

Reykjavík, 24.08.2018  
/

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið  
Sölvhólsgrötu 7  
101 Reykjavík

## **Efni: Umsögn Orkuveitu Reykjavíkur, Orku náttúrunnar og Veitna um umhverfismat Samgönguáætlunar 2019-2033**

Samgönguráð auglýsti umhverfismat tillögu að samgönguáætlun 2019-2033 til kynningar skv. lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana. Umhverfismatið var auglýst á samráðsgátt, með fresti til athugasemda til 24.08.2018.

Eftirfarandi eru athugasemdir Orkuveitu Reykjavíkur og dótturfélaganna Veitna og Orku náttúrunnar við tillöguna. Þar sem eftirleiðis er vísað til OR er því verið að vísa til fyrirtækjanna þriggja í heild og afstöðu þeirra. Umsögninni er skipt niður í almenna umsögn um áherslur umhverfismats í heild sinni annars vegar og athugasemdir við valda kafla í umhverfisskýrslu hins vegar.

### **ALMENN UMSÖGN UM ÁHERSLUR UMHVERFISMATS**

Í samantekt matsvinnu í umhverfisskýrslu er gerð grein fyrir helstu áhrifum á loftslag. Þar kemur fram að stefnumið samgönguáætlunar sem tengjast áhrifum á loftslag séu til þess fallin að styðja við þær áherslur sem fram koma í öðrum stefnumótandi skjölum um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og draga þannig úr neikvæðum áhrifum samgangna á loftslag.

Niðurstöður kaflans er að ekki sé víst að áherslur samgönguáætlunar hafi markverð áhrif á loftmengun samanborið við aðstæður þar sem áætlunarinnar nyti ekki við. OR telur þvert á móti að samgönguáætlun sé mjög mikilvægt stefnumótandi skjal sem ber að vera öflugt verkfæri til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, hvetja til umhverfisvænna samgöngumáta og styðja við alþjóðlegar skuldbindingar Íslands í loftslagsmálum.

Í umhverfisskýrslu kemur fram að sé litið til losunar gróðurhúsalofttegunda (GHL) hérlandis séu samgöngur stærsti orsakavaldur losunar GHL. Ennfremur að samgöngur og landbúnaður séu einu greinarnar þar sem útblástur GHL vaxi umfram losunaráætlun á árinu 2016. Í samgönguáætlun kemur fram áhersla á að auka rannsóknir á umhverfisvænum orkugjöfum, orkusparnaði og aðgerðum til að draga úr mengun í samöngum. OR tekur undir mikilvægi rannsókna en bendir á að á árunum 2011-2017 hefur fjöldi umhverfisvænna bifreiða áttfaldast. Þar af verður 100% aukning milli áranna 2014 – 2017 (3.2.2 Fjöldi bifreiða og orkugjafar, bls. 14).

OR leggur ríka áherslu á að mikilvægt sé að nýta möguleika samgönguáætlunar til að draga úr losun GHL og vekur athygli á áhrifum orkuskipta í samöngum í því samhengi. OR hefur fylgst vel með þróun á þessu sviði og verið í fararbroddi í uppbyggingu innviða fyrir orkuskipti í samöngum með uppbyggingu á hlöðum með hraðhleðslu hringinn í kringum landið. OR telur að ekkert sé því til fyrirstöðu að samgönguáætlun feli í sér beinar aðgerðir til að flýta fyrir orkuskiptum í samöngum. Beinar aðgerðir geta til að mynda tekið til stuðnings við uppbyggingu innviða, jákvæðra hvata fyrir

kaupendur/eigendur hreinorkubifreiða, skoðun á lögum og reglugerðum til stuðnings við orkuskipti, svo fátt eitt sé nefnt. OR telur að það geti haft alvarleg áhrif á framgöngu orkuskipta í samgöngum ef stjórnvöld halda ekki í við þróunina sem á sér stað hérlandis sem erlendis.

## ATHUGASEMDIR VIÐ VALDA KAFLA Í UMHVERFISSKÝRSLU

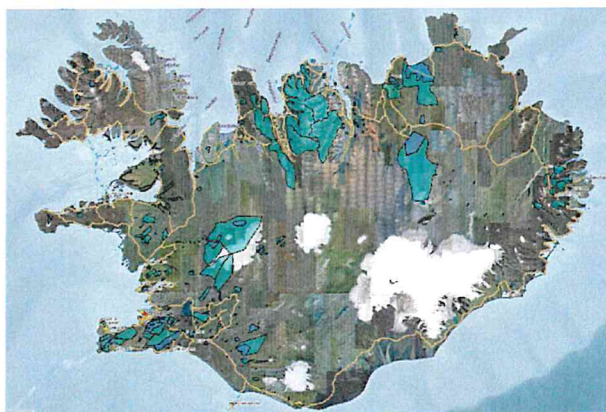
### Athugasemd 1 tekur til 3. kafla umhverfisskýrslu.

OR bendir á að í umfjöllun um áhrif á samfélag og byggð er eingöngu fjallað um hlutdeild ólíkra ferðamáta (almenningsamgöngur, hjólandi og gangandi). OR tekur undir jákvæð áhrif af auknu jafnræði ólíkra ferðamáta. OR telur að auk þess að jafna hlutdeild ólíkra ferðamáta þurfi að leggja áherslu á uppbyggingu innviða fyrir hreinorkubifreiðar og þeirrar áherslu gæti, allt frá skipulagsáætlunum að framkvæmd.

Í umfjöllun um áhrif á loftslag eru dregnar fram áhugaverðar staðreyndir um losun GHG frá samgöngum. Mynd 3.1 sýnir að losun GHG eykst mest í samgöngum á tímabilinu 2011 - 2016. Jafnframt má lesa úr myndinni að samkvæmt losunaráætlun 2008-2020 er gert ráð fyrir að losun frá samgöngum dragist saman. OR bendir á að ekki er nægilega skýrt með hvaða hætti tillaga að samgönguáætlun muni styðja við að markmiðum losunaráætlunar verði náð, þrátt fyrir að ljóst sé að samgöngur séu stærsti orsakavaldur losunar GHG.

Í kafla 3 er vitnað í skýrslu Umhverfissráðuneytisins frá 2009 þar sem fram kemur að „áhrifaríkustu leiðirnar til að ná fram samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum eru almenn þróun loftslagsvænni farartækja bæði á landi og sjó sem og áhersla orkuskipti og fjölbreyttari ferðamáta.“ Ennfremur er gerð grein fyrir nýskráningum loftslagsvænni bifreiða sem hafa áttfaldast á tímabilinu 2011 – 2017. Þessar tölur sýna að Íslendingar eru þegar komnir á fulla ferð í orkuskiptum í samgöngum. Að mati OR endurspeglar stefnumið tillögu að samgönguáætlun ekki þessa staðreynd. OR telur að samgönguáætlun eigi marka stefnu um orkuskipti í samgöngum, sérstaklega með tilliti til losunar GHG og þær skuldbindingar sem Ísland hefur undirgengist á alþjóðavettvangi.

Í kafla 3.3 er fjallað um áhrif á umhverfi og náttúru. Þar kemur fram að helstu neikvæðu umhverfisáhrif samgönguáætlunar á náttúrufar eru talin stafa af nýframkvæmdum sem stefnumið um greiðar og öruggar samgöngur og jákvæða byggðapróun kalla á. Í tillögu að samgönguáætlun bætist við almenn áhersla á að „leita leiða til að [...] draga úr hættu á mengunarslysum“. Hér vill OR nefna mikilvægi þess að frágangur vega taki mið af umhverfi sínu. OR bendir á að fjöldi núverandi vega, auk hugsanlegra nýframkvæmda, liggja í gegnum grann- og/eða fjarsvæði vatnsverndar þar sem ríkir almannahagsmunir eru í húfi (sjá mynd 1). OR leggur ríka áherslu á að framkvæmdaraðilar vegaframkvæmda komi sér upp samræmdu verklagi um frágang vega og gatna sem liggja um vatnsverndarsvæði með tilliti til vatnsverndar. Í því sambandi bendir OR á þekktar aðferðir sem nýttar eru víða um heim og eru kenndar við blágrænar ofanvatnslausnir. Blágrænar ofanvatnslausnir líkja eftir náttúrulegum ferlum og miða að því að hreinsa ofanvatn af vegum og götum og leiða vatnið með öruggum hætti að þekktum viðtaka.



Mynd 1 Myndin sýnir afmörkun grann- og fjarsvæða vatnsverndar á Íslandi ásamt Þjóðvegi 1 og öðrum völdum vegum. (Heimild: Kortasjá Orkustofnunar).



#### Athugasemd 2 tekur til 4. kafla umhverfisskýrslu.

Í 4. kafla er yfirlit yfir áherslubreytingar samgönguáætlunar 2019 - 2033 og umhverfisáhrif þeirra breytinga.

Í áherslum um hagkvæmar samgöngur bætist við breyting á fyrirkomulagi gjaldtöku vegna notkunar á vegum, óháð orkugjafa (4.3.1). OR tekur undir umfjöllun um að huga þurfi sérstaklega að því að breytingin dragi ekki úr þeirri jákvæðu þróun sem hefur átt sér stað í fjölgun bifreiða sem ganga fyrir öðrum orkugjafa en jarðefnaeldsneyti. OR telur að breyting þessi gangi gegn markmiðum um að draga úr losun GHG vegna samgangna.

Í kafla 4.4.2. er fjallað um áherslur um umhverfisvænar samgöngur sem falla brott. OR telur ótímabært að taka út áherslur „e) *stuðlað verði að nýtingu umhverfislega skilvirkra orkugjafa (kr/tonn CO<sub>2</sub> ígildi).*“ og „g) *sérleyfi og einkaleyfi til aksturs verði háð skilyrðum um umhverfisvæn samgöngutæki [...].*“ Þrátt fyrir að ofangreindar áherslur séu komnar í framkvæmd að hluta er enn ástæða til að fylgja þeim eftir í samgönguáætlun til að uppfylla markmið losunaráætlunar og alþjóðlegra skuldbindinga í loftslagsmálum.

Starfsfólk OR, Veitna og Orku náttúrunnar lýsir sig reiðubúið að koma að frekara samráði um tillögu að samgönguáætlun.

Virðingarfyllst,

fyrir hönd Orkuveitu Reykjavíkur, Orku náttúrunnar og Veitna,



Heiða Aðalsteinsdóttir  
sérfræðingur í skipulagsmálum, OR



Hólmfríður Bjarnadóttir  
Skipulagsfulltrúi Veitna