

Agnar Bragi Bragason
Umhverfisstofnun
Suðurlandsbraut 24
108 Reykjavík

Reykjavík, 11. júlí 2019
Tilvísun: 201608019 / 5.3

Efni: Umsögn um viðbótargreinargerð vegna eldis á regnbogasilungi og þorski í Ísafjarðardjúpi á vegum Háafells

Vísað er til erindis Umhverfisstofnunar dags. 4. júní 2019 þar sem óskað er eftir umsögn Skipulagsstofnunar um viðbótargreinargerð Háafells um samanburð valkosta sem fylgdi umsókn fyrirtækisins um starfsleyfi fyrir 6.800 tonna ársframleiðslu á regnbogasilungi og 200 tonna ársframleiðslu á þorski í Ísafjarðardjúpi. Í erindinu er jafnframt óskað eftir svari við því hvort viðbótargreinargerð Háafells verði til þess að Skipulagsstofnun gefi út álit um umhverfismat framkvæmdarinnar að nýju eða hvort stofnunin telji fullnægjandi að veita umsögn um viðbótargreinargerðina í því leyfisveitingaferli sem nú stendur yfir.

Almennt um um raunhæfa valkosti

Lög um mat á umhverfisáhrifum og Evróputilskipunin, sem löggin eru reist á, byggja á þeirri meginreglu að ávallt skuli gera grein fyrir helstu möguleikum sem til greina koma og umhverfisáhrifum þeirra og bera þá saman. Þetta þýðir að raunhæfir valkostir skuli skoðaðir og metnir í umhverfismatsferlinu.

Evrópusambandið hefur gefið út leiðbeiningarrit um mat á umhverfisáhrifum til skýringar við þær kröfur sem gerðar eru til umhverfismats framkvæmda samkvæmt tilskipun ESB.¹ Þar segir m.a. á bls. 52 að raunhæfni valkosta þurfi að skoða út frá því hvort þeir séu til þess fallnir að geta náð markmiðum framkvæmdarinnar á fullnægjandi hátt, auk þess að vera framkvæmanlegir með tilliti til tæknilegra, efnahagslegra, pólitískra og annarra viðeigandi viðmiða. Þar segir einnig að sé valkostur mjög dýr eða tæknilega eða lagalega erfiður sé ekki sanngjarnt að líta á hann sem raunhæfan valkost.

Reynt hefur á það í málum fyrir íslenskum dómstólum hvernig lagt skuli mat á það hvort valkostir teljist raunhæfir í skilningi laga um mat á umhverfisáhrifum. Þannig komst Hæstiréttur til dæmis að þeirri niðurstöðu í máli nr. 22/2009 að framkvæmdaraðili hafi forræði á því hvaða framkvæmdakostir uppfylli markmið framkvæmdar, enda sé mat hans í þeim efnum reist á hlutlægum og málefnalegum grunni.

Núllkostur

Í viðbótargreinarferð Háafells er að finna umfjöllun þar sem núllkostur er útilokaður. Þar er því ekki um að ræða hefðbundna umfjöllun um núllkost þar sem fjallað er um áhrif þess að aðhafast ekkert.

¹ http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/EIA_guidance_EIA_report_final.pdf

Að mati Skipulagsstofnunar er ekki þörf á sérstakri umfjöllun um núllkost þar sem aðstæður eru með þeim hætti og fyrirhuguð framkvæmd þess eðlis að umfjöllun um grunnástand umhverfisþátta gefi til kynna hvaða áhrif það hefur á umhverfið að aðhafast ekkert.

Staðsetning

Í viðbótargreinargerð Háafells er gerð grein fyrir því hvers vegna Ísafjarðardjúp varð fyrir valinu og hvernig svokölluð athafnasvæði innan Ísafjarðardjúps voru valin og svo loks hvaða sjónarmið lágu á bak við nánari staðsetningu kvía innan athafnasvæða.

Að mati Skipulagsstofnunar má vera ljóst að málefnaleg rök lágu að baki vali á staðsetningu eldissvæða í Ísafjarðardjúpi. Þá er ljóst af matsskýrslu að ýmsir kostir varðandi mögulegar staðsetningar innan eldissvæða voru skoðaðir. Þá kemur fram í matsskýrslu að breytingar voru gerðar á útfærslu eldisins með tilliti til staðsetninga þegar umhverfismatsferlið leiddi í ljós möguleika til að draga úr umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Umfang eldis

Í viðbótargreinargerð Háafells er greint frá því að upphaflega hafi verið gert ráð fyrir 10.000 tonna eldi en að þar sem burðarþol fyrirhugaðra árgangasvæða hafi verið mismunandi hafi verið ákveðið að miða hámarksframleiðslu við það árgangasvæði sem var með minnsta burðarþolið. Þá segir að fyrirtækið hafi í huga að auka framleiðslu á svæðunum eftir að reynsla af eldi á þeim og rannsóknir sýni fram á að slíkt sé mögulegt.

Að mati Skipulagsstofnunar var umfang framleiðslu upphaflega valið af varfærni og því var ekki þörf á því að bera sérstaklega saman umhverfisáhrif ólíks umfangs. Verði raunin sú að reynsla og rannsóknir sýni fram á að óhætt verði að auka framleiðslu á fyrirhuguðum eldissvæðum Háafells þá mun aukið umfang fá málsmeðferð á grundvelli laga um mat á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun telur að almennt eigi að byggja upp sjókvíaeldi í áföngum og láta reynsla af starfsemi ráða framvindu uppbyggingar. Að mati Skipulagsstofnunar ætti að skoða hverju sinni við leyfisundirbúning hvort tilefni sé til að kveða á um áfangaskiptingu uppbyggingar fiskeldis í leyfum. Slík áfangaskipting ætti að ná til einstakra eldissvæða og ætti reynsla af starfsemi og niðurstöður vöktunar að stýra ákvörðunum um að auka framleiðslu á milli kynslóðaskipta.

Landeldi og lokaðar kvíar

Í greinargerð Háafells eru tilgreind ýmis sjónarmið sem gera það að verkum að fyrirtækið telur notkun lokaðra kvía og landeldi ekki raunhæfa valkosti til að uppfylla markmið framkvæmdarinnar. Skipulagsstofnun telur mat Háafells á raunhæfni eldis í lokuðum kvíum og landeldi sem valkosti við þá framkvæmd sem fyrirtækið áformar almennt reist á hlutlægum og málefnalegum grunni. Vega þar þyngst tæknileg og efnahagsleg sjónarmið í tilfelli lokaðra sjókvía. Í tilfelli landeldis telur Skipulagsstofnun að efnahagsleg sjónarmið vegi þungt. Þá gerir stofnunin ekki athugasemd við það mat framkvæmdaraðila að umhverfis- og landfræðilegar aðstæður í Ísafjarðardjúpi séu með þeim hætti að eldi í lokuðum sjókvíum og landeldi séu ekki raunhæfir valkostir með tilliti til markmiða framkvæmdarinnar.

Eldisferill

Í greinargerð Háafells er greint frá valkostum varðandi stærð seiða við útsetningu og útskýrt af hverju framkvæmdakostur gerir ráð fyrir útsetningu stórra seiða í stað lítilla. Skipulagsstofnun telur rök Háafells fyrir því að velja stór seiði málefnaleg.


Geldfiskur

Um er að ræða eldi á regnbogasilung sem Skipulagsstofnun er ekki kunnugt um að hafi getað fjölgað sér við íslenskar aðstæður. Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við umfjöllun framkvæmdaraðila.

Valkostir

Í viðbótargreinargerð Háafells er útskýrt hvernig sá framkvæmdakostur sem fjallað var um í umhverfismati framkvæmdarinnar varð fyrir valinu. Felur það í sér að færð eru rök fyrir því af hverju tilteknir kostir voru útilokaðir eða taldir óraunhæfir. Að mati Skipulagsstofnunar eru þau sjónarmið sem framkvæmdaraðili færir fyrir vali á framkvæmdakosti og útilokun annarra kosta málanefnaleg og hlutlæg.

Skipulagsstofnun telur umfjöllun í greinargerð um valkosti fullnægjandi og telur ekki ástæðu til að gefa út nýtt álit um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.


Egill Þórarinnsson