

**RAFLÝSING ÞJÓÐVEGA NR. 38 OG 39 UM ÞRENGSLI TIL  
ÞORLÁKSHAFNAR Í SVEITARFÉLAGINU ÖLFUSI**

**Ákvörðun um matsskyldu**

**HELSTU NIÐURSTÖÐUR**

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð raflýsing þjóðvega nr. 38 og 39 um Þrengsli til Þorlákshafnar í Sveitarfélaginu Ölfusi kunni að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því háð mati á umhverfisáhrifum. Niðurstaða Skipulagsstofnunar byggir á því að um er að ræða óvissu um hvaða áhrif framkvæmdin komi til með að hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi miðað við núverandi aðstæður auk þess sem sjónræn áhrif kunna að verða töluverð og gera þarf betur grein fyrir þeim.

Einnig vísast til eftirfarandi atriða sem tilgreind eru í 3. viðauka með lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum m.s.br.:

- Eðli framkvæmdar með tilliti til slyshættu og sammögnunaráhrifa með öðrum framkvæmdum og slyshættu.
- Eiginleika framkvæmdarinnar og áhrif hennar m.t.t. til fjölda fólks sem ætla má að verði fyrir áhrifum og hverjar séu líkur á áhrifunum.

## INNGANGUR

Vísað er til erindis Orkuveitu Reykjavíkur dags. 30. janúar 2007 þar sem Skipulagsstofnun er tilkynnt raflýsing þjóðvega nr. 38 og 39 um Þrengsli til Þorlákshafnar í Sveitarfélaginu Ölfusi samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og lið 3b í 2. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði álits hjá Sveitarfélaginu Ölfusi, Fornleifavernd ríkisins, Heilbrigðiseftirliti Suðurlands, Orkustofnun, Umferðarstofu, Umhverfisstofnun og Vegagerðinni.

Umsagnir bárust frá Sveitarfélaginu Ölfusi með bréfi dags. 15. febrúar 2007, Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 19. febrúar 2007, Heilbrigðiseftirliti Suðurlands með bréfi dags. 9. mars 2007, Orkustofnun með bréfi dags. 16. febrúar 2007, Umferðarstofu með bréfi dag. 15. febrúar 2007, Umhverfisstofnun með bréfum dags. 19. og 26. febrúar og 21. mars 2007 og Vegagerðinni með bréfi dags. 13. febrúar 2007. Frekari upplýsingar bárust frá Orkuveitu Reykjavíkur með bréfum dags. 23. febrúar og 6. mars 2007. Skipulagsstofnun sendi fyrirspurn til Vegagerðarinnar í tölvubréfi dags. 21. mars 2007 og svar Vegagerðarinnar barst í tölvubréfi dags. 28. mars 2007.

## FRAMLÖGÐ GÖGN FRAMKVÆMDARADILA

**Fyrirhuguð framkvæmd.** Í framlögðum gögnum Orkuveitu Reykjavíkur kemur fram að fyrirhuguð sé að leggja háspennu- og ljósastræng, reisa um 450, tíu m háa ljósaastólpa og setja upp 5 smáspennistöðvar fyrir veglýsingu við þjóðveg 39 og 38 til Þorlákshafnar, þ.e. frá Svínahrauni að nýju hringtorgi í Þorlákshöfn eða alls um 24 km leið. Fram kemur að grafinn verði skurður í vegöxl og lagðir um 23 km af 11 kV háspennustreng ásamt 24 km af ljósastræng og verði þvermál strengja milli 35-40mm, auk þess sem ljósleiðarastrengur verði lagður í skurðinn. Ljósaastólparnir verða reistir í vegöxlinni með um 50 m millibili og settar upp fimm 50 kV smáspennistöðvar í um 16 m fjarlægð frá miðlínu vegar. Ljósaastólpar verða svokallaðir öryggisastólpar með brottfleti sem eiga að losna í sundur við ákeyrslu og valda því lágmarkstjóni á ökutækjum. Ljóskei sem komi á stólpana verða með slétri ljóshlíf sem lágmarka glýju og ljósmengun.

Fram kemur að framkvæmdasvæði verði að hluta á fjarsvæði vatnsverndar og hluta á grannsvæði vatnsverndar. Vegurinn liggja að meginhluta á eldhrauni sem njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd, 44/1999 en ekki verði um rask á hrauni að ræða utan þegar raskaðra svæða. Á framkvæmdatíma verði áhrif af völdum jarðraskis við gerð skurðar og uppsetningu ljósaastólpa og smáspennistöðva. Jarðraski verður haldið í lágmarki og gengið verður frá yfirborði og sáð í og umhverfi fært til fyrra horfs eftir því sem kostur er. Fram kemur það mat Orkuveitunnar að langtímaáhrif af völdum lýsingar verði til þess að auka umferðaröryggi vegarins í myrkri auk þess sem áhrif til aukinna þæginda í akstri í myrkri vegi þungt. Hins vegar séu skiptar skoðanir um hvort veglýsing í dreifbýli auki öryggi vegfaranda. Vissulega sé hættu á alvarlegum slysum þegar ökutæki aki utan í ljósaastólpa en til að lágmarka hættu af stólpunum sé gert ráð fyrir að einungis verði notaðir eftirgefanlegir ljósaastólpar (með brottfleti) og uppsetning þeirra verði í samræmi við kröfur framleiðanda.

## ÁLIT UMSAGNARADILA OG VIÐBRÖGD FRAMKVÆMDARADILA

**Almennt.** Í umsögnum Sveitarfélagsins Ölfuss, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands og Vegagerðarinnar kemur fram það álit að framkvæmdin skuli ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Orkustofnun tekur ekki afstöðu til matsskyldu framkvæmdarinnar en bendir á að hyggist Orkuveita Reykjavíkur leggja dreifikerfi við Þjóðvegi 38 og 39 þurfi að liggja fyrir samkomulag við Rarik sem sé leyfisveitandi á svæðinu um framkvæmd og rekstur þess.

**Áhrif á umferðaröryggi.** Í umsögn Vegagerðarinnar kemur fram að stofnunin telji ekki að fyrirhuguð framkvæmd þurfi að fara í mat á umhverfisáhrifum heldur dugi hefðbundið samráð og umsagnir, sbr. 6. kafla vegalaga nr. 45 / 1994. Vegagerðin hafi fyrir sitt leyti heimilað Sveitarfélaginu Ölfusi og Orkuveitu Reykjavíkur uppsetningu lýsingar meðfram veginum að uppfylltum ákveðnum skilyrðum, sem m.a. feli í sér að engin föst mannvirki eins og spennar verði reist innan öryggissvæðis vegarins og stólpar uppfylli kröfur evrópustaðla um öryggi.

Skipulagsstofnun óskaði eftir upplýsingum frá Vegagerðinni í fyrirspurn um eðli þeirra eftirgefanelgu ljósastöpla sem Orkuveitan hyggst reisa og reynslu af slíkum stöplum hérlendis er varðar ákeyrslur of slys. Þá var óskað eftir upplýsingum um hvort Vegagerðin liti ekki á ljósastöplana sem föst mannvirki.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur m.a. fram að gert sé ráð fyrir að nota svokallað NE-stólpa sem einkennast að því að við ákeyrslu dregur lítið sem ekkert úr hraða ökutækisins og samþykki Vegagerðin notkun þeirra. Almennt séð sé veglýsing ekki sett upp meðfram þjóðvegum í dreifbýli nema þar sem umferð er mikil. Fram kemur að Vegagerðin ákvarði hvaða kröfur eru gerðar til ljósastaura skv. kröfum m.a. á grundvelli staðals. Þá kemur fram að Vegagerðin hafi nýlega samþykkt rannsóknarverkefni þar sem gera eigi athugun á slysum við ljósastaura.

Umferðarstofa gerir enga sérstaka athugasemd við framkvæmdina m.t.t. umferðaröryggis þar sem gert sé ráð fyrir öryggisstölpum með brotleti sem eigi að losna í sundur við ákeyrslu en slíkir stólpar séu mjög mikilvægir m.t.t. umferðaröryggis. Fram kemur í umsögninni að víða sé haldið fram að aukin lýsing geti leitt til hraðari aksturs. Umferðarstofa mælist til þess að settar verði upp sjálfvirkar hraðamyndavélar á völdum stöðum í samráði við lögregluþyrirvöld.

Í umsögnum Umhverfisstofnunar er bent á að Vegagerðin leggi ríka áherslu á sléttun og grjóthreinsun öryggissvæða og oft án tillits til verndargildis jarðmyndana. Í því sambandi bendir stofnunin á að vegurinn liggja um eldhraun sem njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Við vegagerð um slík svæði hafi verið gert ráð fyrir allt að 7 m breiðu öryggissvæði til hvorrar handar út frá vegöxl, þar sem hraunnibbur og úfið hraun verði jafnað út. Því vill stofnunin vekja athygli á að við ofangreinda framkvæmd er gert ráð fyrir að settir verði niður ljósastaurar og spennistöðvar innan öryggissvæðis vegarins.

**Áhrif á ásýnd og sjónræn áhrif.** Umhverfisstofnun bendir á að ekki sé gerð fullnægjandi grein fyrir sjónrænum áhrifum þess að koma fyrir 10 m háum ljósastölpum við Þrengslaveg á völdum stöðum þar sem vænta megi að útsýni frá veginum breytist.

Í svörum Orkuveitunnar kemur fram að fyrirtækið telji sig hafa greint frá sjónrænum áhrifum á fullnægjandi hátt í greinargerð með tilkynningu fyrirhugaðrar framkvæmdar. Með svörum fylgi ljósmyndir þar sem sjónræn áhrif ljósastöpla séu skoðuð út frá sýn til mannvirkjanna af sambærilegri lýsingu á Þingvallavegi auk þess sem til frekari skýringa hafi fyrirhugaðir ljósastöplar verið færðir inn á ljósmyndir af vegi um Þrengsli.

Í frekari umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin telji að sýna verði fram á að framkvæmdin muni ekki hafa í för með sér umtalsverð sjónræn áhrif. Að mati stofnunarinnar hafi það ekki verið gert og leiki enn vafi á því hversu mikil sjónræn áhrif framkvæmdarinnar verði.

## NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Um er að ræða lagningu háspennu- og ljósastrengja ásamt því að reisa um 450 ljósastólpa sem verða 10 m háir og setja upp 5 smáspennistöðvar fyrir veglýsingu við þjóðvegi 38 og 39 frá Svínahrauni að nýju hringtorgi í Þorlákshöfn eða alls um 24 km leið. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 3 b í 2. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

**Áhrif á jarðmyndanir og gróður.** Fyrir liggur að viðkomandi framkvæmd, sem fellur undir 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, er lagning jarðstrengs til að flytja raforku utan þéttbýlis allt að 24 km leið. Ljóst er að nokkuð rask verður af lagningu strengsins en þar sem hann verður lagður meðfram núverandi þjóðvegi og um þegar raskað svæði telur Skipulagsstofnun að áhrif rafstrengslagningar á jarðmyndanir og gróður verði ekki veruleg.

**Sjónræn áhrif.** Reistir verða um 450, tíu m háir ljósastöplar með 50 m millibili um 24 km vegalengd. Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda geti verið af völdum umræddra ljósastöpla á umferðaröryggi, auk sjónrænna áhrifa þeirra. Skipulagsstofnun telur að ekki sé unnt að líta framhjá því að ljósastöplarnir koma til með að hafa áhrif á ásýnd svæðisins um Þrengsli og í átt að Þorlákshöfn umfram þau áhrif sem núverandi vegur hefur á yfirbragð annars lítt snortins svæðis. Þannig telur Skipulagsstofnun að fyrirhugaðir ljósastaurar komi til með að hafa sammögnuð áhrif með veginum á landslagsásýnd svæðisins sem séu líkleg til að verða töluvert neikvæð. Auk þess er ljóst að í myrkri verða staurarnir mun meira áberandi en vegurinn sjálfur sem þeim er ætlað að lýsa upp þar sem ljós þeirra munu sjást langar leiðir að, einkum þegar fjær dregur þéttbýlinu í Þorlákshöfn.

**Áhrif á umferðaröryggi.** Í greinargerð Orkuveitu Reykjavíkur kemur fram það mat að til lengri tíma litið megi búast við að raflýsing þjóðvega 38 og 39 hafi jákvæð áhrif á umferðaröryggi í myrkri. Hins vegar sé ljóst að slyshætta skapist með tilkomu stauranna en því sé mætt með því að hafa ljósastólpana eftirgefanlega með brotflati sem dragi úr tíðni eða líkindum á hættulegum slysum. Orkuveita Reykjavíkur bendir á aukin þægindi fyrir vegfarendur við akstur á upplýstum vegi í dreifbýli og hefur Sveitarfélagið Ölfus tekið undir það sjónarmið. Umferðarstofa gerir ekki athugasemdir við framkvæmdina m.t.t. umferðaröryggis en leggur til ákveðnar aðgerðir sem miða eigi að því að draga úr hraðakstri. Vegagerðin telur í umsögn sinni dags. 13. febrúar 2007 að hefðbundið samráð og umsagnir skv. ákvæðum vegalaga muni duga. Þannig gerir Vegagerðin engar athugasemdir við að reistir verði umræddir

450 staurar með 50 m millibili í vegöxl eða að þeir kynnu að hafa áhrif á umferðaröryggi.

Skipulagsstofnun spurðist fyrir um stefnu Vegagerðarinnar er varðar lýsingu vega í dreifbýli í bréfi dags. 23. nóvember 2006, þegar ofangreint máli var á fyrirspurnarstigi. Í svari Vegagerðarinnar dags. 6. desember 2006 kom eftirfarandi fram: *"Ekki liggur fyrir að veglýsing auki á umferðaröryggi utan þéttbýlis, reyndar sé það augljóst að hætta á árekstri við ljósastaura ógni umferðaröryggi hins vegar verði veglýsing í mörgum tilvikum til aukinna þæginda fyrir vegfarendur"*.

Skipulagsstofnun er sett í nokkurn vanda með fyrrnefndu álitu Vegagerðarinnar dags. 6. desember 2006 og því álitu sem fram kemur í umsögn Vegagerðarinnar frá 13. febrúar sl. Í heimildaskrá greinargerðar Orkuveitu Reykjavíkur, sem fylgdi tilkynningu til Skipulagsstofnunar, er skýrsla sem Vegagerðin fól Haraldi Sigþórssyni verkfræðingi hjá Línuhönnun ásamt fleirum að vinna árið 2001 og útgefin var ári síðar. Línuhönnun var m.a. falið að afla upplýsinga um erlenda reynslu af lýsingu þjóðvega í dreifbýli, leggja mat á hvort lýsing muni bæta umferðaröryggi á Hellisheiði og koma með tillögur um, hvar og með hvaða hætti lýsing gæti bætt umferðaröryggi á þjóðvegum almennt. Niðurstöður skýrslunnar, sem kom út árið 2002, voru m.a. eftirfarandi: *"Ekki er hægt að búast við neinum ávinningi við lýsingu Suðurlandsvegar yfir Hellisheiði....Hér er mælt með því, að vegkaflar í dreifbýli verði ekki lýstir upp"*. Samhljóða álit kom fram í grein í Framkvæmdafréttum Vegagerðarinnar, 6. tölublaði 2006 eftir þá Rögnvald Jónsson þáverandi framkvæmdastjóra framkvæmdasviðs Vegagerðarinnar og Harald Sigþórsson hjá Línuhönnun en greinin byggði á fyrrnefndri skýrslu. Í greininni er sérstaklega hnykk á að ekki sé hægt að búast við neinum ávinningi við lýsingu Suðurlandsvegar, *hvað umferðaröryggi varðar*.

Skipulagsstofnun getur tekið undir að því fylgi ákveðin þægindi að aka í myrkri eftir upplýstum vegi en í mörgum tilfellum á vegum utan þéttbýlis, eins og rakið var í fyrrnefndri skýrslu, þegar veðuraðstæður eru óhagstæðar, s.s. þegar snjókóf er mikið má hins vegar draga í efa ágæti slíkrar lýsingar. Eins og kom fram í svari Vegagerðarinnar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 6. desember sl. er augljós hætta á ákeyrslu á ljósastaura sem eru í vegöxl með 50 m millibili. Vegagerðin hefur við veglagningu um óslétt land í dreifbýli, einkum um hraunasvæði, lagt áherslu á nauðsyn þess að slétta út hvers konar ójöfnur á öryggissvæði, sem geta verið allt að 7 m breið, sitt hvoru megin vegar til þess að freista þess að draga úr alvarleika slysa við útafakstur. Orkuveitan hefur kynnt að eingöngu verði notaðir eftirgefanlegir ljósastöplar með brotfleti sem eiga að lágmarka tjón við árekstur. Í svörum Vegagerðarinnar dags. 28. mars við fyrirspurn Skipulagsstofnunar kom fram að eftirgefanlegir stöplar sem fyrirhugað væri að setja upp einkenndust af því að við ákeyrslu dragi lítið sem ekkert úr hraða ökutækisins. Hins vegar fengust ekki svör við því hvort reynsla væri af slíkum stöplum héraendis er varðar ákeyrslur og slysa eða hvort að Vegagerðin liti ekki á ljósastöplana sem föst mannvirki.

Í fyrrnefndri skýrslu Línuhönnunar hefur verið bent á að sú öryggistilfinning sem ökumenn upplifi við akstur á upplýstum vegi í dreifbýli geti þýtt að umferðarhraði aukist og þar með sé um falskt öryggi að ræða.

Í gögnum málsins liggja hvorki fyrir upplýsingar um núverandi umferðarmagn á umræddum vegarkafli né áætluð aukning umferðar með tilkomu raflýsingar. Þá hefur ekki verið spáð fyrir um eða það metið hve stór hluti núverandi umferðar um Hellisheiði færi um upplýstan veg um Þrengsli. Í þessu sambandi er vert að hafa í huga varðandi umferðaröryggi að þjóðvegir 38 og 39 eru með eina akrein í hvora átt

en vegur yfir Hellisheiði með 2 akreinar í eina átt og eina akrein í hina á löngum köflum.

Í ljósi þess sem er rakið hér að framan telur Skipulagsstofnun verulega óvissu vera til staðar um áhrif fyrirhugaðra ljósastöpla á umferðaröryggi. Stofnunin lítur þannig á að eitt meginmarkmið þess að ráðist er í framkvæmdir við samgöngumannvirki í dreifbýli, fyrir utan að bæta samgöngur milli tiltekinni staða, sé að auka umferðaröryggi miðað við núverandi aðstæður. Með fyrirhuguðum framkvæmdum virðist sá möguleiki vera fyrir hendi að umferðaröryggi versni miðað við núverandi aðstæður. Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaðar framkvæmdir við að reisa 450 ljósastöpla með 50 m millibili um 24 km vegalengd kunni að hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér á umferðaröryggi vegfarenda.

Í samræmi við 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu Orkuveitunnar við tilkynningu, umsagnir, viðbrögð Orkuveitu Reykjavíkur vegna þeirra og svör Vegagerðarinnar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar. Á grundvelli þessara gagna og í ljósi þess sem að framan segir er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að raflýsing þjóðvega 38 og 39 kunni að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því háð mati á umhverfisáhrifum.

Ennfremur vísast til eftirfarandi atriða sem tilgreind eru í 3. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum:

- Eðli framkvæmdar með tilliti til slyshættu og sammögnunaráhrifa með öðrum framkvæmdum og slyshættu.
- Eiginleika framkvæmdarinnar og áhrif hennar m.t.t. til fjölda fólks sem ætla má að verði fyrir áhrifum og hverjar séu líkur á áhrifunum.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 2. maí 2007.

Stefán Thors

Jakob Gunnarsson

Afrit.

Umhverfisráðuneytið, Sveitarfélagið Ölfus, Fornleifavernd ríkisins, Heilbrigðiseftirlit Suðurlands, Orkustofnun, Umferðarstofa, Umhverfisstofnun og Vegagerðin.

