

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



Reykjavík 7. október 2015
UST201509-162/K.S.J.
04.05

Efni: Þingsályktunartillaga um landsskipulagsstefnu 2015-2026

Vísað er til erindis umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis er barst 23. september sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um tillögu til þingsályktunar um landsskipulagsstefnu 2015 – 2026.

1.1. Víðerni og náttúrugæði

Um leið og Umhverfisstofnun tekur undir þá stefnu að staðinn verði vörður um náttúru og landslag miðhálandisins og þá áherslu á verndun víðerna er fram kemur í tillögunni vill stofnunin benda á mikilvægi þess að orðalagi sé breytt í kafla 1.1.1. þar sem fram kemur: „Við skipulagsgerð sveitarfélaga verði þess gætt að mannvirki og umferð um hálendið skerði víðerni og önnur sérkenni og náttúrugæði hálendisins sem minnst.“ Að mati stofnunarinnar ætti hér að koma fram að: „Við skipulagsgerð sveitarfélaga verði þess gætt að mannvirki og umferð um hálendið skerði ekki víðerni og önnur sérkenni og náttúrugæði hálendisins.“

Einnig kemur eftirfarandi fram í kafla 1.1.1 eftirfarandi: „Á svæðum sem flokkast sem víðerni verði svigrúm fyrir takmarkaða mannvirkjagerð, svo sem gönguskála, vegslóða og göngu- og reiðleiðir.“ Að mati Umhverfisstofnunar þarf að setja ströng viðmið um þá takmörkuðu mannvirkjagerð sem áætlað er að verði svigrúm um. Að mati stofnunarinnar þarf að nýta þá slóða sem fyrir eru á hálendinu fyrir vegslóða, göngu- og reiðleiðir svo ekki verði um nýframkvæmdir að ræða.

Umhverfisstofnun gengur út frá því að víðerni sé skilgreint eins og fram kemur í lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd, en þar segir: „Ósnortið víðerni: Landsvæði sem er amk. 25 km² að stærð eða þannig að hægt sé að njóta 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.“

1.1.2. Sjálfbær gróðurframvinda

Umhverfisstofnun bendir á að gera þarf greinarmun á sjálfbæru náttúrulegu gróðurlendi og ræktuðu gróðurlendi sem er viðhaldið með áburðargjöf og er þar með ekki með sjálfbæra gróðurframvindu. Einnig bendir stofnunin á að tilnefna þarf aðila til að meta burðargetu gróðurlenda og koma í veg fyrir ágreining sbr. beit á Almenninum.

1.1.3. Hverfisverndun víðerna

Umhverfisstofnun tekur undir stefnu um verndun víðerna og þar með náttúrugæða hálendisins. Umhverfisstofnun telur að stefna eigi aðað sterkari verndarákvæðum en hverfisvernd, þ.e. að stefna að frekari friðlýsingu svæða á hálendinu. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að ekki sé gengið frekar á þá auðlind sem öræfaauðnin og víðerni og fjölbreytt landslag.

1.2.1 Skipulag áfangastaða ferðamanna

Umhverfisstofnun tekur undir lið 1.2.1 um takmörkun á uppbyggingu ferðamannaástöðu á miðhálendinu og að megináhersla verði lögð á uppbyggingu á jaðarsvæðum hálendisins.

Umhverfisstofnun tekur undir mikilvægi stýringu á dreifingu ferðafólks um hálendið og að álag á náttúru sé í samræmi við þol hennar. Að mati Umhverfisstofnunar þarf að miða aðgengi að hálendinu við þol svæðanna.

1.3.1. Skipulag samgangna

Í ofangreindum kafla kemur fram að hönnun allra vega á miðhálendinu taki mið af náttúruvernd. Umhverfisstofnun bendir á að stofnvegir lúta ákveðnum vegstöðlum sem ekki taka mið af náttúruvernd.

Umhverfisstofnun tekur undir að mikilvægt er að í gagnagrunni komi fram hvaða vegir eru í notkun og hvaða vegslóðar. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að fyrirbyggjandi vegir og slóðar verði nýttir svo ekki komi til nýframkvæmda, og að unnið sé að lokun slóða sem ekki á að nýta.

Umhverfisstofnun tekur undir mikilvægi þess að þyrlum verði afmarkaður vettvangur þar sem nú þegar er talin vera truflun af ferðum þyrla yfir náttúruminjasvæði.

1.4 Sjálfbær nýting orkulinda

Umhverfisstofnun bendir á að ef áætlað er að nýting orkulinda á miðhálendi verði með sjálfbærni og umhverfisvernd að leiðarljósi, þá sé ekki hægt að horfa til nýtingar eins og t.d. á Helligheiði þar sem í dag er ágeng nýting.

2.1 – 2.3.2.

Umhverfisstofnun telur markmið varðandi skipulagsgerð sveitarfélaga í ofangreindum liðum jákvæð og tekur undir þau.

2.4 Ferðaþjónusta í sátt við náttúru og umhverfi

Að mati Umhverfisstofnunar þarf að koma fram hvernig varðveita á þau gæði sem eru undirstaða ferðaþjónustu og bendir stofnunin um leið á mikilvægi þess að þolgreining fari fram á viðkvæmustu ferðamannastöðunum og aðgengi ferðamanna ákvarðað í samræmi við það.

2.5. Orkunýting og örugg afhending raforku í sátt við náttúru og umhverfi.

Í ofangreindum lið er stefna um að mannvirki vegna orkuvinnslu og orkuflutnings falli sem best að landslagi og annarri landnotkun. Umhverfisstofnun bendir á að reynslan sýni að virkjanaframkvæmdir

eru stór mannvirki sem erfitt getur verið að fella að landslagi enda eru stór svæði skilgreind sem iðnaðarsvæði tekin undir orkunýtinguna.

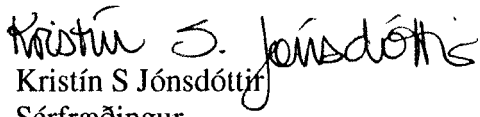
2.5.1 Orkunýting og raforkuflutningur í skipulagsáætlunum.

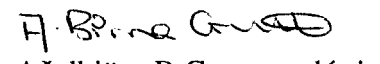
Umhverfisstofnun bendir á að þegar jákvæð samfélagsáhrif eru vegin á móti neikvæðum áhrifum á náttúru og landslag þá getur kostur sem sýnir minnstu neikvæð umhverfisáhrif samt haft neikvæð áhrif á náttúru og landslag. Að mati Umhverfisstofnunar þarf að huga að vægi áhrifa í slíkum tilfellum.

2.6 og 3.5 Sjálfbærar samgöngur

Að mati Umhverfisstofnunar ætti að setja fram tímasett markmið um rafvæðingu á hluta samgangna í landsskipulagi. Stóriðja og skipa- og bílafloði landsmanna eru orsakir kolefnislosunar í landinu. Að mati Umhverfisstofnunar þurfa að vera markmið um breytingar í vistvæna átt er varðar samgöngur.

Virðingarfyllt


Kristín S Jónsdóttir
Sérfræðingur


Aðalbjörg B Guttormsdóttir
Teymissjóri