

Greinargerð

Starfshópur Vegagerðarinnar og sveitarfélaga um skilavegi

Nóvember 2020

Sjónarmið sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu varðandi skilavegi og afstaða Vegagerðarinnar.

1. Reykjavík: Reykjanesbraut (Sæbraut að Ánanaustum) (41-01 og 41-02):

Sjónarmið Reykjavíkurborgar:

Reykjanesbraut innan borgarmarka er tilgreind sem stofnvegur í Samgönguáætlun 2020-2034 tilgreind í heild sinni sem stofnvegur (þjóðvegur), sbr. vegalög. Þeir vegahlutar Reykjanesbrautar sem Vegagerðin hefur skilgreint sem skilavegi eru (Sæbraut/Kalkofnsvegur/Geirsgata/Mýrargata) vestan Kringlumýrarbrautar og að Ánanaustum. Þessi vegarhluti er með umferðarmestu vegum á höfuðborgarsvæðinu og tengir stærstu löndunarhöfn landsins, eina af stærstu ferðamannahöfnum landsins og mikilvæga olíuflutningsleið fyrir höfuðborgarsvæðið við aðrar umferðamestu samgönguæðar landsins. Þá gegnir þessi vegarhluti mikilvægu tengihlutverki innan hafnarsvæðisins, sbr. hafnarreglugerð. Reykjanesbrautin í heild sinni gegnir mikilvægu hlutverki vegna flutninga fyrir atvinnulífið í landinu. Öll skynsamleg rök mæla gegn því að skilgreina þessa samgönguæð sem *skilaveg*. Það er mat Reykjavíkurborgar að Reykjanesbrautin innan borgarmarka að meðtöldum umræddum vegarkafla uppfylli skilgreiningu vegalaga og þann almenna skilning sem leggja ber í hugtakið stofnvegur (þjóðvegur í þéttbýli) og eigi ekki að teljast *skilavegur*.

Afstaða Vegagerðarinnar:

Reykjanesbraut / Sæbraut er skilavegur vestan Kringlumýrarbrautar. Á stærstum hluta kaflans hefur gatan einkenni miðborgargötu með tilliti til umferðarflæðis og vegumhverfis. Reykjavíkurborg hefur í raun yfirtekið veghald götunnar með einhliða breytingum á henni á kaflanum frá Hörpu og vesturúr. Stærstur hluti vegarkaflans er því ekki þeirrar gerðar að henta sem flutningsleið þar sem greiðfærni og umferðaröryggi er tryggt. Fallist er á að gatan uppfyllir skilyrði þess að teljast stofnvegur hvað varðar umferðarþunga, greiðfærni og umferðaröryggi á kaflanum frá Kringlumýrarbraut að Hörpu.

Vegagerðin fellst á mikilvægi þess að tengja Reykjavíkurhöfn. Auk þeirra tveggja tenginga sem eru við hafnarsvæðið í Sundahöfn er fallist á að tengja þurfi gömlu höfnina um Ánanaust á Nesbraut / Hringbraut og því eðlilegt að stofnvegur liggja að hringtorgi á mótum Ánanaustar og Mýrargötu við Granda. Það er ekki hlutverk stofnvega skv. ákvæðum vegalaga að tengja svæði innan hafna heldur endar stofnvegur þar sem hentugt er við hafnarsvæðið.

Með tilliti til framangreinds er Reykjanesbraut / Sæbraut á kaflanum vestan Kringlumýrarbrautar ekki sýnd sem meginstofnæð á gildandi svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins og er það í samræmi við stefnu Vegagerðarinnar um uppbyggingu stofnvegakerfis. Til álita kæmi að vegarkaflinn frá Kringlumýrarbraut að Hörpu teljist stofnvegur ef samstaða yrði milli Vegagerðarinnar og skipulagsyfirvalda Reykjavíkurborgar um að tryggja eiginleika vegarkaflans sem stofnvegur með tilliti til greiðfærni og umferðaröryggis.

2. Reykjavík: Höfðabakkavegur (419-01):

Sjónarmið Reykjavíkurborgar:

Höfðabakkavegur 419-01 tengir saman Vesturlandsveg framhjá framhjá Ártúnsbrekku inn á Reykjanesbraut sem auðveldar umferð inn á syðri hluta höfuðborgarsvæðisins. Höfðabakkavegur er með umferðarmestu vegum á höfuðborgarsvæðinu. Ef Höfðabakkavegar nyti ekki við væri gríðarlegur umferðarpungi settur á Ártúnsbrekku sem glímir við ærinn þunga fyrir. Á Höfðabakkavegi er stór brú yfir Elliðaár sem er mikilvægur hlekkur í stofnvegakerfinu á þessu svæði. Höfðabakkavegur er auk þess nauðsynleg hjáleid fyrir umferð um Ártúnsbrekku/Vesturlandsveg þegar á þarf að halda. Það er mat Reykjavíkurborgar að Höfðabakkavegur uppfylli skilgreiningu vegalaga sem stofnvegur (þjóðvegur í þéttbýli) og eigi ekki að teljast *skilavegur*.

Sjónarmið Vegagerðarinnar:

Fallist er á að Höfðabakkavegur á kaflanum frá Reykjanesbraut að Vesturlandsvegi uppfylli sem stendur skilyrði þess að teljast stofnvegur hvað varðar umferðarpunga á hluta vegarins. Stór hluti hans er hins vegar ekki fær um að gegna hlutverki meginstofnæðar með tilliti til greiðfærni og umferðaröryggis. Fyrirliggjandi áform um að þrengja að veginum í Elliðaárdal útiloka að svo geti orðið. Lega vegarins í dalnum veldur því að vegurinn hentar ekki sem meginstofnæð umferðar til lengri tíma með tilliti til sjónarmiða um vernd dalsins sem líklegt er að hamli uppbyggingu hans sem meginstofnæðar fyrir umferð ökutækja.

Vegagerðin bendir á að Breiðholtsbraut er greiðfær hjáleid til austurs af Reykjanesbraut og vænlegri til að tryggja tengingu suðurhluta höfuðborgarsvæðisins við Suðurlands- og Vesturlandsveg. Einnig er rétt að benda á að gera verður ráð fyrir því í uppbyggingu gatnakerfis sveitarfélaga að umferðarmiklir sveitarfélagavegir þjóni hlutverki hjáleidar fyrir stofnvegi og stuðli að jafnari dreifingu umferðar um svæðið.

3. Reykjavík: Höfðabakkavegur (419-02):

Sjónarmið Reykjavíkurborgar:

Höfðabakkavegur 419-02 er í beinu framhaldi af 419-01 og tengir saman Vesturlandsveg og áformaðar Sundabrautartengingar, sbr. Hallsvegur. Höfðabakkavegur er með umferðarmestu stofnvegum á höfuðborgarsvæðinu. Ef Höfðabakkavegar nyti ekki við væri gríðarlegur umferðarpungi settur á Vesturlandsveg sem glímir við ærinn þunga fyrir. Á Höfðabakkavegi er stór brú yfir Grafarvog sem er mikilvægur hlekkur í samgöngukerfinu á þessu svæði. Höfðabakkavegur er auk þess nauðsynleg hjáleid fyrir umferð um Vesturlandsveg þegar á þarf að halda. Það er mat Reykjavíkurborgar að þessi hluti Höfðabakkavegar uppfylli einnig skilgreiningu vegalaga sem stofnvegur (þjóðvegur í þéttbýli) og eigi ekki að teljast *skilavegur*.

Sjónarmið Vegagerðarinnar:

Þessi kafli Höfðabakkavegar tengir ekki saman sveitarfélög og uppfyllir því ekki það meginskilyrði til að teljast stofnvegur. Mikilvægi hans felst í miðlun umferðar um og úr Grafarvogshverfi innan marka Reykjavíkurborgar.

Hlutverk vegarins sem hjáleiðar takmarkast alfarið við tilvik þegar beina þarf umferð af Ártúnsbrekku en í öðrum tilvikum er vegurinn vart vænlegur valkostur í stað Ártúnsbrekku sem tenging höfuðborgarsvæðisins við stofnvegakerfið. Verði Sundabraut byggð kemur vissulega til álita að Hallsvegur þjóni hlutverki sem stofnvegur sem tengir saman sveitarfélög. Höfðabakkavegur hefði hins vegar ekki hlutverk sem stofnvegur í því vegakerfi. Vegagerðin bendir á að gera verður ráð fyrir að sveitarfélagsvegir geti þjónað hlutverki hjáleiða ef til þess kemur í einstaka tilvikum að takmarka þurfi eða loka fyrir umferð á stofnvegi.

4. Reykjavík: Hallsvegur (432-01):

Sjónarmið Reykjavíkurborgar:

Hallsvegur 432-01 var á sínum tíma skilgreindur sem mikilvæg vegatenging milli Sundabrautar og Vesturlandsvegur, ein megingtenging Sundabrautar við stofnvegakerfið á svæðinu. Með skilgreiningu á Hallsvegi sem stofnvegi var á sínum tíma verið að tryggja *veghelgun* svæðisins vegna þessara áforma. Nú hefur samgönguráðherra aftur sett á dagskrá áform um Sundabraut og Vegagerðin með Reykjavíkurborg og Faxaflóahöfnum vinnur nú að valkostagreiningu fyrir brautina. Ef þau áform ganga eftir í samgönguáætlun hlýtur Hallsvegur að vera skilgreindur sem stofnvegur. Ef áformin um Sundabraut ná ekki fram að ganga þá væri eðlilegast að fella niður veghelgunina og koma Hallsveg fyrst í viðunandi ástand áður en veginum er skilað.

Sjónarmið Vegagerðarinnar:

Í núverandi vegakerfi uppfyllir Hallsvegur ekki skilyrði þess að teljast stofnvegur. Til framtíðar litið er gert ráð fyrir að Sundabraut verði stofnvegur sem tengi Reykjavík við stofnvegakerfið. Fallst má á að gangi áform um Sundabraut eftir geti Hallsvegur með tengingu milli Vesturlandsvegur og Sundabrautar til framtíðar þjónað því hlutverki að taka við umferð milli Mosfellsbæjar og Reykjavíkur.

Með vísan til framtíðarhlutverks Hallsvegur skv. framangreindu kemur til álita að Hallsvegur verði áfram stofnvegur á meðan tryggt er að vegurinn geti uppfyllt það hlutverk með tilliti til greiðfærni og umferðaröryggis.

5. Kópavogur: Breiðholtsbraut (Nýbýlavegur 413-03):

Sjónarmið Kópavogsbæjar:

Nýbýlavegur (milli Kringlumýrarbrautar og Reykjanesbrautar) tilheyrir Breiðholtsbraut sem er í heild sinni skilgreind sem stofnvegur í samgönguáætlun 2019-2033. Nýbýlavegur er ekki aðeins mikilvæg heldur nauðsynleg tengibraut á milli tveggja höfuðstofnvega (þjóðvega) á höfuðborgarsvæðinu sem tengja norður- og suðurhluta höfuðborgarsvæðisins. Þessi vegarkafli er með umferðarþyngstu vegum á höfuðborgarsvæðinu. Vegna mikils umferðarþunga er ástæða til að Vegagerðin skoði hvort tryggja beri tvær akreinar í hvora átt á öllum veginum. Með þessum rökum á að vera augljóst að Nýbýlavegur á áfram að flokkast sem stofnvegur (þjóðvegur í þéttbýli) og því hafnað að hann geti talist *skilavegur*.

Samkvæmt a-lið 2. mgr. 8. gr. vegalaga nr. 80/2007 teljast til stofnvega vegir sem tengja saman byggðir landsins og/eða vegir sem tengja saman þéttbýlisstaði með u.þ.b. 100 íbúa eða fleiri. Þá teljast jafnframt til stofnvega umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Er það mat undirritaðra að Nýbýlavegur uppfylli öll framangreind skilyrði. Nýbýlavegur tengir saman þéttbýlisstaði með fleiri en 100 íbúum þá er umferðarpungi vegarins töluverður og er án efa einn sá umferðarmesti í flokki skilavega á höfuðborgarsvæðinu.

Þá er bent á að Nýbýlavegur tilheyrir í raun Breiðholtsbraut (413), sem er skilgreindur stofnvegur. Er því af óútskýrðum og óskiljanlegum ástæðum verið að stytta Breiðholtsbrautina. Nýbýlavegur, sem hluti af þeim stofnvegi, hefur alla tíð verið mikilvæg tenging s.s. á milli austur- og vesturluta Reykjavíkur og tengir hann þ.a.l. saman tvo fjölmennustu þéttbýlisstaði landsins. Ekki hafa fengist skýringar á því af hverju verið er að stytta Breiðholtsbrautina með þessum hætti.

Þá er þeim rökum Vegagerðarinnar um að Nýbýlavegur geti ekki talist til stofnvegar þar sem hann er ekki tvær akreinar í hvora átt, þ.e. fjórar akreinar í heildina, hafnað. Bent er á að Nýbýlavegur eru fjórar akreinar í báða enda, það sé aðeins miðkaflir vegarins sem er einbreiður. Það sé þó hægt að bæta við akreinum á báðar áttir á greindum miðkafla til að uppfylla þetta skilyrði, ef það er talið nauðsynlegt.

Með hliðsjón af framangreindu er ljóst að Nýbýlavegur er mikilvæg tenging á milli sveitarfélaga á svæðinu auk þess að vera ein umferðarþyngsta tengingin utan Reykjanesbrautar. Nýbýlavegur eigi því að flokkast sem stofnvegur enda uppfylli vegurinn þau skilyrði sem kveðið er á um í áðurgreindum a-lið 2. mgr. 8. gr. vegalaga nr. 80/2007.

Sjónarmið Vegagerðarinnar:

Nýbýlavegur liggur innan marka Kópavogs og sem slíkur miðað við núverandi skilgreiningu á veginum því ekki tenging á milli sveitarfélaga. Ekki er gert ráð fyrir veginum sem stofnvegi í svæðisskipulagi eða framtíðarsýn Vegagerðarinnar um stofnvegakerfi. Vegurinn tengist hins vegar stofnvegum á vegamótum við mörk Kópavogs og Reykjavíkur.

Arnarnesvegur liggur á mörkum Kópavogs og Garðabæjar og þjónar sem tenging á milli Hafnarfjarðarvegar og Reykjanesbrautar. Gert er ráð fyrir að vegurinn tengi Kópavog til austurs við Reykjavík og stofnvegakerfið þegar lokið verður við lagningu hans og gatnamótum við Breiðholtsbraut. Þegar því er lokið hefur bærinn greiða tengingu við önnur sveitarfélög með þremur stofnvegum. Álitaefti er því hvort þörf sé á fjórðu tengingunni.

Fallast má á að með tilliti til umferðarpunga á hluta vegarins uppfylli vegurinn það skilyrði að teljast með umferðarmeiri vegum á höfuðborgarsvæðinu. Það eitt leiðir ekki til þess að gera eigi veginn að stofnvegi skv. veglögum. Gera verður ráð fyrir því að umferðarmiklir sveitarfélagavegir fæði stofnvegakerfið á höfuðborgarsvæðinu. Það hlutverk að dreifa umferðarpunga á milli stofnvega gæti þó stutt slíka niðurstöðu.

Nýbýlavegur uppfyllir að einhverju leyti kröfur til að geta talist til stofnvega með tilliti til greiðfærni og umferðaröryggis. Ekki er víst að gera þurfi breytingar á þeim hluta

vegarins sem ekki uppfyllir að öllu leyti kröfur. Ljóst er hins vegar að til þess að vegurinn geti mögulega talist stofnvegur þarf að tryggja greiðfærni og umferðaröryggi á veginum.

Samkvæmt framangreindu styður umferðarpungi á hluta vegarins þá niðurstöðu að vegurinn teljist stofnvegur. Nýbýlavegur liggur í beinu framhaldi af Breiðholtsbraut og myndar þannig tengingu milli Kópavogs og Reykjavíkur. Þegar Kópavogur verður tengdur við nágrannasveitarfélög með þremur öðrum stofnvegum (Hafnarfjarðarvegi er hins vegar álitamál hvort þörf sé á fjórðu tengingunni og því ekki stofnvegur til framtíðar lítið enda ekki byggt á því í svæðisskipulagi 2040.

6. Hafnarfjörður: Fjarðabraut (á milli Fornubúða og Fjarðarhraun)(470-01):

Sjónarmið Hafnarfjarðarbæjar:

Vegarkaflinn milli Strandgötu - Fjarðargötu og Reykjavíkurvegar er meðal fjölförnustu gatna og er ekki eingöngu innanbæjarvegur fyrir Hafnafirðinga á höfuðborgarsvæðinu. Þessi leið tengir kjarna Hafnarfjarðarbæjar við aðra þéttbýliskjarna á svæðinu og er viðbótartenging fyrir hafnarsvæðið sem er mikilvæg með tilliti til öryggis. Þessi vegarkafli er jafnframt hluti af *Borgarlínu* í nýjum samgöngusáttmála fyrir höfuðborgarsvæðið. Í þessu ljósi ætti að skilgreina þennan vegarkafli sem stofnveg (þjóðveg í þéttbýli) og því hafnað að hann geti talist *skilavegur*.

Vegna athugasemda Vegagerðarinnar um einkenni vegarins sem miðbæjargötu tekur Hafnarfjarðarbær fram að ekki hafi verið gerðar athugasemdir við þetta af hálfu veghaldara til þessa.

Sjónarmið Vegagerðarinnar:

Hafnarfjörður tengist stofnvegakerfinu og öðrum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu með tveimur stofnvegum, Hafnarfjarðarvegi / Fjarðarhrauni og Reykjanesbraut. Reykjavíkurvegur / Fjarðarbraut þjónar því hlutverki að fæða umferð frá Hafnafirði inn stofnvegakerfið. Vissulega er talsverð umferð á þeim en ekki verður þó fallist á að þær teljist með umferðarmestu vegum á höfuðborgarsvæðinu.

Reykjavíkurvegur / Fjarðarbraut bera öll einkenni miðbæjargötu, uppfylla ekki kröfur um greiðfærni og umferðaröryggi til að teljast stofnvegur og vandséð hvernig því yrði við komið. Þessar takmarkanir útiloka að þær geti talist stofnvegir.

Hafnarfjarðarhöfn er tengd við Reykjanesbraut og er ekki þörf fyrir aðra tengingu hafnarinnar við þjóðvegakerfið.

Í áformum um Borgarlína er ýmist gert ráð fyrir henni á sveitarfélagsvegum eða stofnvegum og er það því á engan hátt ákvarðandi fyrir það hvort vegur teljist stofnvegur.

Með vísan til framangreinds telur Vegagerðin ekki unnt að líta á Reykjavíkurveg / Fjarðarbraut sem stofnveg.

7. Hafnarfjörður: Elliðavatnsvegur (Kaldárselsvegur) (410-02):

Sjónarmið Hafnarfjarðarbæjar:

Um er að ræða vegarkafli frá Reykjanesbraut að Flóttamannavegi. Vegurinn er nauðsynlegur sem tengileið yfir á framtíðar ofanbyggðarveg sem er á aðalskipulagi Hafnarfjarðar. Vegurinn er nauðsynlegur sem valkostur við aðalleiðina út úr Hafnarfirði. Þessi vegarkafli er að mörgu leyti sams konar vegur og Krýsuvíkurvegur sem telst stofnvegur. Í framtíðarsýn Vegagerðarinnar til ársins 2040 er ofanbyggðarleiðin sett á dagskrá og vegurinn ætti þess vegna að fara á Vegaskrá þar sem hann nýttist við að fæða umferð að og frá ofanbyggðavegi. Með þessum rökum er gerð krafa um að þessi vegarkafli verði áfram skilgreindur sem stofnvegur. Hafnarfjarðarbær leggur áherslu á að bæta verði ástand vegarins áður en honum er skilað. Sjá líka 8 hér að neðan.

Sjónarmið Vegagerðarinnar:

Í framtíðarsýn Vegagerðarinnar til ársins 2040 er lögð áhersla á að þeim möguleika sé haldið opnum að lagður verði vegur milli Garðabæjar og Hafnarfjarðar austan við núverandi byggð, s.k. ofanbyggðavegur, sem hefði það hlutverk að taka við umferð sem að óbreyttu færi um Reykjanesbraut. Með því mætti létta umferð af núverandi stofnvegakerfi og bæta þannig tengingu milli sveitarfélaga.

Áform um ofanbyggðaveg eru enn sem komið er óljós og ekki samstaða milli viðkomandi sveitarfélaga um þau áform. Að óbreyttum skipulagsáætlunum er ekki hægt að slá því föstu að s.k. ofanbyggðavegur verði lagður sem stofnvegur. Verði áform um ofanbyggðaveg að veruleika er ekki gert ráð fyrir að þessi vegarkafli Elliðavatnsvegur / Kaldárselsvegur verði stofnvegur.

Rétt er að benda á að Krýsuvíkurvegur er ekki stofnvegur heldur tengivegur skv. b-lið 2. mgr. 8. gr. vegalaga nr. 80/2007 og verður ekki fallist á að nein líkindi séu með þessum vegum með tilliti til vegflokunar.

8. Garðabær: Elliðavatnsvegur („Flóttamannavegur“) (410-02):

Sjónarmið Garðabæjar:

Vegurinn er í mjög slæmu ástandi og uppfyllir ekki lágmarks öryggiskröfur, en samt er þó nokkur umferð þar, 2000 bílar (HVDU, umferðartalning árið 2019), tengir saman sveitafélög, Hafnarfjörð, Garðabæ og Kópavog, og tenging við uppland, Heiðmörk.

Til þess að raunhæft sé að Garðabær taki við veghaldi þessa vegar, þá þarf að tryggja að hann uppfylli þær öryggiskröfur og staðla um vegagerð sem gerðar eru til samsvarandi vega.

Varðandi framtíðar veghald þá þarf að tryggja tekjustofna, en Garðabær hefur í dag engar tekjur af umferð.

Sjónarmið Vegagerðarinnar:

Þessi vegarkafli tengir Reykjanesbraut við Elliðavatnsveg. Með tilgreindri umferð er vegarkafllinn nokkuð langt frá því að teljast með umferðarmestu vegum á höfuðborgarsvæðinu.

Varðandi tengsl við áform um framtíðar stofnveg, s.k. ofanbyggðaveg, vísast til ofangreindrar umfjöllunar um 7. Auk þess skal bent á að ekkert liggur fyrir um að þessi vegarkafli yrði stofnvegur verði áform um ofanbyggðaveg að veruleika. Ekki er því tilefni til að þessi vegarkafli teljist stofnvegur.

9. Garðabær: Elliðavatnsvegur (412-01 og 412-02):

Sjónarmið Garðabæjar:

Þar er mikil umferð og mun ekki minnka í náinni framtíð. Tenging milli sveitafélaga. Með aukinni uppbyggingu í efri byggðum sveitafélaganna og með tilkomu Arnarnesvegar að Breiðholtsbraut mun gegnumumferð þar aukast.

Heiðmerkurvegur – er sérstakt viðfangsefni, en hann liggur um vatnsverndarsvæði.

Til þess að raunhæft sé að Garðabær taki við veghaldi þessa vegar, þá þarf að tryggja að hann uppfylli þær öryggiskröfur og staðla um vegagerð sem gerðar eru til samsvarandi vega.

Varðandi framtíðar veghald þá þarf að tryggja tekjustofna, en Garðabær hefur í dag engar tekjur af umferð.

Sjónarmið Vegagerðarinnar:

Elliðavatnsvegur uppfyllir ekki það skilyrði að teljast með umferðarmestu vegum á höfuðborgarsvæðinu.

Vísað er til ofangreindrar umfjöllunar undir 7 um framtíðaráform um lagningu Ofanbyggðavegar sem stofnbrautar. Náist samkomulag um framtíðarlegu Ofanbyggðavegar og lega hans verður staðfest í skipulagsáætlunum viðkomandi sveitarfélaga kæmi til álita að Elliðavatnsvegi yrði haldið inni sem stofnvegi tímabundið þar til nýr Ofanbyggðavegur tæki við því hlutverki.

10. Garðabær: Álftanesvegur (415-01)

Sjónarmið Garðabæjar:

Þar er mikil umferð og mun ekki minnka í náinni framtíð. Tenging milli sveitafélaga. Með aukinni uppbyggingu í efri byggðum sveitafélaganna og með tilkomu Arnarnesvegar að Breiðholtsbraut mun gegnum umferð þar aukast.

Sjónarmið Vegagerðarinnar:

Um er að ræða kafla Álftanesvegar frá Reykjanesbraut til suðurs að áformuðum Ofanbyggðavegi. Þessi kafla vegarins er sýndur á aðalskipulagi sveitarfélags en er ekki tilgreindur í svæðisskipulagi.

Vísa má til ofangreindrar umfjöllunar um áform um Ofanbyggðaveg. Þegar fyrir liggur niðurstaða um legu þess vegar kann að koma til álita að skoða þann valkost að þessi vegarkafli verði inni sem framtíðarstofnvegur.

11. Garðabær: Álftanesvegur (frá Reykjanesbraut að Engidal) (415-02):

Sjónarmið Garðabæjar:

Hluti vegarins er þegar byggður og hluti af skilavegum. Áformað er að byggja upp þennan veg frá Reykjanesbraut að Engidal og því ótrúlegt að hann sé skilavegur.

Vegurinn er mikilvæg tenging milli Reykjanesbrautar og Hafnarfjarðarvegur á bæjarmörkum Garðabæjar og Hafnarfjarðar. Veghelgunarsvæði hefur verið tekið frá í aðalskipulagi fyrri veginn og mislæg gatnamót í Engidal.

Sjónarmið Vegagerðarinnar:

Þessi kafli Álftanesvegur er sýndur á aðalskipulagi. Engin áform eru í samgönguáætlun um lagningu vegarins. Þessi vegarkafli gæti miðað við óbreytt vegakerfi þjónað sem tenging á milli Reykjanesbrautar og Hafnarfjarðarvegur og unnt að gera hann þannig úr garði að hann gæti tekið við umtalsverðri umferð. Fjarðarhraun þjónar hins vegar því hlutverki og er ekki talin þörf á tveimur þvertengingum milli þessara vega með svo skömmu millibili.

Mosfellsbær: Hafravatnsvegur (innan þéttbýlis) (431-01):

Sjónarmið Mosfellsbæjar:

Þessi vegarkafli nær frá þéttbýli Mosfellsbæjar framhjá Hafravatni að stofnvegi (þjóðvegi nr. 435). Enda þótt þessi vegur sé ekki með mikinn umferðapunga hefur hann margoft sannað mikilvægi sitt þegar norðurleiðin (stofnvegur nr. 1) hefur lokast af einhverjum ástæðum. Þá er þarna um að ræða mikilvæga hjáleid sem er hluti af hugmyndum um *ofanbyggðaleið*. Í framtíðarsýn Vegagerðarinnar til ársins 2040 er *ofanbyggðarleiðin* sett á dagskrá og vegurinn ætti þess vegna að fara á Vegaskrá.

Að mati Mosfellsbæjar fellst í því ákveðin mótsögn að skila vegum í hendur sveitarfélaga en ætla að láta þá þjóna sem hjáleidir fyrir stofnvegi. Bærinn fallist ekki á þá sýn.

Sá hluti Hafravatnsvegur sem Vegagerðin hyggst skila er merkt með fjólubláum lit hér á yfirlitsmynd að neðan. Áætluð lega vegarins samkvæmt aðalskipulagi er hins vegar sýnd með grænum lit.

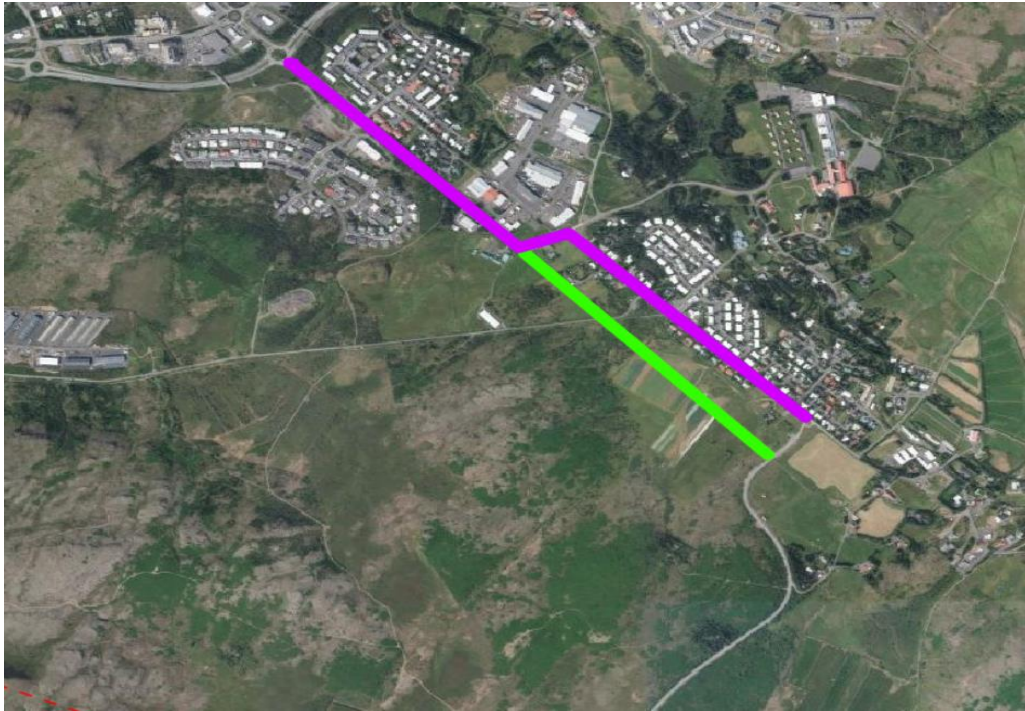
Á fundum með fulltrúum Vegagerðarinnar hefur komið fram að veginum verði ekki skilað nema til komi fjármunir til þess að leggja veginn í sína endanlega legu.

Á sínum tíma var rætt um að Vegagerðin greiddi 110 m.kr. upp í þá framkvæmd sem yrði á forræði Mosfellsbæjar gegn því að bærinn tæki við veginum.

Þá þarf að yfirleggja veginn í núverandi legu, þar sem slitlag er orðið lélegt. Áætlaður kostnaður þeirrar framkvæmdar er 25 m.kr.

Ekki hefur verið ágreiningur um að Vegagerðin haldi áfram veghaldi Hafravatnsvegur í dreifbýli enda er það aðkomuvegur margra lögbýla á umræddu svæði.

Með þessum rökum er gerð krafa um að þessi vegarkafli verði áfram skilgreindur sem stofnvegur og farið verði í tímabærar endurbætur á veginum



Sjónarmið Vegagerðarinnar:

Hafravatnsvegur uppfyllir engin skilyrði þess að teljast stofnvegur. Eins og áður hefur komið fram verður að telja að sveitarfélagavegir geti og eigi að þjóna sem hjáleiðir ef nauðsyn krefur.

Í framtíðarsýn Vegagerðarinnar um stofnvegi á höfuðborgarsvæðinu er komið inn á áform um Ofanbyggðaveg sem tengir Kópavog, Garðabæ og Hafnarfjörð. Engin tengsl eru milli hans og Hafravatnsvegur og ekki gert ráð fyrir því í skipulagsáætlunum.

Ágreiningslaust er að Hafravatnsvegur utan þéttbýlis geti áfram talist tengivegur uppfylli hann skilyrði b-liðar 2. mgr. 8. gr. vegalaga nr. 80/2007. Sem slíkur tengist hann við vegakerfi sveitarfélagsins.

Veginum verður skilað í viðhaldsbæru ástandi og stendur yfir vinna við að skilgreina það í samráði við fulltrúa sveitarfélaga. Það skal tekið fram að Vegagerðin hefur þegar kostað töluverðar endurbætur á veginum eftir óskum Mosfellsbæjar, s.s. undirgöng við Ísfugl o.fl. Hefur því verið komið töluvert til móts við óskir Mosfellsbæjar um lagfæringar á veginum.