



Minnisblað: Kostnaðarmat og áhættumat á þeim veghluta Bláfjallavegar sem samþykkt hefur verið að loka tímabundið.

Vegna áforma um framkvæmdir á Bláfjallasvæðinu og deiliskipulagsgerð þar að lútandi óskaði Kópavogsbær eftir að Vegagerðin setti fram áætlun um mótvægisáðgerðir vegna aksturs á svæðinu. Fyrir liggur að núgildandi vatnsvernd höfuðborgarsvæðisins kallar á mótvægisáðgerðir vegna umferðar innan Bláfjallasvæðisins. Vegna yfirstandandi umfjöllunar Skipulagsstofnunar á fyrirspurn um þörf á umhverfismati framkvæmda í tengslum við uppbyggingu á skíðasvæði höfuðborgarsvæðisins kallaði SSH eftir upplýsingum frá Vegagerðinni um framkvæmd mótvægisáðgerða frá hendi Vegagerðarinnar og tímasetningu þeirra.

Mótvægisáðgerðir miða að því að takmarka umferð innan vatnsverndarsvæðis og að leitast við að auka umferðaröryggi á þjóðvegum innan svæðisins. Umferðaröryggisaðgerðir snúa að því að koma í veg fyrir útafakstur og að lágmarka líkur á tjóni við útafakstur.

Aðgerðaráætlun:

2019. Lokun syðri hluta Bláfjallavegar fyrir almennri umferð, frá gatnamótun Bláfjallavegarog Bláfjallaleiðar og suður undir hellinn Leiðarenda. Vegagerðin hefur óskað eftir áliti Hafnarfjarðarbæjar og Kópavogsbæjar hvað þetta varðar. Jafnframt verður fyrirhuguð lokun borin undir Lögregluna á Höfuðborgarsvæðinu. Lokunin verður framkvæmd með slám framan af. Síðar verða áhrif framkvæmdarinnar metin og þá m.a. athugað hvort loka eigi með öðrum hætti. Með þessari mótvægisáðgerð fellur út akstur á 11,6 km löngum vegi með tilheyrandi hættu.

2020. Valdir verða þeir vegkaflar þar sem talið er heppilegra að setja upp vegrið en að mýkja fláa. Þetta eru vegkaflar með mjög bröttum fláa þar sem sérlega hættulegt er að aka út af vegi og talsvert efni þyrfti til að uppfylla kröfur Vegagerðarinnar um vegfláa innan öryggissvæða vega. Sett verður upp víravegrið (fláavegrið) með tilheyrandi lagfæringum.

2021. Valdir verða vegkaflar, í samráði við Heilbrigðiseftirlit Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis þar sem talin er sérleg hættu á mengun við að ökutæki færu út af vegi. Efni, sem valið verður í samráði við Heilbrigðiseftirlitið, verður mótað í vegfláa þannig að flái verði ekki brattari en 1:3, helst 1:4, og farið verður að kröfum Vegagerðarinnar um sléttleika innan öryggissvæða.

2022-2025. Sama verklag og árið 2021 verður viðhaft þar til ásættanlegum árangri hefur verið náð að mati Vegagerðarinnar og Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis.

Í fyrirspurn um matsskyldu, vegna skíðasvæðisins, dags. 12. Febrúar 2019, unnin af VSÓ ráðgjöf, kemur eftirfarandi fram varðandi ofangreinda aðgerðaráætlun:

Þar með liggur fyrir áætlun Vegagerðarinnar um mótvægisáðgerðir vegna umferðar á svæðinu. Þar með hafa verið uppfyllt þau skilyrði sem koma fram í opinberum áætlunum og komið til móts við umsagnir.

Syðri hluta Bláfjallavegar (áður 417-02) hefur þegar verið lokað en vegurinn, sem nú nefnist Leiðarendavegur (402-01), er opin frá Krýsuvíkurvegi að Leiðarenda að ósk Hafnarfjarðarbæjar. Fyrirhugaðar framkvæmdir á leiðinni frá Suðurlandsvegi að Bláfjöllum hafa þegar verið boðnar út.



Í bókun frá Umhverfis- og framkvæmdaráði Hafnarfjarðar, dags. 15.06.2020, kemur eftirfarandi fram:

Fyrir liggur beiðni um áhættumat á þeim hluta Bláfjallavegar sem nú sætir tímabundinni lokun og óskað er eftir að vinnu við það verði flýtt.

Umhverfis- og framkvæmdaráð óskar jafnframt eftir að Vegagerðin framkvæmi kostnaðarmat vegna endurbóta á þeim veghluta Bláfjallavegar sem samþykkt var að loka tímabundið vegna vatnsverndar og fyrirhugaðrar uppbyggingu á skíðasvæðinu í Bláfjöllum.

Kostnaðarmatið taki mið af því að þessi hluti Bláfjallavegar verði endurbættur með sama verklagi og fyrirhugað er að gera á þeim hluta vegarins sem er opinn frá Suðurlandsvegi.

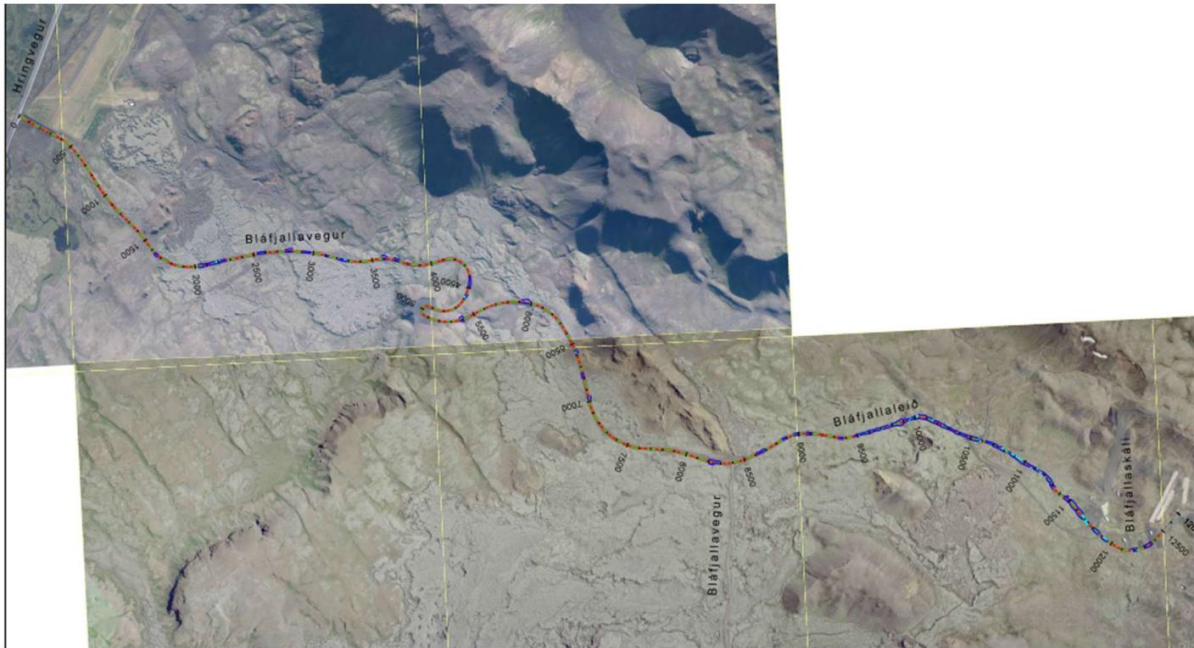
Ennfremur að framkvæmt verði nýtt áhættumat sem taki mið af endurbættum vegarhluta með tilliti til vatnsverndar, nýtingar og almannavarna.

Bláfjallavegur (417-02) náði frá Bláfjallaleið (407-01) að Krýsuvíkurvegi (42-01) og var 17,72 km langur. Leiðarendavegur nær frá Krýsuvíkurvegi (42-01) að hellunum við Leiðarenda, sem er við stöð 6.100. Veginum hefur verið lokað frá stöð 6.100 (við hellana) að Bláfjallavegi (417-01). Sá hluti vegarins sem er lokaður er u.þ.b. 11,62 km langur. Sá kafli sem er hafður opinn heitir í dag Leiðarendavegur (402-01).

Vegkaflinn sem nú hefur verið lokað (áður Bláfjallavegur 417-02) hefur ekki verið í vetrarþjónustu hjá Vegagerðinni í mörg ár. Á veturna var veginum lokað með hliði og merktur ófær.

Aðal leiðin að skíðasvæði Bláfjalla hefur verið um Bláfjallaveg (417-01) sem er 8,41 km að lengd og Bláfjallaleið¹ (417-02) sem er 4,30 km að lengd. Leiðin frá Suðurlandsvegi (1-e1) að skíðasvæði Bláfjalla er því um 12, 71 km löng. Ákveðið hefur verið að fara í framkvæmdir á þessari leið (Bláfjallavegur 417-01 og Bláfjallaleið 417-02) með það að markmiði að auka umferðaröryggi vegfarenda. Framkvæmdirnar felast fyrst og fremst í að draga úr bratta vegfláa, á völdum köflum þar sem fláinn er hvað brattastur, sjá mynd 1.

¹ Bláfjallaleið (417-02) hét áður Bláfjallaleið (407-01).



Mynd 1: Lagfæringar á vegfláa Bláfjallavegar (417-01). Dökkbláar línur sýna staðsetningu þeirra staða sem aka á fláaefni í.

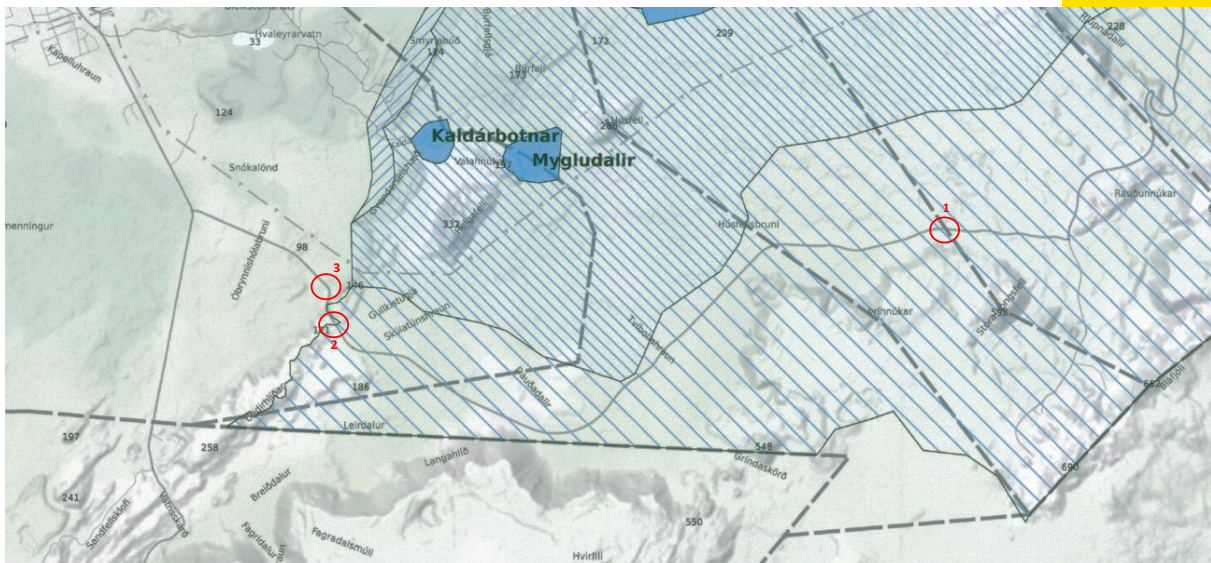
Áætlaðan kostnað vegna lagfæringanna má sjá í samgönguáætlun.

Vegagerðin hefur látið gera umferðaröryggisúttekt á Bláfjallavegi (417-02) sem nú er lokaður og einnig á Leiðarendavegi (402-01), sem var áður hluti af Bláfjallavegi (417-02).

Umferðaröryggisúttektina má sjá í viðhengi með þessu minnisblaði en skv. henni er þörf á umtalsverðum breytingum til að vegurinn geti talist ásættanlegur m.t.t. umferðaröryggis.

Starfsmenn Vegagerðarinnar fóru í vettvangsferð um Leiðarendaveg (402-01) og þann vegkafla sem nú er lokaður (áður Bláfjallavegur 417-02). Samantekt um ferðina má sjá í viðhengi með þessu minnisblaði. Í samantektinni kemur fram að fara þarf í töluverðar lagfæringar á Leiðarendavegi (402-01) og á lokaða vegkaflanum (áður Bláfjallavegur 417-02) til þess að leiðin teljist örugg fyrir þá umferð sem opnun vegarins mun hafa í för með sér.

Í vettvangsferðinni var langhalli vegarins í heild mældur og það kom í ljós að langhallinn er meiri en 6,0% á um 620 m kafla, og mældist allt að 11,0%, sjá mynd 2 og töflu 1. Í Veghönnunarreglum Vegagerðarinnar kemur fram að umferðaröryggi minnkar verulega við meiri langhalla en 6,0%.



Mynd 2: Kortið sýnir þá staði þar sem að langhalli vegarins mældist 6,0% eða yfir.

Á þremur stöðum mældist langhalli meiri en 6,0% þar af voru tveir kaflar innan vatnsverndarsvæðis. Langhallinn mældist á bilinu 6,0%-8,5% um 200 m kafla á þeirri leið sem nú hefur verið lokað, sjá hring merktan með tölustafnum 1 á mynd 2. Á um 140 m kafla mældist langhallinn 6,0%-10,0 %, sá staður var á Leiðarendavegi (402-01) og á mörkum vatnsverndarsvæðis, sjá hring merktan með tölustafnum 2 á mynd 2. Til að minnka langhalla þarf annaðhvort að framkvæma fyllingar og skeringar eða að breyta planlegu vegarins. Báðar aðferðir hafa í för með sér talsverðan kostnað og rask.

Tafla 1: Á um 620 m kafla, á þremur stöðum, mældist langhalli vegarins yfir 6,0% á Leiðarendavegi (402-01) og á þeirri leið sem nú hefur verið lokað, áður Bláfjallavegur (417-02).

Staður	Lengd [m]	Langhalli [%]
1	200	6,0-8,5
2	140	6,0-10,0
3	280	6,0-10,5

Ljóst er að það verður kostnaðarsamt að fara í lagfæringar á Leiðarendavegi (402-01) og lokaða vegkaflanum (áður Bláfjallavegur 417-02). Lagfæringarnar myndu ná yfir töluvert lengri vegalengd en lagfæringar sem stendur til að fara í á Bláfjallavegi (417-01) og Bláfjallaleið (417-02). Að auki þyrfti að lagfæra bundið slitlag á Leiðarendavegi (402-01) yrði Bláfjallavegur (áður 417-02) opnaður á nýjan leik.

Ljóst er að kostnaður við lagfæringar á umræddum vegi innan vatnsverndarsvæðis yrði umtalsvert meiri á hvern kílómetra en sá kostnaður sem samgönguáætlun gerði ráð fyrir við þann hluta sem nú hefur verið boðinn út. Vegagerðin telur ekki ástæðu til, að svo stöddu, að fara í nákvæmari greiningu á kostnaðarmati vegna endurbóta á þeim veghluta Bláfjallavegar (áður 417-02) sem samþykkt var að loka tímabundið.

KaH/EBH

Reykjavík, október 2020