

Alþingi - Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík



UMHVERFISSTOFNUN

Reykjavík, 2. mars 2012
Tilvísun: UST20120200039/bs

Þingsályktunartillaga um samgönguáætlun 2011 - 2022. Umsögn

393. mál

Vísað er til bréfs nefndarsviðs Alþingis dags. 3. febrúar sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um ofangreinda þingsályktunartillögu.

Umhverfisstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir:

Stefnumótun

Umhverfisstofnun telur það jákvætt að leitast er við að samtvinna umhverfissjónarmið inn í áætlunargerðina. Stofnunin bendir á að í þessu efni skiptir útfærsla stefnunnar miklu máli og leggur til að leitað verði ráðgjafar sérfræðinga á sviði umhverfismála við útfærslu stefnunnar að þessu leyti.

Umhverfisstofnun telur það jákvætt markmið að stefnt er að því að efla rannsóknir sem miða að sjálfbærni í framleiðslu á vistvænum orkugjöfum. Gott væri ef skýrar kæmi fram í áætluninni hvaða orkugjafa eða lausnir einkum er gert ráð fyrir að efla.

Í kafla 1.3., h-lið kemur fram sú áhersla að: „Samgöngustofnanir ríkisins taki upp vistvæna samgöngustefnu sem stuðli að orkusparnaði og orkuskiptum og verði öðrum stofnunum til fyrirmyndar í þeim efnum.“ Umhverfisstofnun leggur til að miðað verði við að allar stofnanir ríkisins setji sér vistvæna samgöngustefnu og verði þannig öðrum til fyrirmyndar.

Í sama kafla, l-lið kemur fram sú áhersla að: „Dregið verði úr útblæstri frá skipum í höfnum landsins með uppbyggingu fyrir landtengingu við rafmagn og endurskoðun gjaldskrár.“ Umhverfisstofnun tekur undir þau sjónarmið sem reifuð eru í kafla I. Stefnumótun samgönguáætlunar, kafla 1.3.7., að of algengt sé að skipsvélar séu keyrðar í höfnum með tilheyrandi mengun í stað þess að tengja skipin rafmagni. Í langflestum höfnum sé þó boðið upp á landtengingar. Fram kemur að lagt er til að skip sem stoppa í landi lengur en t.d. tvær klukkustundir verði tengd við rafmagn (sbr. tilmæli 2006/339/EB). Hér er um áhugaverða leið að ræða sem Umhverfisstofnun mælir með að verði útfærð nánar í samstarfi við umhverfisráðherra. Árangursríkt gæti reynst að skapa annað hvort öflugan hagrænan hvata til að velja rafmagn fremur en olíu til að knýja skip í höfnum eða kveða á um að höfnum sem bjóða upp á slíka tengingu sé gert kleyft að setja skilyrði um slíka notkun.

Í sama kafla, o-lið kemur fram sú áhersla að: „Staðbundin loftgæði verði augin með því að gera sveitarfélögum kleift með lagasetningu að skilgreina sérstök umhverfissvæði og um leið að takmarka þar umferð. Dregið verði úr svifryki frá framkvæmdasvæðum, t.d. með auknum kröfum um rykbindingu, dekkjapvott og áfangaskipta efnistöku.“ Fagnar Umhverfisstofnun þessu áhersluatriði og

að þar koma fram ákveðnar og markvissar tillögur

Stofnunin kannast ekki við skilgreininguna: *Umhverfislega sjálfbærar samgöngur* sem stefnt er að í áætluninni. Stofnunin mælir með að fremur sé talað um vistvænni samgöngur eða samgöngur þar sem sjálfbær þróun er höfð að leiðarljósi eða eitthvað slíkt.

Umhverfisáhrif samgangna

Í samgönguáætlun eru helstu umhverfisáhrif samgangna talin vera svifryksmengun og umferðarhávaði. Umhverfisstofnun bendir á að þessi vandamál eru að mestu leyti einskorðuð við stærstu þéttbýlisstaði landsins. Á landsbyggðinni þar sem umferð á ýmsum vegum er mjög lítil eru helstu umhverfisáhrif samgangna að líkindum tengd raski samfara framkvæmdum s.s vegna efnistöku röskun votlendis og neikvæðra áhrifa á landslag. Umhverfisstofnun telur að gera hefði mátt grein fyrir til hvaða aðgerða verði gripið til að draga úr þessum áhrifum við þær framkvæmdir sem ráðgert er að ráðast í á gildistíma áætlunarinnar.

Höfuðborgarsvæðið

Varðandi höfuðborgarsvæðið eru helstu neikvæð áhrif samgangna umferðarhávaði og loftmengun. Varðandi hávaða kemur fram að áformað er að ljúka kortlagningu hávaða, tilheyrandi framkvæmdaáætlun og hrinda henni í framkvæmd á fyrsta tímabili áætlunarinnar. Mikilvægt er að þessi áform gangi eftir. Umhverfisstofnun telur eðlilegt að setja fram í samgönguáætlun tillögur um skýrar aðgerðir til að draga úr neikvæðum áhrifum umferðar til lengri og skemmri tíma. Stofnunin telur æskilegt að í stað þessa að ráðast í tímabundin tilraunaverkefni eins og ráðgert er í tengslum við almenningsamgöngur á höfuðborgarsvæðinu eigi að leitast við að bæta loftgæði og hljóðvist við umferðaræðar til frambúðar.

Landsbyggðin

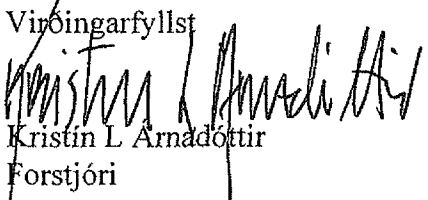
Umhverfisstofnun telur að ákvörðun um endanlegt leiðarval í vegagerð eigi í öllum tilvikum að taka mið af niðurstöðum í mati á umhverfisáhrifum viðkomandi framkvæmda. Í samgönguáætlun virðist niðurstaða í mati á umhverfisáhrifum eiga í einu tilviki að ráða leiðarvali, en þar er átt við lagningu Vestfjarðavegar á kaflanum frá Eiði til Kjálkafjarðar.

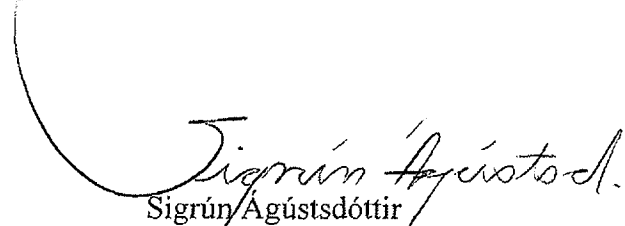
Umhverfisstofnun vill benda á að í samgönguáætlun er ekki tekin afstaða til leiðarvals í Gufudalssveit þrátt fyrir úrskurð Skipulagsstofnunar um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar og jafnframt dóm Hæstaréttar þar sem úrskurður ráðherra um að leyfa vegagerð í Teigsskógi með skilyrðum er felldur úr gildi.

Umhverfisstofnun vill einnig benda á ýmsar aðrar framkvæmdir þar sem fyrir liggur neikvætt álit Skipulagsstofnunar á vissum leiðum. Sem dæmi má nefna veg um Öxi, veg um Berufjarðarbotn og veg um Hornafjörð.

Ekki kemur fram í samgönguáætlun hvort niðurstaða mats á umhverfisáhrifum hafi áhrif á leiðarval í þessum tilvikum, en Umhverfisstofnun telur eðlilegt að tekið verði mið af niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum.

Virðingarfyllst


Kristín L. Arnadóttir
Forstjóri


Sigrún Ágústsdóttir
Sviðsstjóri