



AKUREYRARBÆR

Bæjarstjóri

Alþingi - Atvinnuveganefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Akureyri, 8. desember 2014
2014080039 09-201

Umsögn Akureyrarbæjar um frumvarp til laga um breytingu á raforkulögum nr. 65/2003 og þingsályktunartillögu um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína

Vísað er til erindis frá nefndasviði Alþingis, 12. nóvember 2014, þar sem óskað er umsagnar Akureyrarbæjar um frumvarp til laga um breytingu á raforkulögum nr. 65/2003 og þingsályktunartillögu um stefnu stjórnvalda um lagningu raflína.

Akureyrarbær óskaði eftir fresti að til að skila umsögn til 8. desember 2014 og varð nefndasviðið við góðfúslega við því.

Umsögn um frumvarpið og þingsályktunartillöguna verður skilað hér sameiginlega, í einu skjali:

I. Athugasemdir við þingsályktunartillögu

Akureyrarbær fagnar því að tekið sé tillit til umhverfis- og öryggishagsmuna þegar valið er milli jarðstrengja og loftlína, en telur að þar þurfi að skerpa verulega á ákvæðum í tillögunni og leggur til fortakslaust ákvæði þess efnis að ekki verði lagðar loftlínur í og við þéttbýli, við verndarsvæði og í nágrenni flugvalla.

Það er mikið hagsmunamál að við skilgreinda alþjóðaflugvelli sé heimilt að nota jarðstrengi vegna hagsmuna flugöryggis. Akureyrarbær leggur til að það verði tryggt að sveitarfélög geti stjórnað því að raflínur verði lagðar í jörð við flugvelli, eins og sunnan við Akureyrarflugvöll og þvert yfir Eyjafjörð. Í því samhengi er vísað til sameiginlegrar tillögu Akureyrarbæjar og Eyjafjarðarsveitar um jarðstrengjaleið í gegnum þéttbýlið og Akureyrarflugvöll sem send var Landsneti þann 2. júlí 2014. Þar ræður ekki síst flugöryggi en einnig langtímahagsmunir, enda hefur kostnaður við jarðstrengi farið minnkandi og jarðrask þarf ekki að valda mikilli umhverfisröskun, ef það er tryggt að lega þeirra verði meðfram akvegum.

Akureyri er þéttbýlasti byggðakjarni landsins sem meginflutningskerfið fer um og telur Akureyrarbær sérlega mikilvægt að áhersla sé lögð á kosti jarðstrengja innan og í nágrenni við skilgreind þéttbýlismörk sveitarfélaga, ásamt því að horft verði til neikvæðrar ásýndar raflína og háspennumastra við byggð. Hér verði m.a. að hafa í huga framtíð byggðaðþróunar og gæði byggðar, hverju sinni.

Bæjarstjóri

Í stað meginreglunnar að notast skuli við loftlínu fyrir meginflutningskerfi raforku, leggur Akureyrarbær til, að fyrir utan fortakslaust ákvæði um jarðstrengi í og við þéttbýli, á verndarsvæðum og við alþjóðaflugvelli, að skoðað verði sérstaklega hverju sinni hvort hentugra er að leggja línu í jörð, og að tekið verði tillit til stefnu ríkis og sveitarfélaga með vísan til landnotkunar og náttúruverndar. Með vísan til þess þarf að setja ákvæði þess efnis í tillöguna að tekið verði tillit til landskipulags, svæðisskipulags, náttúruverndaráætlunar og áætlana í ferðamállum.

Akureyrarbær fagnar þeim markmiðum sem sett eru fram í ákvæði 1.4 í tillögunni, að sameiginlegt heildarhlutfall jarðstrengja í landshluta- og meginflutningskerfi raforku skuli hækka upp í allt að 80 % fyrir árið 2035. Hins vegar stangast þetta ákvæði á við viðmið um lagningu raflína í ákvæði 1.3, þar sem kveðið er á um þá meginreglu að loftlínur séu meginflutningskerfi raforku. Næsta víst er að markmið ákvæðis 1.4 fari fyrir lítið, vegna þessa ósamræmis.

Hvað varðar kostnaðarviðmið við lagningu línu í jörð, innan meginflutningskerfisins, telur Akureyrarbær að horfa verði til fleiri þátta en aðeins kostnaðar, eins og umhverfis- og öryggissjónarmiða. Þetta á ekki síst við um þéttbýli, friðlýst svæði og flugvelli.

Þá er ljóst að þau svæði sem horft er til samkvæmt tillögunni eru of þröngt skilgreind. Ekki er minnst á útivistarsvæði, fólkvanga, svæða á náttúruminjaskrá og náttúruverndaráætlun, vinsæla ferðamannastaði, vatnsverndarsvæði, mögulega framtíðarnotkun lands í sveitarfélögum og svo mætti lengi telja.

Óskýrleiki tillögunnar endurspeglast ef til vill best í ákvæði 1.5.2. en þar skortir mjög á að skilgreint sé með skýrari hætti, viðmið um sjónræn áhrif sem sýnileiki raflína og háspennumastra hefur í nágrenni við tiltekin svæði einsog friðlýst svæði, ferðamannastaði og þéttbýli. Orðalagið gefur tilefni til mjög matskenndra ákvarðana, þar sem mikil hætta er á að almenna jafnræðisreglan verði brotin, milli sveitarfélaga. Óskýrleikinn getur valdið verulegri óánægju, svo aðeins sé tekið sem dæmi hjá sveitarfélögum/íbúum og ferðamannaáðilum.

II. Athugasemdir við frumvarp

Akureyrarbær fagnar því að frumvarpið hefur tekið jákvæðum breytingum, m.a. gagnvart hagsmunum og kostnaðarþátttöku sveitarfélaga.

Bærinn telur þó að verulega skorti á samráð við hagsmunaaðila, að tekið sé tillit til nútímalegra viðhorfa í umhverfis- og náttúruverndarmálum og að stigið sé harkalega á skipulagsvald og sjálfstjórnarrétt sveitarfélaga með frumvarpinu.

A. Um 1. gr. Frumvarpsins

Í ákvæðinu þyrfti að koma fram berum orðum að sveitarfélög veita framkvæmdaleyfi samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, áður en leyfi er veitt fyrir lagningu raflína, en það er mat bæjarins að kerfisáætlun heyri skýlaust undir lögin.

B. Um a. og b. lið 9. gr. frumvarpsins

Ljóst er að umhverfis- og náttúruverndarvitund hefur aukist verulega á undanförunum áratugum og krafa um aukið samráð og stefnumótum um málefni sem hafa áhrif á landið er hluti af nútímaviðhorfum. Því vekur það furðu að í a lið 9. gr. er ekki er minnst á að tekið

verði tillit til stefnu í umhverfismálum, ferðamálum, byggðamálum eða skipulagsmálum við framkvæmd kerfisáætlunar.

Skortur á sama viðhorfi má einnig finna í b lið 9. gr. frumvarpsins, þar sem ekki er minnst á að samráð verði haft við hagsmunaðila, þegar tiltekið er að aðeins Orkustofnun sé eftirlitsaðili með framkvæmd kerfisáætlunar og að aðeins skuli hafa samráð við viðskiptavini flutningsfyrirtækisins við eftirlitið.

Akureyrarbær leggur til að samráðsferli verði betur skilgreint í ákvæðunum, og að tilgreindir verði sérstaklega framangreindir hagsmunaðilar og þátttaka þeirra í ferlinu. Bærinn bendir á að aukið samráð leiðir iðulega til meiri sáttar um niðurstöðu máls.

C. Um c lið 9. gr. frumvarpsins

Akureyrarbær telur að ákvæðið þrengi verulega skipulagsvald og skerði stjórnarskrávarinn sjálfstjórnarrétt sveitarfélaga og gerir alvarlegar athugasemdir við ákvæðið, einsog það er nú orðað í frumvarpinu og telur að gera verði verulegar breytingar á því.

Með ákvæðinu er kerfisáætlun raforkuflutninga gert afar hátt undir höfði ef litið er til skipulagsáætlana sveitarfélaga. Rétt einsog í a og b lið 9. gr. skortir verulega á að haft verði skýrara samráð, og þá með tilliti til hagsmuna sveitarfélaga. Þannig er sveitarfélögum bæði gert skylt að samræma skipulagsáætlanir við staðfesta tíu ára kerfisáætlun og að tryggja að að skipulagsmál hindri ekki framgang þeirra verkefna sem eru í staðfestri þriggja ára framkvæmdaáætlun kerfisáætlunar. Þá er sveitarstjórnun óheimilt að víkja frá tillögu flutningsfyrirtækisins ef það leiðir til þess að flutningsfyrirtækið nái ekki að uppfylla skyldur sínar samkvæmt gildandi kerfisáætlun.

Akureyrarbær horfir hér sérstaklega til þess að gæta verði hagsmuna sveitarfélaga með tilliti til lagninga lína í þéttbýli og við flugvallarsvæði. Sveitarfélög eru í eðli sínu í innbyrðis samkeppni um íbúa, og stefna í umhverfis- og náttúruverndarmálum, t.d. með vísan til ásýndar umhverfisins að teknu tilliti til íbúahverfa, útivistarsvæða og byggðaþróunar, kann að vera stefna sem er verulega ógnað með framangreindum ákvæðum. Sama á við um öryggismál á flugvallarsvæðum.

Flutningsfyrirtæki er sem umsjónaraðila kerfisáætlunar samkvæmt frumvarpinu, gefið afar mikið vald, á kostnað sveitarfélaga, ef ekki næst samráð milli aðila. Að mati bæjarins er staða sveitarfélaga í landinu gagnvart skipulagi flutningskerfa afar veik, með því að binda hendur þeirra í kerfisáætlun.

Mikilvægt er að skilgreind verði áfrýjunarheimild í umsagnarferlinu og það sé tekið fram í lögnum hvernig því verður háttað. Enginn sveiganleiki er fyrir hendi í núverandi frumvarpi gagnvart sveitarfélögum varðandi samræmingu skipulagsáætlana vegna verkefna í staðfestri 10 ára kerfisáætlun. Það vekur upp spurningar um hversu réttlæt看legt það sé að gera sveitarstjórnir fortakslaust skyldugar til að taka upp þau verkefni sem tilgreind eru í kerfisáætlun.

Skilgreina þarf betur í frumvarpinu samhengi kerfisáætlunar við aðra áætlanagerð, s.s. landskipulagsstefnu til að sveitarfélög geti mótað sér markvissari heildarstefnu í skipulagsmálum m.a. á flutningskerfum raforku og hafi þannig sterkari stöðu gagnvart kerfisáætlunargerð. T.d. má nefna að í lögum um samgönguáætlun er ekki að finna ákvæði um að sveitarfélög skuli samræma skipulagsáætlanir innan tiltekins árafjölda.

Benda má á, að í skipulagslögum er tryggð afar lýðræðisleg málsmeðferð skipulagsmála sveitarfélaga. Því þarf aðlögunartími gagnvart sveitarfélögum að vera í samræmi við þá kerfisbundnu málsmeðferð. Því þarf að tryggja að sveitarfélög geti brugðist við innihaldi kerfisáætlunar með skipulagsbreytingum í tímanlegum tengslum. Sama á við um leyfisveitingu framkvæmdaleyfis. Þá þarf, enn og aftur að horfa til þess að hagsmunaaðilar hafi aðkomu að málsmeðferðinni og leggja þarf mat á hvort ástæða sé til þess að fara í umhverfismat.

Virðingarfyllt,
f.h. Akureyrarbæjar,



Eiríkur Björn Björgvinsson
bæjarstjóri

Bæjarstjóri