágúst 2010.
- Orkustofnun með bréfi dags. 26. júlí 2010.
- Orkuveitu Reykjavíkur með bréfi dags. 5. ágúst 2010.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 17. ágúst 2010.
- Veðurstofu Íslands með bréfi dags. 10. ágúst 2010.
- Vegagerðinni með bréfi dags. 26. júlí 2010.

Athugasemdir bárust frá:

Ein athugasemd barst á kynningartíma frá:

- Árna B. Stefánssyni með tölvupósti sem barst Skipulagsstofnun þann 27. júlí 2010.

Matsskýrsla: Þorlákshafnarlínur 2 og 3 í Sveitarfélaginu Ölfusi. Mars 2011.

2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Í matsskýrslu kemur fram að stefnt sé að uppbyggingu orkufreks iðnaðar og annarrar orkufrekrar starfsemi á iðnaðarsvæði vestan Þorlákshafnar. Gert sé ráð fyrir að sú orka sem þar verði nýtt verði m.a. framleidd á háhitasvæðum á Hellisheiði og sé því nauðsynlegt að leggja tvær 220 kV háspennulínur frá þeim svæðum til Þorlákshafnar, alls um 25 km leið. Annars vegar sé um að ræða Þorlákshafnarlínu 2 sem muni liggja frá tengivirki við Kolviðarhól í átt að Þorlákshöfn og hins vegar Þorlákshafnarlínu 3 frá fyrirhuguðu tengivirki við Orustuhól í átt að Þorlákshöfn. Fram kemur að lagðir séu fram þrjár valkostir við línuleiðina frá Kolviðarhól, þ.e. valkostir A, B og C og tveir valkostir fyrir línuleiðina frá Orustuhól, þ.e. valkostir A og B.

Fram kemur að Þorlákshafnarlína 2 verði lögð stuttan spöl til vesturs frá Kolviðarhóli en beygi síðan til suðvesturs yfir Svínahraunsbruna og um skarðið í Þrengslum. Þaðan muni lín Valkostir ýmist liggja vestan eða austan Þrengslavegar að Sandfelli. Fram kemur að Þorlákshafnarlína 3 verði lögð frá tengivirki við Orustuhól yfir Suðurlandsveg og liggi síðan samsíða Búrfellslínu 2 til austurs á um 1-2 km kafla eftir valkostum en beygi síðan til suðvesturs. Þaðan muni lín Valkostirnir liggja sinn hvorum megin við Skálafell og koma saman við enda Lönguhlíðar. Línan liggi því næst yfir Þrengslaveg og meðfram Krossfjöllum þar sem hún mæti Þorlákshafnarlínu 2 sunnan Sandfells. Þaðan sé gert ráð fyrir að línurnar verði lagðar samhliða milli Geitafells og Búrfells og niður að Selvogsvegi vestan við Hlíðarendafjall og til Þorlákshafnar og séu ekki lagðir fram valkostir á þeirri línuleið.

Samkvæmt matsskýrslu er gert ráð fyrir að reist verði á milli 120 og 130 stálgrindamöstur að svokallaðri M-gerð, með um 400 m millibili og verði meðalhæð mastranna um 26 m. Fram kemur að leggja þurfi um 4,5 m breiðan vegslóða meðfram línunum vegna framkvæmda við línulagningu og vegna viðhalds og síðan hliðarslóðir að mastursstæðum en útbúa þurfi um 100 m² reisingar- og vinnuplön við öll möstur. Í sumum tilfellum verði hægt að nýta fyrirliggjandi slóðir með því að styrkja þær. Reiknað sé með að heildarmagn fyllingarefna vegna slóðagerðar og plana, auk fyllingarefna að undirstöðum og stagfestum verði á bilinu 190.000-210.000 m³ og muni efni koma úr námum í nágrenninu sem hafi tilskilin leyfi. Fram kemur að gert sé ráð fyrir að framkvæmdir geti staðið yfir á árunum 2012-2014 en þessar tímasetningar ráðist þó af uppbyggingu á iðnaðarsvæði í Þorlákshöfn og geti breyst.

2.1 AÐRIR VALKOSTIR

Samkvæmt matsskýrslu voru skoðaðir eftirfarandi valkosti á undirbúningsstigi verksins:

Línuleið vestan Geitafells. Við undirbúning verksins var óskað eftir að kannað yrði að leggja Þorlákshafnarlínu 2 úr Þrengslum vestur fyrir Geitafell, farið suður með því og komið inn í fyrirhugaða línuleið í horni sunnan fellsins. Þessi valkostur myndi hafa mun meiri áhrif á ósnortnar landslagsheildir en aðalvalkostur A. Einnig muni línuna bera hátt í hrauninu norðan Geitafells og verða mjög áberandi þar og skv. þessum valkosti yrði Geitafell einnig umlukið línunum, nema ef Þorlákshafnarlína 3 yrði einnig tekin vestur fyrir það, sem sé mikill krókur. Eftir samráð við skipulagsyfirvöld sveitarfélagsins hafi verið fallið frá þessum valkosti.

Aðrir valkostir við Þorlákshafnarlínu 3. Samkvæmt matsskýrslu var á fyrstu stigum verksins skoðað að leggja línuna frá horni ofan Núpafjalls niður á svokallað Neðrafjall, síðan af vesturenda þess í stefnu neðan við Breiðabólsstað að iðnaðarsvæði vestan Þorlákshafnar. Einnig var lauslega kannað að fara úr hugsanlegu tengivirki við Hveragerði eftir láglandinu að iðnaðarsvæðinu, eða jafnvel frá fyrirhugaðri Urriðafossvirkjun við Þjórsá. Skipulagsyfirvöld í Ölfusi lögðust gegn þessum leiðum.

Línuleið suðaustan Geitafells. Fram kemur í matsskýrslu að á þessum kafla hafi verið skoðað að leggja Þorlákshafnarlínu 2 og 3 nokkru fjær Geitafelli en línurnar verði þá meira áberandi og liggja auk þess skammt frá munna hellisins Búra. Niðurstaðan hafi því verið sú að falla frá þessum valkosti.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin telji frummatsskýrslu ekki fullnægja skilyrðum 2. mgr. 9. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, þar sem kveðið sé á um að í frummatsskýrslu skuli gera grein fyrir helstu möguleikum sem til greina komi og umhverfisáhrifum þeirra og bera þá saman. Í matsskýrslu sé fjallað um einsleita valkosti sem að miklu leyti hafi svipuð eða sambærileg áhrif á gróðurfar og óröskuð gróin hraunsvæði. Stofnunin telur að rétt hefði verið að fjalla um aðra raunhæfa valkosti sem feli í sér minna rask á eldhraunum. Gerð er athugasemd við að fallið sé frá raunhæfum valkostum vegna andstöðu sveitarfélagsins Ölfuss án frekari rökstuðnings, enda sé markmið mats á umhverfisáhrifum að fá fram upplýsingar um áhrif allra valkosta sem til greina komi áður en tekin sé afstaða til þess hvort leyfa skuli framkvæmd eða ekki.

Í svörum Landsnets kemur fram að í umsögn Umhverfisstofnunar við matsáætlun sé ekki óskað eftir því að aðrir valkostir séu skoðaðir heldur einungis gagnrýnt að svæðin sem til skoðunar verði í matinu séu ekki rýmri. Því sé ekki ljóst um hvaða aðra valkosti er að ræða sem fjalla hefði átt um en fallið hafi verið frá án rökstuðnings að mati stofnunarinnar.

Í athugasemd Árna Stefánssonar kemur fram sú skoðun að bæði línustæði Þorlákshafnarlínu 3 séu ótæk og í stað þess ætti línun að fylgja gömlu línunum á Hellisheiði og Búrfellslínu 3, þ.e. á þegar röskuðu svæði, að Kolviðarhóli og liggja síðan samsíða Þorlákshafnarlínu 2 frá Kolviðarhóli. Austustu kostir Þorlákshafnarlínu 2, (og helst Þorlákshafnarlínu 3) þ.e. austast í Lambahrauni og austan Sandfells séu bestir, fylgi vegum og röskuðum svæðum hvað mest.

Landsnet svarar því til að fallið hafi verið frá hugmynd um samsíða línur um Þrengsli bæði af öryggisástæðum, og einnig vegna þrengsla milli vegar og fjalls. Aðeins væri hægt að koma fyrir einni línu austan vegarins í Þrengslunum sjálfum, þannig að hin línun yrði að vera vestan vegar, þar sem er enn þrengra og landeigendur hafa lýst andstöðu við línulögn. Þessi tillaga sé því ekki raunhæf. Landsnet telur að rökstuðning vanti fyrir því hvers vegna línuleið sunnan Skálafells sé ótæk.

Skipulagsstofnun telur ótvírætt að leggja eigi háspennulínur samsíða núverandi línunum þar sem þær aðstæður eru fyrir hendi eða að öðrum kosti um svæði sem bera nú þegar merki

röskunar eða mannvirkja, í stað þess að fara um ósnortin svæði og raska stórum landslagsheildum. Ljóst er að lagning háspennulína breytir ásýnd slíkra svæða bæði vegna mastra og línanna sjálfra auk óafturkræfs rasks vegna gerðar vegslóða og vinnuplana. Þar sem óhjákvæmilegt er að leggja línur um ósnortin svæði telur stofnunin að leita eigi allra leiða til þess að leggja línur samsíða eins og raunin er á línuleiðni frá Sandfelli að Þorlákshöfn, í stað þess að gera ráð fyrir tveimur línuleiðum um sitt hvort svæðið. Að mati stofnunarinnar dregur það úr raski vegna slóðagerðar auk þess að koma í veg fyrir fyrrnefnd neikvæð áhrif á landslagsheildir. Stofnunin telur að þessi sjónarmið eigi við í tilfalli lagningar Þorlákshafnarlína, sjá einnig umfjöllun í kafla 3.1 um landslag í þessu álitu um lagningu Þorlákshafnarlínu 3 sunnan eða norðan Skálafells. Landsnet hefur sett fram rök fyrir því að leggja þurfi línur til Þorlákshafnar frá tveimur tengivirkjum, annars vegar tengivirki við Orustuhól og hins vegar frá tengivirki við Kolviðarhól. Auk þess hefur Landsnet sett fram rök gegn því að leggja Þorlákshafnarlínu 3 frá tengivirki við Orustuhól í átt að Kolviðarhóli og svo samsíða Þorlákshafnarlínu 2 um Þrengslin til Þorlákshafnar, sbr. athugasemdir Árna Stefánssonar hér að framan. Rök Landsnets fyrir því að leggja háspennulínurnar frá aðskildum tengivirkjum eru þær að minnka rekstraráhættu í flutningskerfinu. Bent er á að Kolviðarhóll sé eitt stærsta tengivirkið í flutningskerfi landsins og mikil orkuframleiðsla sé á svæðinu sem fari um tengivirkið. Einnig kemur fram að það auki öryggi flutningskerfisins að leggja til tvær línuleiðir sem þveri ekki báðar megin sprungusvæðið á Helligheiði. Ef línur Landsnets á milli Kolviðarhóls og Orustuhóls rofni samtímis t.d. vegna náttúruhamfara og ef Þorlákshafnarlínur verði lagðar frá tveimur tengivirkjum sé mögulegt að reka flutningskerfið með tengingu frá Orustuhól að Þorlákshöfn og þaðan að Kolviðarhól. Landsnet bendir ennfremur á að ef Þorlákshafnarlína 3 yrði lögð frá tengivirki við Orustuhól í átt að Kolviðarhóli og svo samsíða Þorlákshafnarlínu 2 um Þrengslin til Þorlákshafnar yrði línuleiðin lengri og færi um fjölfarin svæði og áhrif tveggja háspennulína um Þrengslin séu að mati Landsnets mun meiri en af lagningu einnar línu. Þá sé lítið landrými í Þrengslum og ef tekið sé tillit til lágmarksfjarlægða væri ekki mögulegt að fara með tvær línur um Þrengslin nema með því að leggja þær sitt hvoru megin við Suðurlandsveg. Auk þess hafi komið fram andstaða hjá hagsmunaaðilum beggja vegna Suðurlandsvegur í Þrengslum þar sem byggingarbann myndi hafa áhrif á aðra landnotkun.

Skipulagsstofnun er meðvituð um að ákveðnar forsendur geta verið fyrir því að leggja línur frá sitt hvoru tengivirkinu m.t.t. rekstraröryggis og að það sé í samræmi við skyldur fyrirtækisins skv. raforkulögum um að byggja flutningskerfið upp á hagkvæman hátt að teknu tilliti til öryggis, skilvirkni og áreiðanleika afhendingar. Stofnunin vill hins vegar benda á að eitt af markmiðum raforkulaga er einnig að taka tillit til umhverfissjónarmiða sem hlýtur m.a. að gera ráð fyrir að staðið sé að framkvæmdum á þann hátt að neikvæð umhverfisáhrif verði sem minnst, meðal annars þegar horft er til valkosta við línuleiðir. Skipulagsstofnun gerir athugasemdir við framangreind rök Landsnets gegn lagningu Þorlákshafnarlínu 3 frá tengivirki við Orustuhól í átt að Kolviðarhóli og svo samsíða Þorlákshafnarlínu 2 um Þrengslin til Þorlákshafnar. Stofnunin telur þau rök að náttúruhamfarir geti ógnað línunum, þar sem þær liggja um sprungusvæði á Helligheiði, vera langsótt og bendir á að í mörgum tilfellum háttar þannig til hérlendis að línur liggja um eldvirk svæði. Sem dæmi má benda á línur sem liggja eða er fyrirhugað að leggja um sprungusvæði eldstöðvakerfisins á Reykjanesi, Krýsuvíkureldstöðvarkerfisins og Brennisteinsfjallakerfisins. Þá telur Skipulagsstofnun að Landsnet hafi ekki sýnt fram á að landrými sé ekki nægilegt til að leggja tvær háspennulínur samsíða á tillölulega stuttum kafla í Þrengslunum. Á svæðinu frá Krossfjöllum sunnan Sandfells að iðnaðarsvæði við Þorlákshöfn munu línurnar liggja samsíða með um 40-50 m millibili og af framlögðum gögnum verður ekki ráðið að í Þrengslunum væri ekki hægt að leggja línur um svæðið, þó að einnig væri tekið tillit til byggingarbannsvæðis.

2.2 LOFTLÍNUR OG JARÐSTRENGUR

Samkvæmt matskýrslu eru ýmist notaðar háspennulínur eða háspennustrengir við flutning raforku. Loftlínur hafa frá upphafi verið fyrsti valkosturinn þegar um er að ræða uppbyggingu eða endurnýjun flutningsvirkja. Á síðustu árum hefur verið rætt hér á landi og í nágrannalöndunum um möguleika á því að leggja flutningslínur frekar sem jarðstrengi en loftlínur. Háspennulínur með yfir 100 kV spennu eru almennt lagðar sem loftlínur, bæði hér á landi og í nágrannalöndum sem og reyndar um heim allan. Samkvæmt matskýrslu hafa loftlínur mun meiri sjónræn áhrif á umhverfi sitt en jarðstrengir, enda geta loftlínur verið sýnilegar í allt að 5 km fjarlægð frá línustæði en sýnileiki þeirra er mjög háður því landslagi sem þær liggja um. Áhrif loftlína á ferðamennsku og útivist eru fyrst og fremst vegna sjónrænna áhrifa því þær breyta upplifun og útsýni þaðan sem þær sjást. Þannig dregur sýnileiki háspennulína úr aðdráttarafli staða og tilfinningu fyrir óspilltri náttúru. Við lagningu jarðstrengs raskast hins vegar töluvert stærra svæði en loftlínu eða um 4 – 6 sinnum meira svæði. Auðveldara er að fella slóðir meðfram loftlínum að landi og sveigja hjá hraunmyndunum auk þess sem nýting fyrirbyggjandi slóða er auðveldari. Því er hættara við að jarðmyndanir raskist við lagningu jarðstrengs og valdi meiri varanlegum áhrifum en lagning loftlínu. Bæði lagning loftlína og jarðstrengja geta raskað búsvæðum fugla og haft í för með sér truflanir á framkvæmdatíma auk þess sem loftlínur hafa í för með sér áflugshættu, einkum stórra fugla.

Samkvæmt matskýrslu eru helstu kostir jarðstrengja umfram loftlínur eftirfarandi:

- Lítill sýnileiki
- Óháðir ýmsum ytri þáttum (ísingu, saltmengun, vindi, snjóflóðum, áflugi fugla)
- Minna svæði þar sem byggingarbann gildir

Helstu kostir loftlína umfram jarðstrengi eru samkvæmt matskýrslu eftirfarandi:

- Lægri kostnaður
- Meiri flutningsgeta miðað við sama leiðarabvermál
- Þola yfirlestun í ákveðinn tíma (jarðstrengir geta brunnið yfir)
- Auðveldari bilanaleit og styttri viðgerðartími
- Lengri endingartími
- Meiri sveigjanleiki við endurnýjun
- Þola betur jarðskjálfta
- Ökuslóð að hverju mastri, að öðru leyti getur slóð fylgt landslaginu
- Minna jarðrask

Í umsögn Orkuveitu Reykjavíkur kemur fram að ekki sé að borið saman á sanngjarnan hátt eða gerð grein lagningu jarðstrengs annars vegar og loftlínu hins vegar. Ekki sé rétt að slá fram evrópskum meðaltölum um kostnað heldur þurfi að kanna hver sé raunverulegur kostnaður við að leggja jarðstreng í það minnsta umhverfislega og sjónrænt um viðkvæmasta hlutann af línunni eða jafnvel alla línuna. Þá bendir Orkuveitan að í frummatsskýrslu sé gert of mikið úr þeim mun sem sé á líffítima loftlínu og jarðstrengs, loftlínu í vil.

Í svörum Landsnets kemur fram að ekki sé fjallað um jarðstreng sem valkost í frummatsskýrslu, enda ekki um raunhæfan valkost að ræða að mati Landsnets og ekki farið fram á það af Skipulagsstofnun. Í frummatsskýrslu sé hins vegar fjallað almennt um jarðstrengi og gerður samanburður á kostnaði, rekstri og umhverfisáhrifum þeirra og loftlína í samræmi við ákvörðun Skipulagsstofnunar um matsáætlun. Fram kemur að til þess að línurnar sem jarðstrengir hefðu sömu flutningsgetu og loftlínur þyrfti að leggja tvöfalt sett af strengjum og samkvæmt kostnaðarútreikningum sé um fimm sinnum dýrara að leggja

jarðstreng heldur en loftlínu en þær kostnaðartölur byggja bæði á áætlunum ráðgjafa Landsnets um kostnað við strenglagningu á Íslandi og erlendum upplýsingum. Fram kemur að líftími háspennulína sé 50-60 ár en mun lengri með reglubundnu viðhaldi og endurnýjun á íhlutum en endingartími jarðstrengslagna sé almennt talinn vera á bilinu 30 til 40 ár. Eftir þann tíma megi búast við tíðum truflunum og bilunum sem rekja megi til öldrunar í einangrun.

Skipulagsstofnun telur að umfjöllun um lagningu háspennulína og háspennustrengja sé fullnægjandi í matsskýrslu og í samræmi við ábendingar Skipulagsstofnunar í ákvörðun um tillögu að matsáætlun.

2.3 VÆGISEINKUNNIR

Í kafla 4 í matsskýrslu Landsnets hefur verið lagt mat á áhrif framkvæmda á tiltekna umhverfisþætti. Greint er frá vægi áhrifa með vægiseinkunnum, þar sem neikvæðasta vægiseinkunnin er verulega neikvæð, þá talsvert neikvæð, því næst óveruleg. Skýringar á skilgreiningu ofangreindra vægiseinkunna er að finna í töflu 4.1 í matsskýrslu og eru sambærilegar við þær sem birtast í leiðbeiningum Skipulagsstofnunar frá 2005 um flokkun umhverfisþátta, viðmið einkenni og vægi umhverfisáhrifa. Skipulagsstofnun vinnur nú að endurskoðun þessara leiðbeininga og í ljósi reynslunnar telur stofnunin að í sumum tilfellum þurfi að lýsa vægi áhrifa með vægiseinkunn sem stofnunin kallar nokkuð neikvæð sem væri þá millistig á milli talsvert neikvæðra og óverulegra áhrifa. Hér væri þá um að ræða yfirleitt staðbundin áhrif sem næðu ekki yfir umfangsmikið svæði og áhrifasvæðið nyti ekki verndar eða væri á annan hátt viðkvæmt fyrir breytingum en áhrifin gætu verið varanleg og óafturkræf. Auk hugtaka sem birtast í töflu 4.1 í matsskýrslu notar Skipulagsstofnun hugtakið nokkuð neikvæð í kafla 3 hér að aftan við mat á áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar.

3 NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

3.1 SJÓNÆN ÁHRIF OG ÁHRIF Á LANDSLAG, ÚTIVIST OG VERNDARSVÆÐI

Í kafla 4.5 í matsskýrslu er fjallað um landslag og ásýnd, í kafla 4.6 um útivist og ferðamennsku og í kafla 4.8 um náttúruvernd. Þar kemur fram að fyrirhugaðar háspennulínur liggi bæði um og í nágrenni við svæði á náttúruminjaskrá, hverfisvernduð svæði og svæði á náttúruverndaráætlun. Fram kemur að á línuleið Þorlákshafnarlínu 2 liggi fyrirhugaðar línur í gegnum suðurhluta svæðis sem sé á náttúruminjaskrá, m.a. vegna Svínahraunsbruna og telji framkvæmdaraðili að áhrif á náttúruverndarsvæði verði talsverð neikvæð samkvæmt öllum valkostum vegna rasks á hrauninu. Fram kemur að báðir valkostir línuleiðar Þorlákshafnarlínu 3 liggi um svæði á milli Suðurlandsvegur, Þrengslavegur og Hjallatorfu sem hafi verið skilgreint sem hverfisverndarsvæði vegna útivistar samkvæmt Aðalskipulagi Ölfuss 2002-2014 og að mati Landsnets verði áhrif framkvæmdarinnar á náttúruminjar á þessu svæði því að teljast talsvert neikvæð.

Fram kemur að varðandi mat á áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda á landslag sé lögð til grundvallar lýsing á hlutlægum þáttum landslagsins, þ.e. jarðmyndunum, gróðurfari, vatnafari og landnotkun, greining á sjónrænum þáttum og mat á gildi landslags. Fram kemur að við umfjöllun um áhrif háspennulína séu ásýndarbreytingar einn mikilvægasti þátturinn en bein áhrif á landslag séu í mörgum tilvikum óveruleg.

Greining á sýnileika og lýsing á breytingum á ásýnd svæða, þ.e. umfangi sjónrænna áhrifa, frá stöðum í kringum framkvæmdasvæðið sé því stór þáttur í matinu. Á sléttlendi megi gera ráð fyrir því að háspennulínur séu sýnilegar úr 5 km fjarlægð en í meiri fjarlægð verði áhrif þeirra hverfandi. Fram kemur að á línuleiðinni frá Kolviðarhól að Sandfelli verði bein, óafturkræf

áhrif á landslag nokkur í Svínahraunsbruna, Lambafellshrauni og á Sléttubruna þar sem línur og slóðir verði lagðar um áður óröskuð svæði. Áhrif á ásýnd séu jafnframt nokkur á svæðinu, sem sé frekar flatlent og línurnar sjáist því víða að. Fram kemur að í heildina séu neikvæð áhrif á landslag og ásýnd svæðisins talin vera talsvert neikvæð, burtséð frá valkostum. Fram kemur að bein óafturkræf áhrif á landslag af lagningu Þorlákshafnarlínu 3 frá Orustuhól að Sandfelli verði nokkur þar sem línur og slóðar muni liggja um áður óröskuð svæði. Langar sjónlínur einkenni svæðið og því verði línurnar sýnilegar frá stóru svæði. Í heildina sé talið að sjónræn áhrif af völdum háspennulína á þessum kafla verði talsvert neikvæð. Líklegt sé að valkostur B á þessu svæði hafi meiri áhrif í för með sér en valkostur A þar sem valkostur A liggi lægra í landi og verði því minna sýnilegur auk þess sem línur skv. valkosti B beri frekar við himin og því verði möstur meira áberandi. Fram kemur að á línuleiðinni frá Sandfelli að Þorlákshöfn verði bein óafturkræf áhrif á landslag töluverð enda muni fyrirhugaðar línur að mestu liggja um áður óraskað land og verði vel sýnilegar frá stóru svæði og sjónræn áhrif línanna því staðbundið neikvæð.

Fram kemur að kannanir meðal útivistarfólks og fagfólks í ferðaþjónustu árið 2006 hafi sýnt að núverandi háspennulínur á Hellisheiði dragi úr aðdráttarafli svæðisins og næsta nágrennis þess. Það sé því nokkuð ljóst að bygging nýrra háspennulína um svæði án loftlína og oft á tíðum lítt spillt land muni hafa neikvæð áhrif á útivist og náttúruferðamennsku en engin skipulögð útivistarsvæði séu á áhrifasvæði fyrirhugaðra lína. Fram kemur að svæðið í kringum Búrfell og Hlíðarendafjall á línuleiðinni frá Sandfelli til Þorlákshafnar sé vinsælt meðal hellaskoðunarfólks enda séu þar nokkrir af merkilegustu hraunhellum landsins. Þess verði þó gætt að línur liggi í góðri fjarlægð frá hellunum þannig að ekki verði rask á þeim þeim. Fram kemur að þó svo að um sé að ræða nýjar línuleiðir um svæðið þá sé það nú þegar allmikið raskað. Umferð ferðamanna á svæðinu sé ekki mikil miðað við núverandi aðstæður en lagning nýrra vegslóða gæti leitt til nýrra tækifæra fyrir ferðaþjónustu í sveitarfélaginu, t.d. í tengslum við hellaskoðanir. Það er mat Landsnets að fyrirhuguð framkvæmd muni hafa óveruleg umhverfisáhrif á útivist og ferðamennsku á svæðinu. Fram kemur að svæðið milli Kolviðarhóls og Sandfells hafi ekki umtalsvert gildi fyrir ferðaþjónustu þar sem svæðinu hafi nú þegar verið raskað mikið og sé ekki mjög fjölsótt af útivistarfólki. Á þessu svæði sé því talið að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði einnig óveruleg, burtséð frá valkostum.

Fram kemur að á línuleið Þorlákshafnarlínu 3 sé það sýnu neikvæðast að línur muni liggja um lítt snortið svæði án lína en umferð útivistarfólks á svæðinu virðist almennt ekki vera mikil. Þar kunni þó að leynast vannýtt tækifæri þegar litið sé til hugsanlegrar útivistar á svæðinu. Fram kemur að þó að ný línuleið á þessu svæði gæti vissulega spillt upplifun á lítt snortnu náttúruumhverfi gætu nýjar línuleiðir og vegslóðar að sama skapi orðið til þess að nýjar göngu- og akstursleiðir verði til sem gæti aukið ferðir útivistarfólks og ferðamanna á svæðinu. Áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á útivist og ferðamennsku á þessu svæði séu því talin óveruleg, óháð valkostum.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að Þorlákshafnarlína 2 liggi um suðurhluta svæðisins Eldborgir við Lambafell sem sé á náttúruminjasrá. Stofnunin telur jafnframt að fyrirhuguð línulögn á óröskuðum hraunasvæðum sunnan Suðurlandsvegur sé í ósamræmi við stefnumörkun sem gefin hafi verið út af umhverfisráðuneytinu 2002, Velferð til framtíðar-sjálfbær þróun í íslensku samfélagi, þar sem litið sé á það sem forgangsmál að vernda landslag og sérstæð fyrirbæri, sem séu óvenjuleg í okkar heimshluta og einkennandi fyrir landið, t.d. hraun.

Landsnet svarar því til að ekki sé hægt að komast hjá raski á hraunum við fyrirhugaðar framkvæmdir en að línuleiðirnar hafi verið valdar með það að markmiði að halda landslagsheildum sem mest ósnortnum, þ.e. svæðinu frá Skálafelli að Stóra-Meitli og ósnortnum svæðum vestan Þrengslavegar. Því hafi verið reynt að koma til móts við þessa

almennu stefnumótun sem Umhverfisstofnun bendir á sem og ákvæði 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og ákvæði hverfisverndar í gildandi aðalskipulagi sveitarfélagsins Ölfuss. Ef tekið sé tillit til þess að í námunda við línurnar séu þjóðvegir, orkuvinnslusvæði, efnistökusvæði, þ.á.m. stærstu námur landsins og svo iðnaðarsvæði og byggð næst Þorlákshöfn, þá sé það mat Landsnets að áhrif á landslag og ásýnd séu talsverð, tímabundin og að mestu afturkræf nema í tilviki valkostar B fyrir Þorlákshafnarlínu 3, þar sem röskun á landslagsheildum myndi valda verulegum áhrifum.

Í umsögn Ferðamálastofu er gerð athugasemd við að fyrirhugað sé að leggja raflínur í gegnum svæði sem séu skilgreind hverfisverndarsvæði og svæði á náttúruminjaskrá. Svæði skilgreind með þessum hætti ættu að njóta friðhelgi fyrir mannvirkjum sem þessum.

Í svörum Landsnets kemur fram að svæði á náttúruminjaskrá sé ekki friðlýst svæði og hvað hverfisverndarsvæði varði þá séu settir ákveðnir skilmálar um hvert svæði fyrir sig og séu slíkir verndarskilmálar skilgreindir af sveitarfélaginu. Í aðalskipulagi Ölfuss sé gert ráð fyrir þessari línuleið innan hverfisverndarsvæðisins og talið að framkvæmdin gangi ekki gegn verndarákvæðum þess.

Skipulagsstofnun telur ljóst að eins og ávallt í tilfelli lagningar loftlína verði helstu neikvæðu áhrif af fyrirhuguðum framkvæmdum sjónræns eðlis og áhrif á landslag. Að stærstum hluta er um að ræða lagningu lína fjarri öðrum mannvirkjum en þó er fyrirhugað að leggja Þorlákshafnarlínu 2 við eða í nágrenni vega og efnistökusvæða. Þorlákshafnarlína 3, burtséð frá valkostum, verður að langmestu leyti lögð um óraskað svæði, fjarri mannvirkjum. Línurnar verða svo lagðar samhliða um að mestu óraskað svæði frá Sandfelli að Þorlákshöfn. Landsnet telur nauðsynlegt að leggja línur frá sitt hvoru tengivirkinu annars vegar við Kolviðarhól og hins vegar við Orustuhól á Hellisheiði til að minnka rekstraráhættu í flutningskerfinu og auka öryggi þess, sjá nánari umfjöllun í kafla 2.1 um aðra kosti í þessu álit.

Skipulagsstofnun telur ljóst að með lagningu Þorlákshafnarlínu 3 sé verið að raska stærstu ósnortnu landslagsheildunum sem eftir er á Hellisheiðar- og Hengilssvæðinu ef verður af Hverahlíðarvirkjun og jarðhitanýtingu við Gráuhnúka, burtséð frá því hvorum megin Skálafells línán yrði lögð. Landslagi er þannig háttað á því svæði sem línurnar mun liggja um að þær verða vel sýnilegar frá stóru svæði og munu liggja þvert yfir svæði sem er skilgreint sem hverfisverndarsvæði vegna útivistar. Eins og rakið er í kafla 2.1 hér að framan, þá telur Skipulagsstofnun að Landsnet hafi ekki fært viðhlítandi rök fyrir því hvers vegna Þorlákshafnarlína 3 er ekki lögð samsíða núverandi loftlínunum á Hellisheiði í átt að Kolviðarhóli og síðan samsíða Þorlákshafnarlínu 2 til Þorlákshafnar. Það myndi koma í veg fyrir neikvæð áhrif á fyrrnefndar landslagsheildir. Stofnunin telur ljóst að með auknu raski á Hengilssvæðinu hafi verndargildi ósnortinna og lítt snortinna svæða þar farið vaxandi. Auk þess telur Skipulagsstofnun að færa megi fyrir því rök að þó umrætt svæði sé ekki mikið nýtt til útivistar miðað við núverandi aðstæður þá sé um að ræða svæði sem kunni að njóta vaxandi vinsælda í náinni framtíð vegna nálægðar við höfðuborgarsvæðið, enda hefur Sveitarfélagið Ölfus skilgreint það sem hverfisverndarsvæði vegna útivistar. Að framansögðu telur stofnunin ljóst að lagning Þorlákshafnarlínu 3 muni hafa verulega neikvæð áhrif á landslagsheildir, burtséð frá valkostum, og að línurnar komi til með að rýra talsvert útivistargildi svæðisins í kringum Skálafell. Skipulagsstofnun telur ákveðna þversögn vera fólgn í þeirri staðhæfingu í matsskýrslu að lagning nýrra vegslóða gæti orðið til þess að nýjar göngu- og akstursleiðir verði til sem gæti aukið ferðir útivistarfólks og ferðamanna á svæðinu. Ljóst er hins vegar að línuslóðir verða lokaðar fyrir umferð ökutækja auk þess sem hætt sé við því að ganga eftir vegslóða við hlið háspennulínu kunni að hafa neikvæð áhrif á upplifun þeirra sem stunda vilja útivist fjarri mannvirkjum.

Varðandi lagningu Þorlákshafnarlínu 2 telur Skipulagsstofnun að línulagning skv. valkostum A og C komi til með að búta enn frekar í sundur minni landslagsheildir sunnan Suðurlandsvegur en nú er orðið. Þá er ljóst að með tilliti til sýnileika línunnar og sjónrænna áhrifa munu áhrif hennar verða talsvert neikvæð, óháð valkostum, þar sem línun verður misnálægt fjölförnum þjóðvegum, auk þess sem línuleið A mun raska landslagsheild vestan Þrengslavegar. Þá er og ljóst að á kaflanum þar sem línurnar verða samsíða frá Sandfelli til Þorlákshafnar verða sjónræn áhrif, áhrif á landslag og áhrif á útivist talsvert neikvæð þar sem farið er um að mestu óraskað hraunasvæði sem nýtur að hluta verndar skv. náttúruverndarlögum, sýnileiki línanna verður mikill vegna staðháttu og á svæðinu eru hellar sem eru vinsælir til skoðunar enda þótt útivist sé ekki mikið stunduð miðað við núverandi aðstæður.

Skipulagsstofnun hefur vakið athygli á því sjónarmiði stofnunarinnar í umfjöllun í kafla 2.1 í þessu álit að leggja eigi háspennulínur sem mest um svæði sem bera nú þegar merki röskunar eða mannvirkja, s.s. á línuleið Þorlákshafnarlínu 2 frá Kolviðarhól að Sandfelli, í stað þess að fara um ósnortin svæði og raska stórum landslagsheildum með mannvirkjagerð. Að öðrum kosti eigi að stefna að því að leggja nýjar línur samsíða í sama tilgangi. Með hliðsjón af þessu sjónarmiði bendir Skipulagsstofnun á að ef Þorlákshafnarlína 3 væri lögð frá tengivirki við Orustuhól meðfram núverandi línunum í átt að tengivirki við Kolviðarhól og síðan samsíða Þorlákshafnarlínu 2 að iðnaðarsvæðinu við Þorlákshöfn yrði stórum landslagsheildum á Hellisheiðarsvæðinu hlíft við raski. Sjónræn áhrif tveggja lína yrðu að einhverju leyti neikvæðari vegna nálægðar við Suðurlandsveg, sem er fjölfarinn þjóðvegur, sökum aukins umfangs raforkulína og mastra.

Niðurstaða Skipulagsstofnunar er að þegar lagt er mat á þau áhrif sem fyrirhugaðar framkvæmdir kunna að hafa í heild sinni m.t.t. sjónrænna þátta, landslags og útivistar verði þessi heildaráhrif óhjákvæmilega verulega neikvæð. Þessa niðurstöðu byggir stofnunin á stærð þess svæðis sem framkvæmdirnar taka til og umfangi þeirra sjálfra, m.a. þeirrar staðreyndar að fyrirhugað er að leggja um 50 km af loftlínunum frá tveimur tengivirkjum til Þorlákshafnar og reisa allt að 130 möstur auk þess sem leggja þarf að stórum hluta nýja vegslóða meðfram línunum og útbúa 100 m² vinnuþlön við hvert mastur. Þá liggja línurnar á löngum köflum um óraskaðar landslagsheildir, hverfisverndarsvæði, hraunasvæði sem njóta sérstakrar verndar skv. náttúruverndarlögum auk svæðis sem er á náttúruminjaskrá. Þegar horft er til samlegðaráhrifa fyrirhugaðra framkvæmda í heild sinni og framkvæmda á orkuöflunarsvæðum á Hellisheiði er ljóst að um verulega umfangsmiklar framkvæmdir er að ræða sem munu hafa neikvæð áhrif á stórt svæði ef horft er til sjónrænna áhrifa og áhrifa á landslag.

3.2 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

3.2.1 Áhrif á gróður

Í kafla 4.2 í matsskýrslu er fjallað um gróður. Þar kemur fram að fyrirhugaðar línuleiðir muni að mestu leyti liggja um óröskuð svæði sem séu nær öll vel gróin og hafi mosategundin hraungambri mesta þekju á áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda. Engar plöntutegundir á svæðinu séu á valista. Fram kemur að það séu helst línuvegir og mastursstæði sem valdi tjóni á gróðri en möstur séu þó yfirleitt staðsett uppi á hryggjum en ekki ofan í lautum, lægðum eða snjóðældum þar sem fjölbreytni plantna sé meiri. Einungis verði þó mögulegt að nýta núverandi vegi og slóða að takmörkuðu leyti og sé því á stórum hluta svæðisins farið um óröskuð svæði þar sem engar raflínur eða önnur mannvirki séu fyrir og því óumflýjanlegt að mosa- og lyngmóa verði raskað. Landsnet telur að Þorlákshafnarlína 2 og Þorlákshafnarlína 3 muni hafa talsverð neikvæð áhrif á gróður, óháð valkostum. Fram kemur að niðurstöður

rannsóknna á gróðurskemmdum við háspennumöstur á Suðvesturlandi bendi eindregið til þess að staðbundnar gróðurskemmdir hafi orðið á gróðursamfélagi hraungambra við umrædd möstur sem rekja megi til veðrunar á galvanhúð og dreifingar síns. Í matsskýrslu kemur fram að helstu mótvægisáðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð áhrif á gróður felist m.a. í að forðast verði að leggja línuvegi yfir lautir og lægðir í hraunum eins og kostur er en þar geti vaxið sjaldgæfar plöntur og ýmsir byrkningar sem hafi tiltölulega takmarkaða útbreiðslu á landsvísi. Þá verði strangt eftirlit haft með gæðum og efnasamsetningu galvanhúðar til að koma í veg fyrir sínmengun vegna veðrunar þeirra. Loks kemur fram að haft verði samráð við náttúrufræðing um tegundir og aðferðir við uppgræðslu í verklok.

Skipulagsstofnun telur ljóst að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa neikvæð áhrif á gróður. Þó að gróðurtegundum sem eru á valista verði ekki raskað er hér um að ræða all umfangsmikið framkvæmdasvæði frá Hellisheiði að Þorlákshöfn og munu fyrirhugaðar línuleiðir að mestu leyti liggja um vel gróin, óröskuð svæði m.a. um mosagróin nútímahraun sem hafa ákveðna sérstöðu vegna fágætis á heimsvísi. Fyrir utan beint rask vegna slóðagerðar og mastursplana telur stofnunin hættu á að gróðursamfélag hraungambra geti orðið fyrir skemmdum vegna veðrunar á galvanhúð mastra og dreifingar síns. Í ljósi ofangreinds er Skipulagsstofnun sammála þeirri niðurstöðu Landsnets að lagning Þorlákshafnarlína 2 og 3 muni hafa staðbundin talsverð neikvæð áhrif á gróður óháð því hvaða valkostir við línulagningu verða fyrir valinu. Stofnunin leggur áherslu á þeim aðgerðum verði fylgt sem settar eru fram til mótvægis og lúta að uppgræðslu, eftirliti með efnasamsetningu galvanhúðar mastra og að forðast verði að leggja vegslóða yfir lautir og lægðir í hraunum.

3.2.2 Áhrif á fugla

Í kafla 4.3 í matsskýrslu er fjallað um fuglalíf. Samkvæmt matsskýrslu er talið að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa nokkur áhrif á algengustu varpfuglana sem fundust á áhrifasvæði framkvæmdanna, þ.e. heiðlóu, spóa og þúfutittling, vegna jarðrasks á búsvæðum þeirra en lítil áhrif á aðrar fuglategundir á svæðinu. Fram kemur að áflug fugla á raflínur sé ein þekktasta dánarorsök sumra stærri fuglategunda en að mati sérfræðings sé áflugshætta á línuleiðunum ekki mikil þó svo að hætta á áflugi sé vissulega alltaf til staðar þar sem raflínur skeri loftið. Þeir fuglar á athugunarsvæðinu sem helst gætu verið í hættu vegna þessa séu annars vegar sílamáfar og hins vegar nokkrir varpfuglar þ.e. rjúpa, kjói og skúmur.

Skipulagsstofnun telur að eðli málsins samkvæmt muni svo umfangsmiklar framkvæmdir koma til með að hafa nokkuð neikvæð áhrif á fuglategundir á áhrifasvæði þeirra vegna truflana og rasks á framkvæmdatíma, vegna varanlegs rasks á búsvæðum og vegna áflugshættu. Skipulagsstofnun telur að þó að áflugshætta sé ekki talin mikil að mati sérfræðinga vegna fyrirhugaðra framkvæmda ætti það að vera eðlilegur hluti af eftirliti með framkvæmdum við háspennulínur að framkvæmdaraðili hafi yfirsýn yfir hugsanleg áhrif lína á fugla að völdum áflugs. Að mati stofnunarinnar ætti það ekki síður að vera hluti af þeirri vöktun sem boðuð er í matsskýrslu að fylgst sé á kerfisbundinn hátt með því, í samráði við sérfræðinga, hver séu raunveruleg áhrif háspennulína á fugla m.t.t. áflugs. Niðurstöður slíks kerfisbundins eftirlits væru síðan grundvöllur til ákvörðunar um aðgerðir til þess að draga úr áflugshættu, s.s. með merkingum lína á tilteknum stöðum.

3.3 ÁHRIF JARÐMYNDANIR

Í kafla 4.4 í matsskýrslu er fjallað um jarðmyndanir. Þar kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa í för með sér rask á jarðmyndunum sem að hluta til sé varanlegt. Þeir framkvæmdaþættir sem valdi mestum áhrifum á jarðmyndanir séu lagning vegslóða og mastursplana, gerð undirstaða og stagfesta háspennumastra. Allir valkostir Þorlákshafnarlínu

2 frá Kolviðarhóli að Sandfelli muni liggja um nútímahraun sem njóti sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd og raska hraununu á um 7-8 ha svæði. Fram kemur að af þremur valkostum Þorlákshafnarlínu 2 sé valkostur B talinn vera bestur þar sem ekki sé farið beint yfir Svínahraunsbruna og Lambafellshraun heldur muni línan liggja austan Þrengslavegar frá Lambafelli meðfram fjallshlíðinni að Sandfelli í jaðri hraunsins. Að mati Landsnets muni valkostir A og C fyrir Þorlákshafnarlínu 2 hafa verulega neikvæð áhrif á jarðmyndanir en talsvert neikvæð áhrif miðað við línulagningu skv. valkosti B. Fram kemur að Þorlákshafnarlína 3 verði lögð frá tengivirki við Orustuhól á Hellisheiði í gegnum óraskaða hluta Nesjahrauns og Hellisheiðahrauns, yfir hraunlög frá Skálafellsdyngjunni og um Eldborgarhraun. Áætlað heildarrask á svæðinu miðað við báða valkosti sé um 9 ha, þar af muni um 1,5 ha af nútímahraunum raskast og telji Landsnet að línulagning á þessu svæði muni hafa talsvert neikvæð áhrif á jarðmyndanir. Fram kemur að á þeim kafla sem Þorlákshafnarlínur 2 og 3 muni liggja samsíða frá Sandfelli til Þorlákshafnar sé áætlað að nútímahraunum verði raskað á um 8 ha svæði. Fyrirhugað línustæði á þessum hluta sé í grennd við hellinn Búra sem sé einn af merkilegustu hraunhellum landsins og einnig í um 500 m fjarlægð frá Árnahelli og hellinum Arnarkeri. Við staðsetningu mastra og gerð mastrastæða verði þess gætt að ekkert rask verði á fyrrnefndum hraunhellum sem og öðrum hellum sem vitað sé um á svæðinu og verði haft samráð við Hellarannsóknarfélagið um línustæði í nágrenni við þekkta hella.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að bæði Þorlákshafnarlína 2 og 3 muni liggja í gegnum óröskuð hraunasvæði og telur stofnunin að ekki sé með markvissum hætti reynt að forðast röskun hrauna með vali á línuleiðum þar sem þeir valkostir sem kynntir séu í frummatsskýrslu, bæði hvað varðar Þorlákshafnarlínu 2 og 3, feli ekki í sér verulegan mun hvað varðar rask á eldhraunum. Þá sé ekki reynt að draga úr raski á hraunum með því að leggja línur að fyrirbyggjandi vegum til að draga úr umfangi slóðagerðar í hrauni.

Landsnet svarar því til að á kaflanum frá Kolviðarhóli og Hellisheiði að Þorlákshöfn sé óhjákvæmilegt að röskun verði á nútímahraunum en til þess að draga úr röskun hafi verið leitast við að fara um svæði eða í námunda við svæði sem þegar hafi verið raskað. Á stórum köflum þurfi engu að síður að fara um ósnert land. Jafnframt séu línurnar samsíða frá Sandfelli að tengivirki við Þorlákshöfn sem minnki til muna þá slóðagerð sem ráðast þurfi í auk þess sem leitast verði við að komast hjá því að leggja slóðir með allri línunni sé þess nokkur kostur. Landsnet geti því ekki fallist á að ekki hafi verið reynt með markvissum hætti að draga úr umfangi slóðagerðar. Hafa beri í huga að með því að leggja háspennulínur meðfram vegum hefði sýnileiki línanna orðið meiri.

Í athugasemdum Árna Stefánssonar kemur fram það álit að línustæði, þar sem Þorlákshafnarlínur 2 og 3 séu samsíða, sé of nálægt hellum og gerð er tillaga að stæðin verði flutt a.m.k. 500 m til vesturs þannig að línurnar verði a.m.k. 1000 m vestan við op Árnahellis.

Í svörum Landsnets kemur fram að færsla um 500-700 m til vesturs myndi gera það að verkum að línurnar myndu verða meira áberandi á kafla og línuleiðin lengjast um 300-450 m sem auki umhverfisáhrif þeirra.

Skipulagsstofnun telur óhjákvæmilegt að jafn umfangsmiklar framkvæmdir og Þorlákshafnarlínur 2 og 3 sem verða lagðar að stórum hluta um nútímahraun, sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum, komi til með að hafa neikvæð áhrif á jarðmyndanir. Áhrif á jarðmyndanir tengjast eðli málsins samkvæmt áhrifum framkvæmdanna á landslag og náttúruverndarsvæði, sbr. umfjöllun í kafla 3.1 í þessu álit. Ef miðað er við umfang og óafturkræfni þess rasks sem framkvæmdir við vegslóða og mastursplön hafa í för með sér á nútímahraun og aðrar jarðmyndanir og þá staðreynd að línuleiðir liggja að hluta um svæði á náttúruminjasrá og hverfisverndarsvæði og að teknu tilliti til þeirrar sérstöku verndar

sem nútímahraun njóta þá telur Skipulagsstofnun að heildaráhrif við lagningu Þorlákshafnarlína 2 og 3 á jarðmyndanir verði talsvert neikvæð. Stofnunin telur að þessi áhrif verði til staðar óháð því hvaða valkostir kunna að verða fyrir valinu. Skipulagsstofnun telur að eðli málsins samkvæmt sé ekki beinlínis um nokkrar aðgerðir að ræða til að draga úr, koma í veg fyrir eða bæta fyrir neikvæð áhrif á jarðmyndanir. Aðgerðir eins og að skilgreina framkvæmdasvæði þröngt og forðast allt rask utan slíks svæðis eru, að mati stofnunarinnar, sjálfsögð vinnubrögð og hluti að framkvæmdinni sem slíkri.

Umhverfisstofnun hefur bent á að við val á línuleiðum sé ekki reynt að forðast röskun hrauna og þá í samræmi við ákvæði 37. greinar náttúruverndarlaga að forðast skuli röskun nútímahrauna eins og kostur er. Stofnunin hefur einnig bent á að fyrirhuguð línulögn á óröskuðum hraunasvæðum sunnan Suðurlandsveggar sé í ósamræmi við stefnumörkun stjórnvalda. Landsnet hefur bent á að röskun á nútímahraunum sé óhjákvæmileg, einkum á línuleið Þorlákshafnarlínu 2 en til þess draga úr röskun hafi verið leitast við að fara um svæði eða í námunda við svæði sem þegar hafi verið raskað. Skipulagsstofnun telur að með tilliti til neikvæðra áhrifa á nútímahraun vegna beins rasks sé varla hægt að líta á það sem mótvægisáðgerð að vera í námunda við svæði sem þegar hefur verið raskað nema ef lítið er á það út frá sjónrænum áhrifum og áhrifum á landslag. Þannig telur Skipulagsstofnun ótvírætt að leggja eigi línur sem mest um svæði sem bera nú þegar merki röskunar eða mannvirkja í stað þess að fara um ósnortin svæði sbr. umfjöllun í köflum 2.1 og 3.1 í þessu álit. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að tryggj sé að hellar, sem fjallað er um hér að framan, verði ekki fyrir raski og að framkvæmdir verði það fjarri hellunum að ekki komi til þess að þeir skemmist.

3.4 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í kafla 4.7 í matsskýrslu er fjallað um fornleifar. Þar kemur fram að við athugun fornleifafræðings hafi fundist samtals 11 staðir með 18 fornleifum eða minjum á áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda og eru upplýsingar um þessar fornleifar í kafla 4.7 í matsskýrslu. Fram kemur í skýrslunni að allir staðirnir séu taldir vera í tímabundinni hættu vegna fyrirhugaðra framkvæmda en gengið sé út frá því að hægt verði að taka tillit til þeirra yfir framkvæmdartímann og engin hættu verði á röskun þeirra að framkvæmdum loknum. Að mati framkvæmdaraðila verði áhrif fyrirhugaðra framkvæmda óveruleg bæði vegna Þorlákshafnarlínu 2 og 3, burtséð frá valkosti línuleiðar. Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins er fjallað um þær mótvægisáðgerðir sem eru nauðsynlegar vegna fyrirhugaðra framkvæmda og er umsögnina í heild sinni að finna í viðauka 7 með matsskýrslu. Þá segir í umsögninni að samkvæmt valkosti B við Þorlákshafnarlínu 2 sé gert ráð fyrir að háspennulínan liggja mjög nærri gamalli götu og jafnvel inn á hana og eins mun háspennulínan liggja nærri Hafnarseli/Þorlákshafnarseli en seljarústirnar séu friðlýstar. Fornleifavernd ríkisins telur að valkostir A og C séu betri á þessum kafla enda liggja háspennulínan skv. þeim fjær gömlu götunni og friðlýstu fornleifunum. Fram kemur í svörum Landsnets að fylgt verði þeim mótvægisáðgerðum sem Fornleifavernd ríkisins setji fram í umsögn sinni.

Skipulagsstofnun telur að með hliðsjón af mótvægisáðgerðum sem settar hafa verið fram eigi að vera hægt að komast hjá raski fornleifa óháð því hvaða valkostur verði valinn við línulagningu, utan þess sem hugsanlega muni raskast 3 fornar leiðir eða götur. Stofnunin telur því að áhrif á fornleifar verði ekki veruleg.

3.5 ÁHRIF Á NEYSLUVATN OG VATNSVERNDARSVÆÐI

Í kafla 4.9 í matsskýrslu er fjallað um neysluvatn og vatnsvernd. Þar kemur fram að vatnsverndarsvæði séu skv. reglugerð 796/1999 m.s.br. flokkuð í brunnsvæði, grannsvæði og fjarsvæði og gildi strangari reglur um umgengni á þessum svæðum eftir því sem nær dragi sjálfum vatnsbólunum. Brunnsvæði nái til vatnsbóla og næsta nágrennis þeirra og séu svæðin algjörlega friðuð fyrir óviðkomandi umferð og framkvæmdum öðrum en þeim, sem nauðsynlegar séu vegna vatnsveitunnar. Á grannsvæði utan við brunnsvæði sé óheimilt að nota eða hafa birgðir af efnum sem geti mengað grunnvatn. Fjarsvæði taki til vatnasviðs vatnsbóla og liggi utan brunns- og grannsvæðis. Fram kemur að vatnafar framkvæmdasvæðisins einkennist af mikilli úrkomu annars vegar og lekum berggrunni hins vegar. Fyrirhugaðar línuleiðir Þorlákshafnarlína 2 og 3 muni liggja bæði um fjar- og grannsvæði og í sumum tilfellum í grennd við brunnsvæði. Bein áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á vatnsverndarsvæði geti fyrst og fremst orðið vegna jarðrasks við vegagerð og uppsetningu mastra, ásamt aukinni umferð á meðan á framkvæmdum standi og umferðar vegna almenns viðhalds. Við röskun yfirborðs eigi yfirborðsvatn og möguleg spilliefni, sem til kæmu vegna mengunarslyss, e.t.v. greiðari leið niður í grunnvatnið sem gæti leitt til mengunar vatnsbóla og þar með neysluvatns. Fram kemur að þessu til viðbótar hafi verið skoðað hvort veðrun á galvanhúð háspennumastra gæti haft áhrif á neysluvatn, en niðurstaðan hafi verið sú að svo sé ekki.

Fram kemur að til að lágmarka að öðru leyti þá mengunarhættu sem skapist verði lögð sérstök áhersla á að tryggja fullnægjandi ástand vinnutækja og eftirlit með ástandi þeirra, auk þess sem línuslóðar verði lokaðir fyrir almennri umferð og áhersla lögð á merkingar vatnsverndarsvæða við slóðirnar. Þá verði gerð sú krafa í útboðsgögnum að verktakar og aðrir lágmarki umferð með olíu á grannsvæði vatnsbóla og að innan grannsvæða verði þar til gerðir dúkar, sem safni í sig olíu og glussa, breiddir undir allar vinnuvélar og olíuhreinsunarbúnaður alltaf til taks nálægt þeim. Fram kemur að við undirbúning framkvæmdaleyfis og gerð útboðsgagna verði gerð ýtarleg umhverfis-, öryggis- og heilbrigðisáætlun þar sem tekið verði á þáttum sem lúti að mengunarhættu, öryggi og umgengni á framkvæmdatíma. Einnig verði tryggðar reglulegar skoðunar- og eftirlitsferðir með eftirlitsmönnum verkkaupa og sveitarfélaga, fulltrúum Umhverfisstofnunar og Heilbrigðiseftirlita. Gerð verði umhverfisúttekt í lok verks í samráði við þessa aðila. Fram kemur sú niðurstaða í matsskýrslu að áhrif á vatnsvernd og neysluvatn séu talin óveruleg að teknu tilliti til fyrirhugaðra mótvægisáðgerða þar sem hverfandi líkur séu á að mengun berist frá framkvæmdasvæði að brunnsvæðum.

Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir boðaðar öryggisráðstafanir og mótvægisáðgerðir Landsnets sé óhjákvæmilega sú hættu fyrir hendi að fyrirhugaðar framkvæmdir geti haft neikvæð áhrif á vatnsverndarsvæði og um leið neysluvatn ef mengunarslys á sér stað. Skipulagsstofnun telur að eðli málsins samkvæmt sé líklegt að afleiðingar slíks slyss væru neikvæðastar á þeim línuleiðum sem liggja um grannsvæði og í nágrenni við brunnsvæði. Hins vegar er ljóst að fyrirhugaðar línuframkvæmdir eru að stærstum hluta innan svæða sem eru skilgreind sem vatnsverndarsvæði og því brýnt að aðgát sé höfð við framkvæmdirnar. Stofnunin leggur áherslu á ítarlegt samráð Landsnets við Heilbrigðiseftirlit Suðurlands og bendir á að Landsnet sem framkvæmdaraðili ber ábyrgð á fyrirhuguðum framkvæmdum og að þeim öryggis- og mótvægisáðgerðum sem fyrirtækið boðar í matsskýrslu verði fylgt í hvívetna sem og eftirliti. Í því sambandi vill Skipulagsstofnun sérstaklega nefna mikilvægi þess að tekið verði mið af reglugerðarákvæðum um bann við geymslu hættulegra efna innan viðkomandi vatnsverndarsvæða, að virkt eftirlit verði haft með ástandi vinnutækja og að línuslóðir verði lokaðar almennri umferð. Þá þurfi að tryggja að efnasamsetning galvanhúðar

mastra verði prófuð í verksmiðju framleiðanda af viðurkenndum eftirlitsaðila og að fyrir liggi staðfest vottun hans.

3.6 STAÐA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna fyrirhugaðra framkvæmda bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

- Fyrirhugaðar framkvæmdir er í samræmi við aðalskipulag Sveitarfélagsins Ölfuss 2002-2014.
- Fyrirhugaðar framkvæmdir eru ekki í samræmi við gildandi deiliskipulagsáætlanir virkjunar á Hellisheiði og Hverahlíð á Hellisheiði og kalla á breytingar á þeim.
- Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Sveitarfélagsins Ölfus skv. skipulagslögum nr. 123/2010.
- Landsnet þarf að sækja um leyfi til Orkustofnunar til byggingar háspennulína sem reknar eru á 66 kV spennu eða hærri sbr. 9. gr. raforkulaga nr. 65/2003.
- Framkvæmdin er háð leyfi Heilbrigðiseftirlits Suðurlands skv. 8. og 12. gr. samþykktar nr. 636/1997 um verndarsvæði vatnsbóla á höfuðborgarsvæðinu þar sem framkvæmdir fara inn á fjar-, brunn- og grannsvæði. Einnig þarf að sækja um starfsleyfi Heilbrigðiseftirlitsins vegna vinnubúða, efnistökuastaða o.fl. í samræmi við lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun.

4 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og 24. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir matskýrslu Landsnets sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Matskýrsla framkvæmdaraðila byggði á auglýstri frummatsskýrslu, umsögnum og athugasemdum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og afstöðu Landsnets til þeirra.

Skipulagsstofnun telur að matskýrsla framkvæmdaraðila hafi uppfyllt skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hvað varðar þau atriði sem getið er í 18. grein reglugerðar nr. 1123/2005. Stofnunin telur að í matskýrslu sé gerð grein fyrir umsögnum og athugasemdum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og þeim sé svarað á fullnægjandi hátt.

Sjónræn áhrif og áhrif á landslag, útivist og verndarsvæði. Skipulagsstofnun hefur vakið athygli á því sjónarmiði í umfjöllun í kafla 2.1 í þessu álitni að leggja eigi háspennulínur sem mest um svæði sem bera nú þegar merki röskunar eða mannvirkja, s.s. á línuleið Þorlákshafnarlínu 2 frá Kolviðarhóli að Sandfelli, í stað þess að fara um ósnortin svæði og raska stórum landslagsheildum með mannvirkjagerð eins og fyrirhugað er í tilfelli Þorlákshafnarlínu 3. Að öðrum kosti eigi að stefna að því að leggja nýjar línur samsíða eins og gert er tilfelli fyrirhugaðra lína frá Sandfelli að Þorlákshöfn. Skipulagsstofnun telur ljóst að helstu neikvæðu áhrif af fyrirhuguðum framkvæmdum verði sjónræns eðlis og áhrif á landslag. Stofnunin telur ljóst að með lagningu Þorlákshafnarlínu 3 frá tengivirki við Orustuhól á Hellisheiði að Sandfelli sé verið að raska stærstu landslagsheildum á Hengils- og Hellisheiðarsvæðinu sem enn eru ósnortnar og að mestu utan áhrifasvæðis mannvirkja. Eins og rakið er í kafla 2.1 hér að framan, þá telur Skipulagsstofnun að Landsnet hafi ekki fært

viðhlítandi rök fyrir því hvers vegna Þorlákshafnarlína 3 er ekki lögð samsíða núverandi loftlínunum á Hellisheiði í átt að Kolviðarhóli og síðan samsíða Þorlákshafnarlínunni 2 til Þorlákshafnar. Það myndi koma í veg fyrir neikvæð áhrif á þessar landslagsheildir. Stofnunin telur ljóst að með auknu raski á Hengilssvæðinu hafi verndargildi ósnortinna og lítt snortinna svæða þar farið vaxandi. Auk þess telur Skipulagsstofnun að færa megi fyrir því rök að þó að umrætt svæði sé ekki mikið nýtt til útivistar miðað við núverandi aðstæður þá sé um að ræða svæði sem kunni að njóta vaxandi vinsælda í náinni framtíð vegna nálægðar við höfðuborgarsvæðið, enda hefur Sveitarfélagið Ölfus skilgreint það sem hverfisverndarsvæði vegna útivistar. Að framansögðu telur stofnunin ljóst að lagning Þorlákshafnarlínunni 3 muni hafa verulega neikvæð áhrif á landslagsheildir, burtséð frá valkostum og að línurnar komi til með að rýra talsvert útivistargildi svæðisins í kringum Skálafell.

Varðandi lagningu Þorlákshafnarlínunni 2 er ljóst að með tilliti til sýnileika línunnar og sjónrænna áhrifa munu áhrif hennar verða talsvert neikvæð, óháð valkostum, þar sem línan verður misnálægt fjölförnum þjóðvegum, auk þess sem línuleið A mun raska landslagsheild vestan Þrengslavegar. Þá er og ljóst að á kaflanum þar sem línurnar verða samsíða frá Sandfelli til Þorlákshafnar verða sjónræn áhrif, áhrif á landslag og áhrif á útivist talsvert neikvæð þar sem farið er um að mestu óraskað hraunasvæði sem nýtur að hluta verndar skv. náttúruverndarlögum, sýnileiki línanna verður mikill vegna staðhátta og á svæðinu eru hellar sem eru vinsælir til skoðunar.

Áhrif á gróður, fugla og jarðmyndanir. Skipulagsstofnun er sammála þeirri niðurstöðu Landsnets að lagning Þorlákshafnarlína 2 og 3 muni hafa staðbundin talsverð neikvæð áhrif á gróður óháð því hvaða valkostir við línulagningu verða fyrir valinu. Þessi niðurstaða byggist á því að þó að gróðurtegundum sem eru á valista verði ekki raskað, er hér um að ræða all umfangsmikið framkvæmdasvæði frá Hellisheiði að Þorlákshöfn og munu fyrirhugaðar línuleiðir að mestu leyti liggja um vel gróin, óröskuð svæði m.a. um mosagróin nútímahraun sem hafa ákveðna sérstöðu vegna fágætis á heimsvísu.

Skipulagsstofnun telur að eðli málsins samkvæmt muni svo umfangsmiklar framkvæmdir koma til með að hafa nokkuð neikvæð áhrif á fuglategundir á áhrifasvæði þeirra vegna truflana og rasks á framkvæmdatíma, vegna varanlegs rasks á búsvæðum og vegna áflugshættu. Að mati stofnunarinnar ætti Landsnet að fylgjast á kerfisbundinn hátt með því, í samráði við sérfræðinga, hver séu raunveruleg áhrif háspennulína á fugla m.t.t. áflugs. Niðurstöður slíks kerfisbundins eftirlits gætu síðan orðið grundvöllur til ákvörðunar um aðgerðir til þess að draga úr áflugshættu, s.s. með merkingum lína á tilteknum stöðum.

Skipulagsstofnun telur óhjákvæmilegt að heildaráhrif við lagningu Þorlákshafnarlína 2 og 3 á jarðmyndanir verði talsvert neikvæð. Þessi niðurstaða byggist á því að fyrirhugaðar framkvæmdir, einkum framkvæmdir við vegslóða og mastursplön, munu valda umfangsmiklu og óafturkræfu raski á nútímahraunum, sem njóta sérstakrar verndar sem og á öðrum jarðmyndunum auk þess sem línuleiðir liggja að hluta um svæði á náttúruminjaskrá og hverfisverndarsvæði.

Áhrif á neysluvatn og vatnsverndarsvæði. Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir boðaðar öryggisráðstafanir og mótvægisáðgerðir Landsnets sé óhjákvæmilega sú hætta fyrir hendi að fyrirhugaðar framkvæmdir geti haft neikvæð áhrif á vatnsverndarsvæði og um leið neysluvatn ef mengunarslys á sér stað. Skipulagsstofnun telur að eðli málsins samkvæmt sé líklegt að afleiðingar slíks slyss væru neikvæðastar á þeim línuleiðum sem liggja um grannsvæði og í nágrenni við brunnsvæði. Hins vegar er ljóst að fyrirhugaðar línuframkvæmdir eru að stærstum hluta innan svæða sem eru skilgreind sem vatnsverndarsvæði og því brýnt að aðgát sé höfð við framkvæmdirnar. Stofnunin leggur áherslu á ítarlegt samráð Landsnets við Heilbrigðiseftirlit Suðurlands og mikilvægi þess að tekið verði mið af reglugerðarákvæðum

um bann við geymslu hættulegra efna innan viðkomandi vatnsverndarsvæða, að virkt eftirlit verði haft með ástandi vinnutækja og að línuslóðir verði lokaðar almennri umferð. Þá þurfi að tryggja að efnasamsetning galvanhúðar mastra verði prófuð í verksmiðju framleiðanda af viðurkenndum eftirlitsaðila og að fyrir liggi staðfest vottun hans.

Reykjavík, 26. maí 2011.

Rut Kristinsdóttir

Jakob Gunnarsson



Skipulags
stofnun