



# Framkvæmda- fréttir 10. tbl. / 13



Hringvegur (1) í Hveradalabrekku. Vesturmörk útböðs sem auglýst er í þessu bláði. Sjá auglýsingu og yfirlitsmynd á bls. 6-7.

Hér er birt greinargerð um Álftanesveg sem vegamálastjóri og bæjarstjórinn í Garðabæ hafa skilað til innanríkisráðherra. Myndefni úr skipulagsuppráttum er sleppt hér ásamt hluta viðauka. Greinargerðina í heild má sjá á [vegagerdin.is](http://vegagerdin.is)

## Álftanesvegur - greinargerð

### Inngangur

Með bréfi, dags. 22. apríl 2013, óskaði innanríkisráðherra, Ögmundur Jónasson, eftir því að Vegagerðin og Garðabær fari sameiginlega að nýju yfir forsendur nýs Álftanesvegar, skýri forsögu og val á lausnum, og kanni hvort unnt er að vinna að samgöngubótum í meiri sátt við málsvara náttúruverndar. Fram kom í bréfinu að verkid hefur verið boðið út í samræmi við ákvörðun Alþingis og að vegarstæðið hafi verið valið í samræmi við aðalskipulag sveitarfélagsins, lögum samkvæmt.

Meginforsendan fyrir vali á legu nýs Álftanesvegar í Garðahrauni er ákvörðun Garðabæjar á sínum tíma um að

fram tíðarbyggingarland yrði á Garðaholti auk þess sem miðað var við að stækka núverandi íbúðabyggð í Garðahrauni. Þá var einnig horft til þess að byggingarsvæðið á Garðaholti lægi að hraunjaðrinum og Álftanesvegur kljúfi ekki byggðina eins og raunin yrði með núverandi vegarstæði.

Þeir sem andmælt hafa færslu Álftanesvegar benda á að áform um ný byggingarsvæði og mikla fjölgun íbúa hafi ekki gengið eftir. Telja þeir litlar líkur á mikilli íbúafjölgun á Álftanesi eða Garðaholti á næstu árum. Umferðaraukning í líkingu við það sem gert er ráð fyrir í skipulaginu sé því ekki raunhæf og endurbætur á núverandi vegi geti komið í stað færslu vegarins, enda séu ekki mikil umferðarvandamál á veginum eins og hann er í dag.

Ljóst er að framangreind atriði vega þungt þegar farið er enn einu sinni yfir forsendur fyrir færslu Álftanesvegar. Eftirfarandi umfjöllun lýsir niðurstöðum þeirrar yfirferðar. ▶

## Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 10. tbl. 21. árg. nr. 607 27. maí 2013

Ritsjórn  
og umsjón útgáfu:  
**Viktor Arnar  
Ingólfsson**  
Ábyrgðarmaður:  
**Gunnar Gunnarsson**  
Prentun: Oddi

Ösk um áskrift sendist til:  
**Vegagerðin**  
**Framkvæmdafréttir**  
**Borgartúni 7**  
**105 Reykjavík**  
eða með tölvupósti til:  
**vai@vegagerdin.is**

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útböðs-framkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útböð eru kynnt, útböðsauglýsingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttæfni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Útgáfa er óregluleg og nokkrar vikur geta liðið milli tölublaða. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur, fjölmiðlar og áhugafolk. Áskrift er endurgjaldslaus.

## ► Skipulag

Álftanesvegur í nýrri legu í Garðahrauni hefur verið á aðalskipulagi Garðabæjar frá 1995. Í aðalskipulagi frá 1985 er Álftanesvegur sýndur í legu sem er nálægt núverandi legu en aðrir vegir eru sýndir víða um Garðahraunið. Við auglýsingu aðalskipulagsins 1995-2015 búrúst athugasemdir við legu vegarins frá ýmsum aðilum. Í greinargerð vegna athugasemdana var lega vegarins rökstudd á eftirfarandi hátt:

„Ástæður þess að Álftanesvegur er færður eru einkum tvær. Í fyrsta lagi tengjast hluta Álftanesvegur í dag um 15 hús og gætu þau orðið allt að 30 á fullbyggðu svæðinu. Um er að ræða margar tengingar inn á veginn. Þegar Garðaholt og Bessastadahreppur eru fullbyggð, er áætlað að umferð á Álftanesvegi verði um 17.000 bílar/sólarhring. Er augljóst að ekki er unnt að tengja þessi hús við núverandi Álftanesveg í framtíðinni, og verður hann því að færast, og gamli vegurinn verður þá safngata fyrir húsin. Í öðru lagi er gert ráð fyrir stækkun byggingarsvæðisins á Garðaholti vestan hraunjaðarins, og er óeðlilegt að vegurinn kljúfi byggðina í sundur, og er því heppilegt, að hann liggja norðan byggðarinnar.“

Frá því að þetta var ritað í júlí 1997 hafa ýmsar forsendur breyst. Gert hefur verið nýtt deiliskipulag af því svæði sem um ræðir og var lóðum fjölgað á þegar byggðu svæði sunnan vegar og skipulagt nýtt hverfi norðan vegar. Er fjöldi íbúða nú í fullbyggðu hverfi áætlaður 88 í stað 30 áður. Styður það enn frekar við náðsyn þess að vegurinn verði fluttur. Inn á veginn eru 10 tengingar á 800 m löngum kafla.

Þau svæði í Garðabæ sem nýr Álftanesvegur mun þjóna eru Garðahraun (Prýði), Garðaholt, þjónustusvæði í Garðaholti norðan Álftanesvegur og Álftanes. Þær aðalskipulagsáætlanir sem í gildi eru á svæðinu eru aðalskipulag Garðabæjar 2004-2016 og aðalskipulag Álftaness 2005-2024. Ákveðið hefur verið að ráðast í gerð nýs aðalskipulags fyrir hið nýja sameinaða sveitarfélag og má gera ráð fyrir að það verði staðfest árið 2016.

Í dag eru um 950 íbúðir á svæðinu með um 2.800 íbúum.

Garðaholtið beggja vegna vegstæðis Álftanesvegur myndar stærsta óbyggða svæðið á umferðarsviði Álftanesvegur. Stærð þess er um 140 ha. Garðahraun er mikið til fullbyggt og aðeins er gert ráð fyrir um 20-30 nýjum íbúðum í Garðahverfi. Óbyggð svæði á Álftanesi eru umfangslítill og má í mesta lagi reikna með um 200 íbúðum til viðbótar þar til bæjarhlutinn verður fullnýttur.

Þegar litið er til framtíðarbyggingarmagns og íbúafjölda skiptir mestu hver þéttleiki verður á byggðum svæðum og er hann skilgreindur sem fjöldi íbúða á hektara í aðalskipulagi. Það er því Garðaholtið sem skiptir langmestu máli þegar umferðarsvið Álftanessvegur er skoðað. Er þá reiknað með að um fimmtungur Garðaholtsins sé nýttur sem atvinnusvæði en svæðið er skilgreint sem blönduð byggð.

Meðalþéttleiki er 10,5 íbúðir/hektara í Garðabæ en 10,8 íbúðir/hektara á Álftanesi. Í aðalskipulagi Garðabæjar og Álftaness er almennt gert ráð fyrir meiri þéttleika nýrra íbúðarsvæða enda er það í samræmi við markmið svæðis-skipulags höfuðborgarsvæðisins. Í aðalskipulagi Garðabæjar er reiknað með lágmarksþéttleika íbúðarbyggðar í Garðaholti 12,6 íb./ha. en hámarksþéttleika 21,1 íb./ha. Til álita kemur við endurskoðun aðalskipulags að þéttleiki byggðar verði meiri, t.d. í líkingu við þéttleika byggðar í Urriðaholti sem er 26,7 íb./ha.

Því má reikna með að þegar fullbyggt verður á umferðarsviði Álftanesvegur að þar verði 3.000-5.000 íbúðir og íbúafjöldi 8.000-13.000. Er þá miðað við 2,7 íbúa/íbúð.

Er það því 2,8-4,6 sinnum meiri íbúðafjöldi á umferðarsviði en nú er og aukning umferðar er samsvarandi. Með þessu móti gæti umferð á Álftanesvegi orðið um 16 - 26.000 bílar á sólarhring allt eftir ákvörðun um byggingarmagn.

Eins og bent hefur verið á hefur hraði uppbyggingar á svæðinu á undanfönum árum ekki verið í samræmi við upphaflegar áætlanir. Varla þarf að taka fram að það sama gildir um allt höfuðborgarsvæðið. Meginmálið er hins vegar að aðalskipulag lýsir sýn til langs tíma óháð tímabundnum hagsveiflum sem hafa ætíð stýrt hraða uppbyggingar hjá sveitarfélögum.

Bæjaryfirvöld í Garðabæ telja líklegt að með sameiningu Garðabæjar og Sveitarfélagsins Álftaness verði uppbygging á Garðaholti sett fram í forgangsröðunina en ella. Niðurstaða sveitarfélagsins er því sú að engar breytingar hafi orðið eða séu fyrirhugaðar á skipulagi eða þróun byggðar sem breyti forsendum fyrir færslu Álftanesvegur.

Varðandi deiliskipulag Prýðishverfisins er nauðsynlegt að fram komi að hverfið og nýr Álftanesvegur eru framkvæmdir af einni samofinni heild. Prýðishverfið er hannað upp að nýjum Álftanesvegi. Allar framkvæmdir valda óafturkræfum spjöllum eða breytingum, líka þær framkvæmdir sem urðu við gerð gatna og lóða í Prýðishverfinu.

### Umferð, umferðarspá, slysatíðni

Umferð á Álftanesvegi hefur aukist jafnt og þétt frá árinu 2000 til 2012 eða um 70%. Yfirlit yfir umferðina má sjá í töflu 1.

Ef horft er til talna hér að framan og gengið út frá að íbúum á Garðaholti og Álftanesi fjölgi um 6.000 sem er í neðri kantinum miðað við áform í aðalskipulagi Garðabæjar þá má reikna með að umferðaraukning á Álftanesvegi verði um 12.000 bílar sem bætast við þá 5.600 bíla á sólarhring sem óku um veginn árið 2012. Umferð í framtíðinni gæti því orðið nálægt 18.000 bílum á sólarhring og jafnvel enn meiri ef áform um þetta byggð ganga eftir.

Slysatíðni á Álftanesi hefur lengi verið töluvert hærri en sem nemur landsmeðaltali eins og sjá má á töflu 2.

Umferð Álftanesvegur	Ár	ÁDU	%
	2000	3.309	100
	2001	3.389	102
	2002	3.389	102
	2003	3.450	104
	2004	3.602	109
	2005	4.473	135
	2006	4.849	147
	2007	5.270	159
	2008	5.172	156
	2009	4.927	149
	2010	4.782	145
	2011	5.936	179
	2012	5.614	170

Tafla 1.

Slysatíðni	Álftanes-vegur	Landið
	Ár	
	2000	2,66 2,07
	2001	2,20 1,93
	2002	3,19 1,94
	2003	2,75 1,86
	2004	1,50 1,94
	2005	3,18 1,83
	2006	2,09 1,82
	2007	3,08 1,59
	2008	1,31 1,20
	2009	1,24 1,27
	2010	0,28 1,09
	2011	1,94 1,21
	Meðal	2,12 1,65

Slysatíðni er skilgreind sem fjöldi slysa pr. milljón ekinna km.

Tafla 2.

## O - lausn, not á núverandi vegarstæði

Við gerð frummatsskýrslu framkvæmda við Álftanesveg var nokkur umfjöllun um hvort svokallaður O - kostur kæmi til álita sem valkostur við framkvæmdirnar. Í frummatsskýrslunni segir eftirfarandi:

„Núverandi vegur hefur lítið burðarþol, ófullnægjandi undirbyggingu og kemur ekki til með að anna auknum umferðarþunga samkvæmt umferðarspá. Auk þess er öryggi vegarins óásættanlegt þar sem beygjur eru of krappar, blindhæð er á veginum og hann of mjór. Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta vegasamband, auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur um Álftanes á kaflanum frá Hafnarfjarðarvegi, um Engidal að Suðurnesvegi í Bessastadahreppi.

Auk vegtæknilegra annmarka núverandi vegar liggja tvær aðrar ástæður að baki fyrirhugaðri nýrri legu Álftanesvegur. Í fyrsta lagi tengjast heimreiðar um 15 húsa beint inn á veginn, en þau gætu orðið 30 þegar það svæði er orðið fullbyggt. Þetta skapar mikla hættu vegna þeirrar umferðar sem þar er nú þegar. Þessi hættu mun aukast til muna þegar tengingum fjölga og umferð eykst. Því er nauðsynlegt að gamli vegurinn taki við hlutverki safngötu og að lögð verði ný stofnbraut. Í öðru lagi er gert ráð fyrir stækkun byggingarsvæðis á Garðaholti vestan hraunjaðarins. Til þess að það nái hagkvæmri stærð er færsla vegarins til norðurs nauðsynleg, en óæskilegt er að vegurinn kljúfi byggðina í sundur vegna verri landnýtingar og vegamóta.“

Nokkur umfjöllun er einnig í frummatsskýrslunni um nýja veglínu í núverandi vegarstæði en þar segir:

„Þessi kostur felur í sér lagfæringar á hæðarlegu núverandi vegar án þess að færa veginn til í plani svo nokkru nemi. Beygjur verða því áfram krappar og uppfylla alls ekki kröfur sem gerðar eru til vegar af þessu tagi. Núverandi byggð við Álftanesveg setur lagfæringum af þessu tagi mjög þröngar skorður. Því er fyrirsjáanlegt að vegtæknilegar kröfur verði ekki uppfylltar nema með tilfærslu frá núverandi vegarstæði.“



Núverandi Álftanesvegur. Myndin er tekin í október 2012. Prýðishverfið í byggingu.

Um það hefur verið deilt hvort framkvæmdaraðila sé skylt að gera enn frekari grein fyrir svokölluðum O - kosti við umhverfismat framkvæmda. Í Hæstaréttardómi nr. 22/2009, þar sem fjallað er um ágreining um hvaða valkostir skuli teknir til umhverfismats, kemur fram, að framkvæmdaðili hafi forræði á hvaða kostir uppfylli markmið framkvæmdar, enda væri það mat hans í þeim efnum reist á hlutlægum og málefnalegum grunni. Þetta þýðir með öðrum orðum að ekki er skylt að leggja fram í umhverfismati framkvæmda valkost sem ekki uppfyllir kröfur um umferðaröryggi að mati framkvæmdaraðila eins og í tilfelli Álftanesvegur.

Íbúar beggja megin núverandi Álftanesvegur hafa mótmælt þeim sjónarmiðum að hætta við færslu vegarins. Telja þeir núverandi veg hættulegan, þeir hafi miðað fjárfestingar sínar við staðfest skipulag og boða skadabótakröfur á hendur Vegagerðinni og Garðabæ og skipulag vegarins og þar með hverfisins fær ekki framgang.

Á síðari stigum máls hafa komið fram hugmyndir um að leggja Álftanesveg í stökk í núverandi vegarstæði. Hugmyndir um gerð vegstokka hafa komið fram víða á höfuðborgarsvæðinu, en engin þeirra hefur fengið framgang vegna mikils kostnaðar. Má þar nefna Miklubraut frá Miklatorgi að Kringlumýrarbraut, Vesturlandsveg í Mosfellsbæ, Hafnarfjarðarveg um og sunnan Víflsstaðavegar í Garðabæ og Reykjanesbraut við Hnoðraholt í Garðabæ. Sumir þessara kosta hafa verið frumhannaðir og lagt mat á kostnað við gerð þeirra. Sammerkt er með öllum þessum hugmyndum að allar komu þær fram fyrir hrun efnahagslífsins, náðu ekki fram að ganga, og enn fjarlægara er að einhver slík hugmynd nái fram að ganga við þær efnahagslegu aðstæður sem eru og verða á Íslandi um ókomin ár. Ef tekið er mið af áætluðum kostnaði við vegstökk í Mosfellsbæ, sem er ódýrasta viðmiðið, þá má aetla að vegstökkur gegnum byggðina við Álftanesveg myndi kosta af stærðargráðunni 2.800 m.kr. og myndi þannig framkvæmdakostnaður við Álftanesveg hækka úr 800 m.kr. í 3.200 m.kr. Allt er þetta lauslega áætlað en örugglega ekki í hærri kantinum. ►



## ► Nýtt vegarstæði

Í frummatsskýrslu voru lagðar fram 3 leiðir, A, B og C, sjá meðfylgjandi mynd (*Myndinni er sleppt í þessari birtingu*). Skipulagsstofnun féllst á leiðir B og C en krafðist frekara mats á leið A. Í matsskýrslu sem síðar fylgdi frá framkvæmdaraðila var lögð fram ný leið, leið D. Leið D var að mati Fornleifaverndar ríkisins og Þjóðminjasafns Íslands góður kostur þar sem ekki væri farið yfir þekktar fornleifar. Þess var vandlega gætt að leggja veglínuna um hraunið þar sem það var sléttast og talið minnst tilkomumikið. Í niðurstöðu Skipulagsstofnunar segir að lagning Álfanesvegjar samkvæmt leiðum A, B og D hafi ekki í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.

Á síðari stigum máls komu fram þau sjónarmið að fornleifaskráningu vegna mats á umhverfisáhrifum nýs Álfanesvegjar hafi verið ábótavant. Vegagerðin fól því Ragnheiði Traustadóttur fornleifafræðingi að vinna að frekari fornleifarannsóknunum í samræmi við tilmæli Fornleifaverndar ríkisins. Með bréfi Fornleifaverndar ríkisins þann 19.06.2009 heimilaði Fornleifaverndin Vegagerðinni að raska tilteknum fornleifum í væntanlegu vegarstæði og setti skilyrði um rannsóknir og/ eða merkingar á öðrum.

Það er áréttað hér að Grænhóll, Ófeigskirkja og garðarnir hjá Garðastekk munu ekki lenda undir Álfanesvegi. Þekktar fyrirmyndir Kjarvals munu ekki raskast.

Í matsskýrslunum er gert ráð fyrir að fjöldi íbúa á Garðaholti verði 5 - 7.000 og umferð árið 2024 verði 18 - 22.000 bílar á sólarhring. Möguleg breikkun vegarins og tengingar við aðliggjandi byggð er háð útfærslu á skipulagsáætlunum á öllum stigum.



Álfanesvegur 20. október 2005. Síðan þá hefur Þrýðishverfið verið byggt norðan vegar neðst á myndinni og a.m.k. þrenn gatnamót bæst við.

## Gerð vegar

Um það hefur verið fjallað hér að framan að gert er ráð fyrir að nýr Álfanesvegur samkvæmt útboði verði svokallaður 1+1 vegur, ein akrein í hvora átt.

Skilgreina má Álfanesveg sem annars flokks stofnbraut, ekki í sama flokki og Hafnarfjarðarvegur og Reykjanesbraut svo dæmi séu nefnd. Fyllilega kæmi því til álita að leyfilegur hraði á veginum yrði eitthvað lægri en á fyrsta flokks stofnbrautunum og mætti þar hugsa sér t.d. 70 km/klst.

Við lokahönnun var veglínun lækkuð nokkuð í hrauninu og þar með dregið verulega úr líkum á að hljóðmanir verði nauðsynlegar, enda eru engar hljóðmanir í hrauninu í þeirri framkvæmd sem boðin hefur verið út.

## Staða framkvæmdar

Gerð Álfanesvegjar hefur nú verið boðin út öðru sinni. Eftir fyrra útboðið vorið 2009 voru framkvæmdir stöðvaðar eftir að þær hófust og var það vegna alvarlegrar stöðu í ríkisfjármálunum, sem kallaði á frestun ýmissa framkvæmda. Eftir nýtt útboð, sem fór fram árið 2012, var af hálfu íbúa í Þrýðishverfi farið fram á það við Skipulagsstofnun að taka formlega ákvörðun um endurskoðun á mati umhverfisáhrifa vegna framkvæmda við nýjan Álfanesveg. Í bréfi íbúanna var dregið í efa að framkvæmdaleyfi fyrir veginum, sem þar til bær yfirvöld í Garðabæ og í Sveitarfélaginu Álfanesi höfðu gefið út, væri enn í gildi þar sem framkvæmdum hafði verið frestað. Í því sambandi var bent á að þar sem framkvæmdir hefðu ekki hafist innan 10 ára frá því að Skipulagsstofnun felldi úrskurð í kjölfar umhverfismats vegna lagningar Álfanesvegjar bæri að fara fram mat á umhverfisáhrifum að nýju.

Í bréfum Skipulagsstofnunar, dags. 16.08.2012 og 23.10.2012 var komist að þeirri niðurstöðu að framkvæmdir við lagninu nýs Álfanesvegjar hafi hafist á árinu 2009 eða áður en 10 ár voru liðin frá úrskurðum stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum vegarins frá árinu 2000 og 2002. Skipulagsstofnun taldi því ekki hafa skapast forsendur til þess að taka formlega ákvörðun um nýtt umhverfismat skv. 6. mgr. 11. gr. eldri laga um mat á umhverfisáhrifum

Í bréfi íbúa við Mosprýði og Dalprýði til Vegagerðarinnar, dags. 24. október 2012 var því haldið fram að framkvæmdaleyfi vegna lagningar nýs Álfanesvegjar væri fallið úr gildi. Vegagerðin svaraði bréfinu 2. nóvember 2012 og vísaði til áhlits Skipulagsstofnunar um að framkvæmdir við veginn hafi hafist á árinu 2009 og því væri framkvæmdaleyfi í gildi.

Niðurstaða í bréfi Vegagerðarinnar var kærð til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála sem vísaði málinu frá með úrskurði sínum þann 22.03.2013, sjá fylgiskjal.

Eins og fram hefur komið hér að framan hafa engar breytingar orðið á skipulagslegum og umhverfislegum forsendum vegarlagningarinnar. Er því ekki tilefni til að efna til nýs umhverfismats vegna hennar sem hverfandi líkur eru á að upplýsi málið frekar. Sú breyting hefur í millitíðinni orðið á lögum um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda að Skipulagsstofnun úrskurðar ekki um framkvæmdir heldur gefur álit sitt á þeim. Framkvæmdaleyfið er síðan alfarið í höndum sveitarfélaganna. Ef framkvæmdaleyfið er ekki í samræmi við álit Skipulagsstofnunar skal það rökstutt sérstaklega, en endanleg leyfisveiting er í höndum sveitarfélaganna.

Vegagerðin hefur tilkynnt verktakafyrirtækinu ÍAV að hún hyggt taka tilboði verktakans í gerð Álfanesvegjar og hefur öðrum bjóðendum einnig verið tilkynnt þar um. Verktakinn hefur lagt fram framkvæmdaáætlun sína og á einungis eftir að skrifa undir verksamning áður en framkvæmdir geta hafist. Eins og innanríkisráðherra óskaði eftir í bréfi sínu þann 20. apríl var ákveðið að undirritun samnings færi ekki fram fyrr en eftir þá yfirferð sem lýst er í greinargerð þessari. Framkvæmdin verður síðan undir ströngu eftirliti og verður komið í veg fyrir allt óþarfa rask í hrauninu sem annars staðar.

## Málsvarar náttúruverndar

Nefnd hafa verið hér að framan helstu andmæli þeirra sem mótmælt hafa færslu Álfanesvegjar, og önnur eru talin upp í fylgiskjali ásamt umsögnum um einstök atriði. Í bréfi innanríkisráðherra, dags. 22.04.2013, er óskað eftir að kannað verði hvort unnt er að vinna að samgöngubótum í meiri sátt við málsvara náttúruverndar. Við yfirferð á þessum atriðum kemur í ljós að í raun snúast andmælin yfirgnæfandi að því að vegurinn verði yfirhöfuð færður frá núverandi vegarstæði og yfir á nýjan stað í Garðahrauni. Ekki eru gerðar neinar athugasemdir við legu vegarins í hrauninu eða tillögur gerðar um breytingar á henni. Þó hafa verið gerðar athugasemdir við mislæg gatnamót og að vegslaufur eyðileggi hraunbrúnina að austanverðu, auk þess sem það sé dýr framkvæmd. Garðabær og Vegagerðin munu í tilefni af því kanna og stefna að því að þar komi hringtorg og undirgöng fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur í stað mislægra gatnamóta, enda hafi það ekki áhrif á framkvæmdina að öðru leyti. Hins vegar er ekki unnt að verða við þeirri ósk að hætt verði við færslu vegarins og rök fyrir því eru tíuðuð annars staðar í greinargerðinni.

## Niðurstaða

Það er sameiginleg niðurstaða bæjarstjórnar Garðabæjar og Vegagerðarinnar að ekki sé ástæða til að breyta frá þeirri ákvörðun um verkframkvæmdir við Álfanesveg sem

ákveðnar voru þegar útboð var auglýst á síðasta ári. Forsendur fyrir færslu vegarins í nýtt vegstæði voru vel rökstuddar og hafa enn frekar verið festar í sessi með uppbyggingu Þrýðishverfisins. Engar forsendur hafa breyst varðandi gerð vegarins og uppbyggingu í Garðabæ frá því að umhverfismat framkvæmdarinnar fór fram. Öll tilskilin leyfi eru fyrir hendi og hafa verið af þar til bærum úrskurðaraðilum staðfest lögmæt og gild. Verktaka hefur verið tilkynnt um að gengið verði til samninga við hann um fullgilt tilboð hans. Hugsanlegt er að frekari stöðvun framkvæmda gæti leitt til bótaskyldu gagnvart verktakanum. Þá hafa íbúar við núverandi Álfanesveg lýst yfir hugsanlegri bótaskyldu á hendur Vegagerðinni og Garðabæ ef horfið verður frá samþykktu skipulagi sem bygging húsa þeirra byggðist á.

21.05.2013

Hreinn Haraldsson vegamálastjóri  
Gunnar Einarsson bæjarstjóri

## Viðaukar

1. Sjónarmið þeirra sem leggja gegn færslu Álfanesvegjar
2. Sjónarmið fylgjenda lagningar Álfanesvegjar
3. Úrskurður Skipulagsstofnunar: Álfanesvegur. Úrskurður eldri en 10 ára. Dags. 16.08.2012. (*Ekki birtur hér*)
4. Úrskurður úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, dags. 22.03.2013, um kæru vegna ákvörðunar Vegagerðarinnar um að halda óbreyttum áformum um lagningu nýs Álfanesvegjar. (*Ekki birtur hér*)

## Viðauki 1. Sjónarmið þeirra sem leggja gegn færslu vegarins

*Umsagnir Vegagerðarinnar og Garðabæjar er skáletraðar:*

Stóru áformin um mikla fjölgun íbúa gengu ekki eftir.

*Sýn í aðalskipulagi er til langs tíma og er ekki nákvæmlega tímasett. Áformin eru óbreytt þótt einhver seinkun hafi orðið. Sjá kafla Skipulag*

Ekki skoðað nægilega að bæta öryggið á gamla veginum.

*Erfiðasti staðurinn til að lagfæra eru hinar 10 tengingar við veginn á 800 m löngum kafla. Ekkert rými er til staðar til að gera hliðarvegi og fækka tengingum. Sjá 0 -lausn, not núverandi vegar.*

Rökstuðningur um að friða aðeins hluta Gálghrauns ekki nógu sannfærandi.

*Friðunin var staðfest af umhverfisráðherra.*

Eldhraun njóta sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er

*Val veglína tók mið af því að fara yfir sléttasta hluta hraunsins. Allt hefur verið gert frá upphafi til að lágmarka röskun Garðahrauns.*

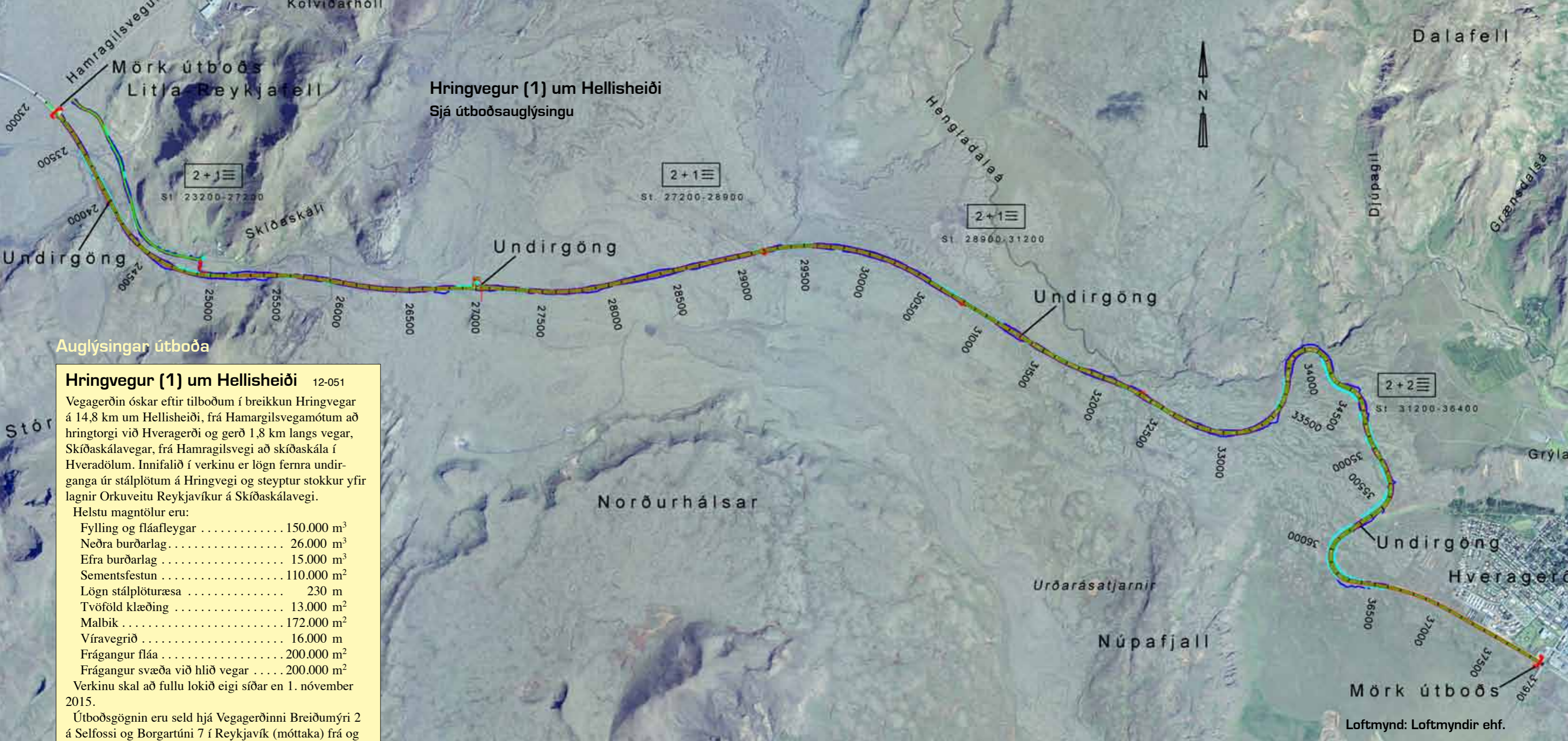
Fornleifaskráning 1999, matið byggir á henni. Vantar stíga, Grænhól, Ófeigskirkju, fjárborg og garðsveggi (1. matjurtagarðurinn?). Engar fornleifarannsóknir hafa farið þarna fram.

*Sjá umfjöllun í greinargerð, kafla Nýtt vegarstæði.*

Grænhóll og Ófeigskirkja munu lenda undir nýjum Álfanesvegi. Einnig garðarnir hjá Garðastekk. Sker sundur Mósólóða og Garðagötu og liggur yfir Engidalstíg að hluta. Ef Vífilsstaðavegur=Mósólóði hverfur undir veg.

*Sjá næstu athugasemdir að ofan. Grænhóll, Ófeigskirkja og garðarnir hjá Garðastekk munu ekki lenda undir Álfanesvegi. Garðastekkur er utan vegsvæðisins og verður ekki fyrir skemmdum. Sjá Nýtt vegarstæði.* ►





### Auglýsingar útboða

#### Hringvegur (1) um Hellisheiði 12-051

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í breikkun Hringvegur á 14,8 km um Hellisheiði, frá Hamragilsvegumótum að hringtorgi við Hveragerði og gerð 1,8 km langs vegar, Skíðaskálavegar, frá Hamragilsvegi að skíðaskála í Hveradölum. Innifalið í verkinu er lögn fernra undirganga úr stálplötum á Hringvegi og steypur stokkur yfir lagnir Orkuveitu Reykjavíkur á Skíðaskálavegi.

Helstu magntölur eru:

Fylling og fláafleygar	150.000 m <sup>3</sup>
Nedra burðarlag	26.000 m <sup>3</sup>
Efra burðarlag	15.000 m <sup>3</sup>
Sementsfestun	110.000 m <sup>2</sup>
Lögn stálplöturæsa	230 m
Tvöföld klæðing	13.000 m <sup>2</sup>
Malbik	172.000 m <sup>2</sup>
Víravegrið	16.000 m
Frágangur fláa	200.000 m <sup>2</sup>
Frágangur svæða við hlið vegar	200.000 m <sup>2</sup>

Verkinu skal að fullu lokið eigi síðar en 1. nóvember 2015.

Útboðsgögnin eru seld hjá Vegagerðinni Breiðumýri 2 á Selfossi og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 27. maí 2013. Verð útboðsgagna er 10.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 25. júní 2013 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.

Verkefnið er auglýst á Evrópska efnahagssvæðinu.

- ▶ Kjarvalsklettur eru ekki friðaðir. Við vegagerð í hrauninu munu ýmsar fyrirmyndir hans raskast eða rofna úr tengslum við hraunið eins og það er í dag (úr bæklingi)

Þekktar fyrirmyndir raskast ekki af gerð Álftanesvegur. Sjá Nýtt vegarstæði.

Útboð 2009 – nokkrir valkostir en 0-laussn sleppt. 2002; ekki fýsilegur kostur...ekki önnur rök. Á þó að gera skv. lögum.

Sjá umfjöllun í greinargerð, Kafli 0 - lausn, not á núverandi vegarstæði. Þar kemur fram að samkvæmt Hæstaréttardómi er ekki skylt að leggja 0 - lausn fram til mats.

Telja að framkvæmdaleyfi sé fallið úr gildi.

Úrskurður liggur fyrir um að framkvæmdaleyfið er ekki úr gildi fallið. Sjá kafla Staða framkvæmdar.

Umhverfismat 10 ára. Jafnvel þótt það sé talið löglega gilt hefur margt breyst á þessum 10 árum, umhverfisvitund, Vífilsstaðavegur ekki með í framkvæmdinni og engin 8.000 manna byggð á Garðaholti. Forsendur um umferð og fleira hafa því breyst sem kallar á nýtt umhverfismat.

Engar forsendur um umferð hafa breyst þótt hugsanlega hafi orðið einhver seinkun á uppbyggingu. Sjá kafla Umferð, umferðarspá, slysatíðni. Vífilsstaðavegur er eftir sem áður á aðalskipulagi Garðabæjar.

Vegstæði fyrirhugaðs Vífilsstaðavegar hefur ekki verið friðlýst. Sagður inni í lengri framtíð. Eyðileggur ennþá stærri hluta hraunsins, Móslóða o.fl.

(Engin umsögn)

Nú 6.000 bílar; litlar breytingar sl. 10 ár, engin umferðarvandamál. Ekki líkur á mikilli íbúafjölgun á Álftanesi eða á

Garðaholti á næstu árum. Vaxandi kröfur íbúa alls staðar um lækun umferðarhraða. Engar tölur um að Álftanesvegur sé einhver sérstök slysgildra.

Ekkert af þessu er rétt. Umferð hefur aukist um 70% á 12 árum. Slysatíðni á veginum er verulega yfir landsmeðaltali. Engar breytingar eru á uppbyggingaráformum á Garðaholti og Álftanesi. Til álita kemur að takmarka hámarkshraða við t.d. 70 km/klst. Sjá kafla Umferð, umferðarspá, slysatíðni og Skipulag.

Endurbætur á núverandi vegi er framtíðarlausn. Hringtorg í stað mislægra gatnamóta gefast vel.

Núverandi vegur verður ekki endurbættur vegna fjölda tenginga (10) á 800 m kafla. Hringtorg eru oft góð lausn. Sjá kafla 0 - lausn, not á núverandi vegarstæði.

Skóða möguleika á að leggja veginn í stokk í hrauninu. Stórar lóðir liggja að veginum að sunnanverðu og möguleikar á breikkun því til staðar.

Lagt hefur verið til að Álftanesvegur verði lagður í stokk

undir núverandi vegi. Hugmyndir um gerð vegstokka hafa komið fram víða á höfuðborgarsvæðinu, en engin þeirra hefur fengið framgang vegna mikils kostnaðar. Má þar nefna Miklubraut frá Miklartorgi að Kringlumýrarbraut, Vesturlandsveg í Mosfellsbæ, Hafnarfjarðarveg um og sunnan Vífilsstaðavegar í Garðabæ og Reykjanesbraut við Hnoðraholt í Garðabæ. Sumir þessara kosta hafa verið frumhannaðir og lagt mat á kostnað við gerð þeirra. Sammerkt er með öllum þessum hugmyndum að allar komu þær fram fyrir hrun efnahagslífsins, náðu ekki fram að ganga, og enn fjarlægara er að einhver slík hugmynd nái fram að ganga við þær efnahagslegu aðstæður sem eru og verða á Íslandi um ókomin ár. Ef tekið er mið af áætluðum kostnaði við vegstokk í Mosfellsbæ, sem er ódýrasta viðmiðið, þá má ætla að vegstokkur gegnum byggðina við Álftanesveg myndi kosta af stærðargráðunni 2.800 m.kr. og myndi þannig framkvæmdakostnaður við Álftanesveg hækka úr 800 m.kr. í 3.200 m.kr. Allt er þetta lauslega áætlað en örugglega ekki í hærri kantinum. ▶





► Nýr vegur veldur óafturkræfum spjöllum á hrauni, þekkt kennileiti glatast, fornar götur skerast í sundur, Kjarvalsklettur króast inni, hljóðmengun og sjónmengun eykst og hljóðmanir byrgja sýn íbúa yfir umhverfið.

Allar framkvæmdir valda óafturkræfum spjöllum, líka þær framkvæmdir sem urðu við götur og lóðir í hrauninu. Þrýðishverfið og nýr Alftanesvegur eru framkvæmdir af einni samofinni heild. Þrýðishverfið var hannað upp að Alftanesvegi.

Mislæg gatnamót og vegslaufur eyðileggja hraunbrúnina að austanverðu – mikill kostnaður.

Mislægu gatnamótin eru ekki umfangsmikil og eru að mestu á landi sem þegar hefur verið hreyft. Mislæg gatnamót auka öryggi allra vegfarenda.

#### Viðauki 2. Sjónarmið fylgjenda lagningar Alftanesvegur

(Orðrétt upp úr bréfum eða blaðagreinum):

„Við úthlutun lóða í Þrýðahverfinu í Gardahrauni lá til grundvallar skipulag um færslu Alftanesvegur.“

„Í öllu ákvörðunarferlinu hefur verið tekið tillit til umsagna og ábendinga hagsmunaaðila og lögformleg ákvörðun liggur fyrir um framkvæmd sem á ekki að víkja frá.“

„Umferðaröryggi íbúa. Tilvitnun í fésbók lögreglunnar um hraðamælingar á Alftanesvegi gegnum Þrýðishverfið: Til að gera langa sögu stutta voru 38 ökutæki mæld yfir afskiptahraða, en það gera 26% af umferðinni sem fór um á þeim tíma sem mælingin fór fram. Ekki nóg með það heldur var þeim sem hraðast ók ekið á 121 km hraða en þarna er 70 km/klst. hámarkshraði.“ ►

Til að koma til móts við mótmælendur hafa Gardabær og Vegagerðin hug á að breyta áætlunum sínum og setja hringtorg og undirgöng fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur í stað mislægra gatnamóta, sjá mannvirki sem er merkt með rauðum hring hér á loftmyndinni. (sjá einnig bls. 5)



- „Komi ekki til framkvæmda á næstunni eða þeim verði frestað má ætla að settar verði fram skaðabótakröfur sem bæði munu beinast að Vegagerðinni og bæjaryfirvöldum í Garðabæ, kröfur sem geta numið tugum milljóna króna ef lítið er til fordæma í dómum.“

„Ein af meginástæðum þess að við íbúar sóttum um lóð fyrir framtíðarheimili fjölskyldna okkar í Garðahrauni var að þar sáum við tækifæri til að búa í rólegu og fallegu umhverfi Garðabæjar í nálægð við borgina. Þá var óneitanlega ein af forsendum lóðarumsókna okkar að í hluta 1.2 í skipulagslýsingu fyrir Garðahraun við Álftanesveg er kynnt ný lega Álftanesvegur sem og að núverandi Álftanesvegur verði að safngötu.“

„Á veginum er aksturshraði hjá mörgum alltof mikill og vel yfir því sem eðlilegt getur talist í svo mikilli nálægð við íbúabyggð. Þá er hljóðmengum gifurleg. Hraðatakörkun sú sem bæjaryfirvöld sáu um að sett var á veginn hefur því miður ekki skilað þeim árangri sem væntingar stóðu til.“

„Afstaða Hraunavina og annarra umhverfissinna hefur verið á einn veg og hefur litast af kraftmikilli verndun á hraunmyndunum byggðri á sterkri sjálhverfri fagurfræði og tilfinningum. Hvergi í skrifum þessara ágætu manna og kvenna hefur verið minnst á rétt fólksins sem við gamla

Álftanesveginn býr. Íbúa sem að stærstum hluta hafa keypt sér eignir við gamla veginn á síðustu árum með fyrirheit um það, samkvæmt aðalskipulagi og deiliskipulagi, að nýr vegur verði byggður.“

„Það er í rauninni afar afstætt að þurfa að leggja lífsskilyrði íbúa við Álftanesveginn á aðra vogarskálina og á hina lífsskilyrði álfa og dvergna ásamt einsleitum verndunarsjónarmiðum hóps umhverfissinna sem á engan hátt hafa haft manndóm í sér til að minnst á rétt okkar sem við veginn búa.“

„Umferðaröryggi og vegferð íbúa bæði við Álftanesveginn gamla og íbúa sem nú búa á Álftanesi og munu búa á Garðaholtinu verða að liggja til grundvallar. Það er óhugsandi að leggja lífsskilyrði íbúanna á þessum svæðum til hliðar vegna verndunarsjónarmiða hraunmyndana og dvalarstaða dvergna og álfa sem fáir sjá og vita af. Álfka hraunmyndanir finnast um land allt í margs konar myndum.“

„Ófeigskirkja mun fara undir veginn segja Hraunavinir. Eftir því sem næst verður komist er allsendis óvíst hvar Ófeigskirkju er að finna. Heimildum ber ekki saman og fræðimenn hafa leitt að því líkum að hún hafi farið undir núverandi veg. Ófeigskirkja verður því traudla notuð sem rök eða vissa í málinu.“ ■



Núverandi Álftanesvegur. Myndin er tekin með miklu aðdrætti í október 2012 og sýnir vel merkingar sem eru nauðsynlegar vegna umferðaröryggis á þessum kafla.



Það vorar seint fyrir austan. Þessar myndir voru teknar 16. maí þegar umferðarefirlitsmenn voru á ferð á Hringvegi (1) á Jökuldal þar sem ekið er upp á Háreksstaðaleið. Bílstjórar kalla þessa brekku Skömmina. Þarna voru á fundi þeir Björn Sigurðsson frá Fellabæ og Gunnlaugur Einarsson frá Vopnafirði. Myndir: Sigurður Eyþór Valgarðsson.



## Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaraust. Það eru auglýsingar útboða sem gefa endanlegar upplýsingar.

Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdaedeildar.

Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
13-044 Vetrarþjónusta, Fróðarheiði-Breiðavík-Staðarsveit 2013-2016	2013
13-045 Vetrarþjónusta, Ólafsvík -Vatnaleið 2013-2016	2013
13-046 Vetrarþjónusta, Vatnaleið og Snæfellsnesvegur að Staðarstað og Narfeyri 2013-2016	2013
13-047 Vetrarþjónusta í Dalasýslu 2013-2016	2013
13-049 Vetrarþjónusta, Vestfjarðavegur í Reykhólasveit -Reykjanes 2013-2016	2013
13-048 Vetrarþjónusta, Brjánslækur -Bíldudalur 2013-2016	2013
13-040 Vetrarþjónusta, Húsavík - Kross-Einarsstaðir 2013-2016	2013
13-043 Vetrarþjónusta, Raufarhafnarvegur -Bakkafjörður 2013-2016	2013
13-041 Vetrarþjónusta, Einarsstaðir -Biskupsháls 2013-2016	2013
13-042 Vetrarþjónusta, Lón-Raufarhöfn 2013-2016	2013
13-030 Sementsfestun og yfirlögn á Djúpvegi (61), 2013	2013
13-015 Efnisvinnsla á Norðursvæði	2013
13-007 Svínadalsvegur (502), Leirársveitarvegur - Eyri	2013
13-005 Ingjaldssandsvegur (624), Vestfjarðavegur - Núpur	2013
12-056 Dettifossvegur (862), Dettifoss - Norðausturvegur	2013
13-006 Melasveitarvegur (505), Hringvegur - Bakki	2013
12-052 Hringvegur (1) um Múlakvísl, varnargarðar	2013

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
12-051 Hringvegur (1) um Hellisheiði	27.05.13	25.06.13
12-050 Hringvegur (1) Hamragilsvegur - Litla kaffistofan, malbikun	27.05.13	11.06.13
13-032 Vetrarþjónusta á Holtavörðuhæð 2013-2016	21.05.13	04.06.13
13-033 Vetrarþjónusta í Húnavatnssýslum 2013-2016	21.05.13	04.06.13
13-034 Vetrarþjónusta, Sauðárkrókur -Blönduós-Sauðárkrókur 2013-2016	21.05.13	04.06.13
13-037 Vetrarþjónusta, Sauðárkrókur -Siglufjörður 2013-2016	21.05.13	04.06.13
13-038 Vetrarþjónusta, Eyjafjörður að austan 2013-2016	21.05.13	04.06.13
13-039 Vetrarþjónusta, Eyjafjörður að vestan 2013-2016	21.05.13	04.06.13
13-031 Múlagöng, endurbætur á rafkerfi 2013 - 2014	21.05.13	11.06.13
13-026 Hróarstunguvegur (925), Hringvegur - Árbakki	21.05.13	04.06.13
13-003 Skagavegur (745), Skagastrandarvegur - Harrastaðir	21.05.13	04.06.13
13-014 Endurbætur á Hringvegi (1), Fornihvammur - Heiðarsporður	13.05.13	28.05.13
13-023 Niðurrekstrarstaurar fyrir brú á Mjóafjörð	13.05.13	28.05.13

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
13-002 Vatnsnesvegur (711), Hvammstangi - Ytri Kárastaðir	13.05.13	28.05.13
12-053 Hringvegur (1) um Múlakvísl, brúargerð og vegagerð	29.04.13	28.05.13
13-021 Norðfjarðargöng, eftirlit	15.04.13	28.05.13

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
13-027 Festun og yfirlögn á Pverárfjallsvegi 2013	29.04.13	14.05.13
13-016 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2013, blettanir með klæðingu	15.04.13	30.04.13
13-004 Staðarbraut (854), Aðaldalsvegur - Laxá	15.04.13	30.04.13
13-024 Biskupstungnabraut (35), styrking ofan Brúarár	08.04.13	23.04.13
13-012 Yfirlagnir á Suðursvæði 2013, malbik	08.04.13	23.04.13
13-008 Yfirlagnir á Suðursvæði 2013, klæðing	08.04.13	23.04.13
13-013 Yfirlagnir á Suðursvæði og Vestursvæði 2013, repave-fræsing og malbik	08.04.13	23.04.13
12-045 Norðfjarðargöng	24.09.12	16.04.13
13-020 Norðfjarðarvegur (92), brú á Norðfjarðará	25.03.13	16.04.13
13-011 Yfirlagnir á Austursvæði 2013, klæðing	25.03.13	09.04.13
12-055 Fáskrúðstjarðargöng endurbætur á rafkerfi 2013	17.12.12	22.01.13
12-031 Álfanesvegur (415), Hafnarfjarðarvegur - Bessastaðavegur	07.08.12	18.09.12

Samningum lokið	Opnað:	Samið:
13-018 Yfirborðsmerkingar á Suðursvæði 2013-2014, sprautuplast og mössun Vegamálun ehf., kt. 630497-2649	09.04.13	16.05.13
12-030 Norðausturvegur (85), Bunguflói - Vopnafjörður, endurútboð P.S. verktakar ehf., kt. 410200-3250	03.04.13	14.05.13
13-009 Yfirlagnir á Vestursvæði 2013, klæðing Borgarverk ehf. kt. 540674-0279	23.04.13	14.05.13

## Auglýsingar útboða

### Hringvegur (1), Hamragilsvegur - Litla kaffistofan, malbikun

13-050 Vegagerðin óskar eftir tilboðum í yfirlagnir með malbiki á Hringvegi, milli Hamragilsvegur og Litlu kaffistofunnar. Jafnframt felur verkið í sér upptekt og niðursetningu vegriðs á vegkaflanum.

Helstu magntölur eru:

Malbik, yfirlagnir . . . . . 75.000 m<sup>2</sup>

Upptekt og niðursetning vegriðs . . . . . 4,6 km

Verkinu skal að fullu lokið 1. september 2013.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Breiðumýri 2 á Selfossi og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 27. maí 2013. Verð útboðsgagna er 2.000 kr.

Skila skal tilboðum á sama stað fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 11. júní 2013 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.