

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

SAMKVÆMT LÖGUM NR. 63/1993

VEGNA VESTURLANDSVEGAR UM MOSFELLSBÆ

NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

1. INNGANGUR

Með vísun til 7. greinar laga nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum, var tvöföldun Vesturlandsvegur um Mosfellsbæ tilkynnt til frumathugunar hjá embætti skipulagsstjóra ríkisins, með bréfi dagsettu 26. apríl 1995.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin og Mosfellsbær. Ráðgjafi framkvæmdaraðila við mat á umhverfisáhrifum: Verkfræðistofan Fjölhönnun hf.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Fyrirhugað er að tvöfalda þjóðveg nr. 1, Vesturlandsvegur um Mosfellsbæ, frá bæjarmörkum við Reykjavík að Þingvallavegi. Endurbyggja á gatnamót Vesturlandsvegur við Skarhólabraut, Langatanga, Hafravatnsveg og Álafossveg og byggja undirgöng fyrir gangandi umferð. Framkvæmdin er fyrirhuguð í 3 áföngum.

Fyrsti áfangi: Nýtt vegstæði milli Langatanga og Álafossvegur, sunnan núverandi Vesturlandsvegur. Tveggja akreina hringtorg verður byggt á nýjum gatnamótum Vesturlandsvegur, Hafravatnsvegur og Þverholts og kemur í stað núverandi gatnamóta Vesturlandsvegur, Hafravatnsvegur og Þverholts. Við Skarhólabraut verður gert nýtt tveggja akreina hringtorg og tengingu Aðaltúns við Vesturlandsvegur lokað eftir að Hlíðartúnshverfi hefur verið tengt Skarhólabraut. Nýtt tveggja akreina hringtorg verður á gatnamótum Vesturlandsvegur og Langatanga um 40 m ofan núverandi hringtorgs. Aðkoma að Lágafellskirkju verður tengd þessu hringtorgi og núverandi aðkomu verður lokað. Byggð verða undirgöng undir Vesturlandsvegur fyrir gangandi umferð við Hafravatnsveg og Langatanga.

Annar áfangi: Vesturlandsvegur tvöfaldaður frá bæjarmörkum Reykjavíkur að Þingvallavegi, ásamt því að hringtorg við Álafossvegur er tvöfaldað. Byggð verða undirgöng undir Vesturlandsvegur við Ásland og undirgöng við Skálatún endurbyggð. Lengja þarf undirgöng við Brúarland og breikka brúna yfir Varmá. Tenging Áslands við Vesturlandsvegur verður aflögð og Helgafellshverfi tengt við Álafossvegur.

Þriðji áfangi: Gert er ráð fyrir að hægt verði að byggja mislæg gatnamót Vesturlandsvegur og „Víkurvegar“ (frá Reykjavík), Skarhólabrautar, Hafravatnsvegur, Langatanga, Álafossvegur og Þingvallavegar.

Markmið framkvæmdar: Markmið framkvæmdarinnar er að auka flutningsgetu vegarins og gatnamóta og að auka öryggi gangandi og akandi vegfarenda.

Frumathugun: Framkvæmdin var tilkynnt til embættis skipulagsstjóra ríkisins þann 10. ágúst 1995 og frummatsskýrsla lögð fram. Tilkynningin var formlega móttækin af embætti skipulagsstjóra ríkisins með bréfi dagsettu 23. ágúst 1995 og hófst þá frumathugun. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 25. ágúst 1995 og birtist auglýsingin í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 25. ágúst til 2. október 1995 hjá embætti skipulagsstjóra ríkisins, Reykjavík og á skrifstofum Mosfellsbæjar og frá 28. ágúst til 2. október 1995 á bókasafni Mosfellsbæjar. Átta athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar þriggja opinberra umsagnaraðila: Hollustuverndar ríkisins, Náttúruverndarráðs og Bæjarstjórnar Mosfellsbæjar. Einnig var Þjóðminjasafni Íslands tilkynnt um frumathugunina bréflaga.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla: Tvöföldun Vesturlandsvegar um Mosfellsbæ, Frummat á umhverfisáhrifum framkvæmda. Vegagerðin, Mosfellsbær og Verkfræðistofan Fjölhönnun hf. Júlí 1995.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **Náttúruverndarráðs** með bréfi dagsettu 24. ágúst 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 21. september 1995. Þar segir meðal annars:

„Náttúruverndarráð samþykkti á fundi sínum þann 11. september sl. að gera ekki athugasemdir við veglínuna. Þó ber að gæta varúðar við framkvæmdir við Varmá þar sem fyrirhugað vegstæði mun liggja yfir ána. Mikilvægt er að bökkum árinna verði ekki raskað meira. Vegna jarðefnisnáms ber að hafa samráð við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Suð-vesturlandi.“

Umsögnin var send Verkfræðistofunni Fjölhönnun með símbréfi dagsettu 21. september 1995.

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi dagsettu 24. ágúst 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 19. september 1995. Þar segir meðal annars:

„Á grundvelli skýrslunnar telur Hollustuvernd ríkisins líklegt að framkvæmdin sé þess eðlis að umhverfinu eigi ekki að stafa hættu af loftmengun, vatnsmengun, eða mengun frá úrgangi vegna hennar ef gætt er ákvæða mengunarvarnareglugerðar nr. 48/1994 ásamt síðari breytingum. Hollustuvernd ríkisins bendir sérstaklega á úttekt á hávaðamengun í skýrslunni og niðurstöður hennar þarf að taka inn í skipulagsáætlanir sveitarfélagsins.

Skýrslan er greinargóð og með skýr kort. Hollustuvernd ríkisins vill lýsa ánægju sinni á umfjöllun um hávaða og áhrifum þess á skipulag til framtíðar.

Hollustuvernd gerir ekki athugasemdir við skýrsluna eða framkvæmdina að öðru leyti en því að niðurstöður hávaðareikninga séu teknar inn í skipulagsáætlanir sveitarfélagsins.“

Umsögnin var send **Verkfræðistofunni Fjölhönnun** með símbréfi dagsettu 21. september 1995.

Leitað var umsagnar **Mosfellsbæjar** með bréfi dagsettu 24. ágúst 1995.

Frá **bæjarstjóra Mosfellsbæjar** barst bréf, dagsett 5. október 1995, þar sem segir meðal annars:

„Á fundi Bæjarráðs Mosfellsbæjar í gær 4. október voru teknar til umfjöllunar fundargerðir Skipulagsnefndar frá 29.09.1995 og 2.10.1995, Heilbrigðisnefndar frá 26.09.1995 og Umhverfismálaráðs frá 2.10.1995. Samþykkti Bæjarráð að umfjöllun framangreindra nefnda um frummat á umhverfisáhrifum af tvöföldun Vesturlandsvegar um Mosfellsbæ yrðu sendar Skipulagi ríkisins. Fylgja fundargerðirnar hér með, ásamt fundargerðum sem vísað er til í fundargerð Skipulagsnefndar frá 2.10.1995.

Bæjarstjórn Mosfellsbæjar mun svo í framhaldinu koma saman á reglulegum fundi sínum 11. október nk. og mun á þeim fundi verða afgreidd endanleg umsögn Bæjarstjórnar um frummatið. Mun umsögnin verða send Skipulaginu strax að morgni 12. október.“

Umsögn **Mosfellsbæjar** barst með bréfi dagsettu 12. október 1995, þar sem segir meðal annars:

„Bæjarstjórn Mosfellsbæjar staðfestir umsagnir Skipulagsnefndar frá 02. okt. s.l., umhverfismálaráðs frá 02. okt. s.l. og Heilbrigðisnefndar Kjósarsvæðis frá 26. sept. s.l. Jafnframt er óskað eftir að tekið verði tillit til fundargerðar almenns fundar Skipulagsnefndar þ. 29.09.1995. Jafnframt því vill bæjarstjórn taka eftirfarandi fram:

Til langs tíma hefur Mosfellsbær átt í viðræðum við Vegagerð ríkisins um úrbætur á þjóðvegnum í gegnum miðbæ bæjarfélagsins með tilliti til öryggis akandi og gangandi vegfarenda. Færsla vegarins á milli Langatanga og Álafossvegar skv. fyrirliggjandi tillögu að breyttu aðskipulagi er niðurstaða þeirra viðræðna og hefur verið tryggt fé til þeirra framkvæmda að mestu. Jafnframt því hefur Mosfellsbær orðið að verða við kröfu Vegagerðar ríkisins um veghelgunarsvæði fyrir tvöföldun vegarins frá Reykjavík að Þingvallavegi. Þannig tekur tillagan að breyttu aðalskipulagi til færslu vegarins milli Langatanga og Álafossvegar með aukið öryggi vegfarenda í huga og nægjanlegt rými vegna áforma Vegagerðar ríkisins um mögulega tvöföldun hans og mislæg gatnamót í framtíðinni. Jafnframt er farið að kröfu Vegagerðarinnar um rými fyrir tvöföldun og mislæg gatnamót á öðrum svæðum vegarins til framtíðarnota.

Í skýrslunni um frummat á umhverfisáhrifum framkvæmdanna má sjá að það eru einkum ráðstafanir vegna umferðarhávaða sem hafa verður í huga við framkvæmdirnar. Því leggur bæjarstjórn áherslu á að við framkvæmd á færslu vegarins verði jafnhliða gerðar raunhæfar ráðstafanir til að koma í veg fyrir hávaðamengun á þegar byggðum svæðum sem og þar sem eftir er að byggja samkvæmt skipulagi.

Í skýrslunni kemur jafnframt fram að í brekkunni norðan Varmár í átt að Þingvallavegi er umferðarhávaði nú þegar kominn yfir tilgreind mörk. Jafnframt er þar á það bent að líklegt er að í náninni framtíð þurfi að gera þar ráðstafanir til að skerma af umferðarhávaðann. Við mat á því hver bera skuli kostnað af slíkri framkvæmd vill bæjarstjórn benda á að skoðaðar verði þær forsendur sem lágu til grundvallar skipulagi íbúðabygðar í Helgafellshverfi á þeim tíma og snerta umferðaspár og áform um legu þjóðvegur 1 utan byggðar Mosfellsbæjar. Jafnframt áskilur Mosfellsbær sér rétt til að skoða aðrar lausnir en afskermun, við að ná niður umferðarhávaða frá Vesturlandsvegi þar sem þörf er á.

Bæjarstjórn leggur áherslu á að framkvæmdir við undirgöng og fráreinar sem fram koma á tillögu að breytingu á aðalskipulagi verði gerðar samhliða færslu vegarins þ.e. á þeim hluta vegarins sem verður færður. Í þeirri framkvæmd felast m.a. markmið framkvæmdanna um auknið öryggi akandi og gangandi vegfarenda sem og greiður aðgangur að og frá hjónustusvæðum.

Vegna framtíðaráforma Vegagerðarinnar um að mislæg gatnamót leysi síðan hringtorgin af hólmi er ljóst að huga verður nánar að því hvernig tengingu Hlíðartúns- og hluta Helgafellshverfis verði hátt við Vesturlandsveg.

Að öðru leyti vísar bæjarstjórnin til umsagna ádurtaledra nefnda bæjarins en tekur ekki endanlega afstöðu til matsins fyrr en svör við athugsemdum sem sendar voru Skipulagi ríkisins hafa borist."

Umsógnin var send **Verkfræðistofunni Fjölhönnun hf.** með símbrefi dagsettu 12. október 1995, þar sem vakin er sérstök athygli á eftirfarandi atriðum í umsógninni.

1. „Því leggur bæjarstjórn áherslu á að við framkvæmd á færslu vegarins verði jafnhliða gerðar raunhæfar ráðstafanir til að koma í veg fyrir hávaðamengun á þegar byggðum svæðum sem og þar sem eftir er að byggja samkvæmt skipulagi.“
2. Ekki virðist að fullu ljóst hver bera eigi kostnað af gerð mannvirkja til að deyfa hljóðmengun. Þetta óskast skýrt.
Þau mannvirki eru meðal mikilvægustu mótvægisáðgerða sem nauðsynlegar eru til að draga úr neikvæðum áhrifum af framkvæmdinni. Nauðsynlegt er að ljóst sé hver á að bera kostnað af þessum framkvæmdum svo öruggt sé að þær verði gerðar sem hluti af framkvæmdinni en hætta er á að þær dragist annars..
3. „Bæjarstjórn leggur áherslu á að framkvæmdir við undirgöng og fráreinar sem fram koma á tillögu að breytingu á aðalskipulagi verði gerðar samhliða færslu vegarins þ.e. á þeim hluta vegarins sem verður færður.“ Svar óskast við því hvort og þá í hverju mismunur liggur á milli tillögu um framkvæmdina, sem kynnt er í frummatsskýrslu og tillögu að breytingu á aðalskipulagi. Ef um mismun er að ræða er þá ákveðið að breyta framkvæmdinni til samræmis við óskir Mosfellsbæjar? Ef það verður ekki óskast það rökstutt.""

Einnig var í bréfinu fjallað um framangreindar fundargerðir frá Mosfellsbæ og sagt meðal annars:

„Í fundargerðunum koma fram nokkur atriði sem sérstaklega er bent á.

1. 409. fundur skipulagsnefndar, 29. september 1995:

1. mgr. bls. 2. „Hilmar skýrði frá því að vegna fjármagnsskorts væri fyrirséð að ekki er mögulegt að byggja öll þau undirgöng sem sýnd eru á uppdráttum.“ Hvaða undirgöng verða ekki byggð?
6. mgr. bls.2. „Hilmar Finnsson segir að nú sé verið að skoða mislæg gatnamót við Hlíðartún...“ Er þetta raunhæf mótvægisáðgerð sem taka ber tillit til í úrskurði? Hún kynni að verða sett sem skilyrði ef um væri að ræða raunhæfan hlut til lausnar í framtíðinni sbr. önnur mislæg gatnamót sem kynnt hafa verið sem mögulegar framtíðarlausnir.
8. mgr. bls.2. „Hún telur jafnframt að nauðsynlegt sé að taka til nánari skoðunar framtíðar tengingu vegamóta við Ásland/Bæjarás.“ Er þetta eitthvað sem kemur til greina á næstunni eða er skv. tillögu að endurskoðuðu aðalskipulagi?

2. 410. fundur skipulagsnefndar, 2. október 1995:

2. mgr. bókunar. „Skipulagsnefnd Mosfellsbæjar bendir á að frárein sem sýnd er á ofangreindum uppdrætti af Vesturlandsvegi inn á athafnasvæði norð-austan í Lágafelli gegnt Miðbænum (inn á svæði F á uppdrætti) hefur fallið niður á uppdráttum Vegagerðarinnar (fylgiskjal 2).“ Þessu óskast svarað.

3. mgr. bókunar. „Jafnframt ætlast skipulagsnefnd til þess að undirgöng undir Vesturlandsveg verði byggð beggja vegna við Hafravatsveg og við Langatanga strax í fyrsta verkáfangi samanber fyrri samþykktir bæjaryfirvalda í Mosfellsbæ og lýsingu á 1. áfanga framkvæmdar í matsskýrslu.“ Hver er afstaða framkvæmdaraðila til þessa?

2. mgr. bls.2. „...Nefndin óskar eftir því að Vegagerð ríkisins geri grein fyrir þeim hávaðavörnum sem framkvæma þarf þar sem mengun er nú þegar yfir leyfilegum mörkum. Jafnframt liggja fyrir á hvaða hátt hávaðavörnum verði við komið áður en vegurinn verður lagður á nýjum stað í gegnum Mosfellsbæ.“ Þessu óskast svarað.

3. Bókun heilbrigðisnefndar Kjósarsvæðis, 26. september 1995:

„Heilbrigðisnefnd vill benda á að þegar í dag eru hús þannig staðsett í nágrenni núverandi Vesturlandsvegur, að þar er hávaðamengun um og yfir hávaðamörkum skv. gildandi mengunarvarnareglugerð.

Því verður að vera fullljóst áður en til framkvæmda kemur hvernig framkvæmdaraðilar ætla að tryggja að hávaðamengun í byggð verði ávallt innan viðmiðunarmarka. Heilbrigðiseftirlit Kjósarsvæðis gerir kröfur um að fullt samráð verði haft við nefndina um viðhlítandi lausnir.“

Í bréfi **Verkfræðistofunnar Fjölhönnunar** til Skipulags ríkisins, dagsett 12. október 1995, segir meðal annars um framangreindar fundargerðir:

„Fundur nr. 410.

1. tilv. Frárein af Vesturlandsvegi austan í Lágafelli var enn óafgreidd þegar fundurinn var haldinn. Þetta mál hefur nú verið afgreitt, sjá meðfylgjandi greinagerð*.
2. tilv. Skýrt er tekið fram í matsskýrslunni í kafla 4 á síðu 3 að 1-áfangi er ekki það sama og 1. útboð. Umfang 1. útboðs fer að sjálfsögðu eftir því fjármagni sem fyrir hendi er þegar að því kemur.
5. tilv. Nokkurs misskilnings virðist gæta um túlkun leyfilegra hávaðamarka í byggingarreglugerð frá 1994. Samkv. túlkun okkar sérfræðinga eru leyfileg mörk við þessar aðstæður 65 dB(A). Samkvæmt útreikningum frá Rb. gr. 4.5.1 til gr. 4.5.3 sem fylgja frummatsskýrslu eru mörk umferðarhávaða við húsvegg eftirfarandi.

	1. snið	2.snið	3.snið
Fyrir árið 1994	64.5 dB(A)	62.5dB(A)	63.5dB(A)
Fyrir árið 2008	65.5dB(A)	63.5dB(A)	64.5dB(A)

Af þessu má sjá að sú bókun fundargerðar að núverandi hávaðamörk séu langt umfram leyfileg mörk stenst ekki. Hins vegar má segja að hávaðamörkin bæði fyrir 1994 og 2008 eru mjög nálægt áðurnefndum skilyrðum.

Umhverfisverndarráð Mosfellsbæjar. Engar athugasemdir

Náttúruverndarráð Mosfellsbæjar. Engar athugasemdir."

Þá barst bréf frá **Vegagerðinni** dagsett 16. október 1995, þar sem segir meðal annars:

„Í fundargerð 409. fundar skipulagsnefndar Mosfellsbæjar er sumt ranghermt. Þó skal útskýrt eftirfarandi og það haft fyrir rétt:

- Gert er ráð fyrir að byggja þau undirgöng sem fram koma á uppdráttum í frummatssgerðinni, en óvíst er hvort fjármagn fæst til að gera þau öll í einu, þó það væri æskilegast. Hinum svokallaða 1. áfanga telst ekki lokið, fyrr en öll göngin hafa verið gerð.
- Mislæg vegamót eru aðeins ráðgerð þar sem fram kemur í frummatssgerðinni. Við Aðaltún (Hlíðartún/Skálátún) eru engin vegamót fyrirhuguð, hvorki mislæg né öðruvísi, enda engin leið að koma þeim fyrir.
- Ekki er gert ráð fyrir að Ásland/Bæjarháls tengist beint inn á Vesturlandsveg í fjarlægri framtíð."

Vegagerðin svarar spurningunni um frárein með bréfi dagsettu 13. október 1995, þar sem segir meðal annars:

*Bréf Vegagerðarinnar, dagsett 13. 10. 1995

„Í nýrri skipulagstillögu fyrir miðbæjarsvæði Mosfellsbæjar er gert ráð fyrir frárein af nýjum Vesturlandsvegi til suðausturs inn á væntanlegt verslunar- og þjónustusvæði sunnan við Hafravatnsveg.

Í matsgerð vegna umhverfisáhrifa nýs Vesturlandsvegur er ekki gert ráð fyrir né gerð grein fyrir frárein á þessum stað.

Vegagerðin telur umrædda frárein óþarfa af eftirfarandi ástæðum:

- Um tvöfalt hringtorg á mótum Vesturlandsvegur og Hafravatnsvegur og eftir stefnugreindum Hafravatnsvegi að tengingu þjónustusvæðisins er mjög greið leið inn á það.
- Öll umferð þangað önnur en sú sem kemur að sunnan eftir Vesturlandsvegi verður hvort er eð að fara um hringtorgið og Hafravatnsveg, þannig að skipulag svæðisins hlýtur að miðast við þá aðkomu.
- Sparnaður umferðar að sunnan er nánast enginn, því sjaldan má reikna með töfum við hringtorgið og aðeins er um tvær hægri beygjur að ræða.
- Erfiðara og dýrara en ella verður að gera undirgöng, sem þarna eru áætluð undir Vesturlandsveg.
- Stefnugreina þarf Vesturlandsveg fram hjá fráreininni, til að koma í veg fyrir vinstribeygju þeirra sem aka til suðurs frá hringtorginu, en því fylgir verulegur aukakostnaður.

Vegagerðin telur því umrædda frárein óþarfa, en heimilar hana samt með eftirfarandi fyrirvara og skilyrðum.

- Ef forsendur breytast í framtíðinni eða fráreinin reynist óhappastaður áskilur Vegagerðin sér allan rétt til að loka henni eftirmálalaust.
- Skipulag verslunar- og þjónustusvæðisins miðist við aðalinnkomu af Hafravatnsvegi.
- Beðið verði með fráreinina þar til Vesturlandsvegur verður tvöfaldaður, þ.e. í fjórar akreinar með miðdeili.
- Kostnaðarauki gæti orðið til að seinka fyrsta áfanga, eins og hann er áætlaður í frummatsgerðinni."

Frá **Mosfellsbæ** barst bréf, dagsett 17. október 1995, þar sem segir meðal annars:

„Erindi Vegagerðarinnar til Skipulags ríkisins, dags. 13.10.1995.

Gylfi Guðjónson lagði fram til kynningar ofangreint erindi en í því koma fram athugasemdir Vegagerðarinnar vegna frummats á umhverfisáhrifum Vesturlandsvegur um Mosfellsbæ, en Skúli Skúlason hjá Fjölhönnun sendi afrit af erindinu til formanns skipulagsnefndar og bæjarstjóra til umsagnar. Skipulagsnefnd ítrekar fyrri bókun sína varðandi nauðsyn fráreinar af nýjum Vesturlandsvegi til suðausturs inn á væntanlegt verslunar- og þjónustusvæði sunnan Hafravatnsvegur.

Nefndin telur emfremur nauðsynlegt að fráreinin verði lögð í 1. áfanga verksins.

Skipulagsnefnd bendir á að reynslan af fráreinum á Vesturlandsvegi bendi ekki til að þörf sé á stefnugreiningu."

Allar umsagnir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

3. ATHUGASEMDIR

Á kynningartíma bárust átta athugasemdir. Eru þær eftirfarandi, í þeirri röð sem þær bárust embætti skipulagsstjóra:

Athugasemd barst frá **Olúverslun Íslands hf.** með bréfi, dagsettu 1. september 1995, þar sem segir meðal annars:

„Olúverslun Íslands hf. gerir með þessu bréfi athugasemdir við fyrirhugaða framkvæmd og skýrslu um mat á umhverfisáhrifum tvöföldunar Vesturlandsvegur um Mosfellsbæ.

Sem kunnugt er reka Olúverslun Íslands hf. og Skeljungur hf. þjónustustöð í Mosfellsbæ við núverandi hringtorg við Vesturlandsveg og Langatanga. Þessi stöð er mjög mikilvæg í

þjónustuneti félaganna með verulega sölu, bæði á eldsneyti og almennum neysluvörum. Verið er að stækka verslunarrými stöðvarinnar og auka alla þjónustu við viðskiptavinum.

Viðskiptavinir stöðvarinnar eru bæði íbúar Mosfellsbæjar og einnig ferðamenn á leið um Vesturlandsveg. Stöðin veitir 5 manns atvinnu, og er því mikilvægur vinnuveitandi í bænum.

Hringtorg það sem stöðin stendur við og tryggir að viðskiptavinir sem eiga leið um Vesturlandsveg komi við á stöðinni á leið sinni, á að staðsetja skv. fyrirbyggjandi tillögu fjær stöðinni. Viðskiptavinir munu því í auknum mæli keyra fram hjá henni án þess að beina viðskiptum sínum þangað.

Við leggjum til að hringtorgið verði ekki fært. Það verði hinsvegar stækkað til að auka rými og öryggi við akstur um það. Við teljum að auðveldlega megi tengja Vesturlandsveginn eftir að hann hefur verið færður, inn á hið eldra hringtorg þannig að viðskiptalegu umhverfi stöðvarinnar verði ekki raskað."

Athugasemdin var send **Verkfræðistofunni Fjölhönnun** með símbrefi dagsettu 1. september 1995. Svar **Fjölhönnunar** barst með brefi dagsettu 12. október 1995, þar sem segir meðal annars:

„Bæjaryfirvöld í Mosfellsbæ hafa gert þá kröfu að Bjarkarholt verði tengt inn á Langatanga og umferð leyfð í báðar áttir, en nú er einstefna á þessum hluta Bjarkarholts.

Með tilliti til umferðaröryggis er nauðsynlegt að fjarlægð frá hringtorgi að næstu gatnamótum, (við Bjarkarholt og inn að Þjónustustöð Olúverzlunarinnar), sé a.m.k. 50 m. Slysahættan sem skapast ef styttra er frá hringtorginu að gatnamótunum kemur til vegna þess að ökumenn, sem aka um hringtorgið og gatnamótin, þurfa að hafa yfirsýn yfir bæði hringtorgið og gatnamótin nánast samtímis. Biðraðir t.d. bíla sem aka niður Langatanga og taka vinstri beygju inn að Þjónustustöðinni geta truflað umferð í hringtorginu.

Einnig er bent á að nálægð Bjarkarholts og tengingar inn að Þjónustustöð eru með tilliti til umferðaröryggis of nærri núverandi hringtorgi.

Vegna umferðaröryggis og kröfunnar um að tengja Bjarkarholt (og innkeyrslu að Þjónustustöð Olúverzlunarinnar) við Langatanga er því nauðsynlegt að flytja hringtorgið eins og teikningin sýnir.

Einnig er bent á að umferð í báðar áttir um Bjarkarholt bætir tengingu Þjónustumiðstöðvarinnar við miðbæinn.

Til að koma til móts við ósk Olúveslunarinnar varðandi sjónlínu að bensínstöð er hægt að lækka, núverandi land á milli nýja Vesturlandsvegarins og bensínstöðvarinnar."

Athugasemd barst frá **Valgerði Sigurðardóttur og Má Karlssyni** með brefi, dagsettu 27. september 1995, þar sem segir meðal annars:

„Við undirrituð, fulltrúar í Skipulagsnefnd Mosfellsbæjar, kynntum meðfylgjandi athugasemdir á fundi Skipulagsnefndar þann 18. sept. s.l. Athugasemdirnar eru bráðabirgðaniðurstaða vinnuhóps, sem tók frummatið til skoðunar. Markmið vinnuhópsins var að opna umræðu um þetta mikla hagsmunamál.

.....Hvar sem svo viðamikil mannvirki er sett niður mun það hafa umtalsverð umhverfisáhrif. Eðlilegt verður að teljast að skýr rök séu sett fram varðandi nauðsyn framkvæmdarinnar.

T.d. er sagt varðandi núverandi gatnamót við Þverholt: „ekki talið hægt að gera gatnamótin á viðunandi hátt.“ Rökstuðningur er ekki færður fyrir þessari aðalforsendu sem sögð er fyrir nauðsyn framkvæmdarinnar.

Önnur mikilvæg forsenda er væntanlegur umferðapungur. Um umferð er sagt (bls.1): „Líklegt er að spá fyrir árið 2008 sé nokkuð vanmetin.“ Hér vantar nánari skýringar á þessari fullyrðingu og við hvað skuli stýðjast. Enn fremur virðist spáin gera ráð fyrir að mismunur á umferðarmagni við Skarhólbraut og í Ullarnesbrekku verði 5000 ökutæki árið 2008, sem er sami fjöldi og mældist árið 1994.

.....Minnst er á úrræði til hljóðdeyfingar, svo sem hljóðmanir. Nauðsynlegt er að sýna þær á uppráttum (sniðum) og/eða tölvumyndum til þess að gera sér grein fyrir umhverfisáhrifum.

Getið er um öryggisgirðingu í Lágafellskleif (bls.4). Æskilegt er að sýna girðinguna á tölvumynd og/eða á sniðteikningum. Gera þarf grein fyrir hvort æskilegt eða óæskilegt sé að haga vegskeringum þannig að girðingar þurfi ekki.

Vegstæði næst Varmá miðast við að lega vegarins verði óbreytt í Ullarnesbrekku. Ófullnægjandi grein hefur verið gerð fyrir mögulegum mótvegisadgerðum við hljóðmengun á þeim slóðum og hvaða umhverfisleg áhrif þær mundu hafa. (Í fylgiskjali 10, bls. 14: er rætt um skermvegg. Á bls. 16 í aðaltexta er einnig minnst á slíkan vegg.)

Æskilegur kostur væri að færa veginn fjær byggðinni í Ullarnesbrekku. Með þeirri einu legu vegarins sem til skoðunar er þyrfti Brúarlandshúsið væntanlega að víkja. Nauðsynlegt er að veða þann kost á móti því að hliðra veglínu (til austurs) ofan Brúarlands. Það er skoðunar virði að gírða ekki fyrir möguleikann á að geta hliðrað veginum til í Ullarnesbrekkunni þegar að þeirri framkvæmd kemur. Gera þarf glöggan samanburð á kostum og göllum þess að reisa slíkan vegg eða að færa veginn til vesturs.

.....Svo sem gerð er grein fyrir gangandi umferð sem þverar veginn („Byggð verða undirgöngur undir Vesturlandsveg...” bls.4), þarf framkvæmdaðili að gera grein fyrir gangandi umferð yfir Hafravatnsveg í námunda við væntanlegt hringtorg.

Aðrar athugasemdir.

Væntanleg vegtenging í grennd við heimreið að Blikastöðum (sjá Fylgiskjal 5) hefur fallið niður á uppdráttum Vr."

Athugasemdin var send **Verkfræðistofunni Fjölhönnun** með símbréfi dagsettu 28. september 1995 og bárust svör með bréfi dagsettu 12. október 1995, þar sem segir meðal annars:

Tilv. 1. Varðar vegamót við Þverholt. Fyrstu tillögur til lagfæringar vegamóta Vesturlandsvegur við Þverholt og Hafravatnsveg voru þær að setja umferðarljós á vegamótin og halda þeim að öðru leiti óbreyttum. Þessu var hafnað af bæjaryfirvöldum Mosfellsbæjar vegna umferðarhraða, innkeyrslu á Bjarkarholt, snjó á brekkunni austan vegamótanna ofl. Bæjaryfirvöld lögðu til að gert yrði einfalt hringtorg með fimm örmum á vegamótunum. Við nánari umferðartæknilega athugun var tvöfalt hringtorg talið nauðsynlegt til að anna umferðinni. Meðfylgjandi er ein af mörgum tillögum sem skoðaðar voru á tvöföldu fimm arma hringtorgi. Allar þessar tillögur áttu það sameiginlegt að breyta þyrfti Vesturlandsvegi á u.þ.b. 500 - 600 m kafla og landrými í miðbæjarsvæðinu nýttist illa. Stofnkostnaður hefði orðið um 80 - 90 mkr. Megin ástæður þess að þessum tillögum var hafnað er að frá öryggissjónamiði er mjög óæskilegt að einn armur hringtorgs á vegum með hönnunarhraða 70 - 80 km/klst endi inn á bílastæði, eins og fimmti armur þessa torgs gerir. Vegagerðin lagði því áherslu á að fá fjögurra arma hringtorg. Lámærksfjarlægð frá slíku hringtorgi að Bjarkarholti er um 50 m og til að uppfylla þá kröfu þyrfti hringtorgið því að flytjast um 30 m til viðbótar frá Bjarkarholti miðað við meðfylgjandi mynd. Sú lausn er enn óhagstæðari en meðfylgjandi tillaga.

Við þetta bætist að illmögulegt er að þróa þessar lausnir yfir í mislæg vegamót í framtíðinni.

Tilv. 2. Nokkurs misskilnings gætir hér í túlkun umferðarspár. Einingin ADU er árdagsumferð þ.e.a.s. umferð í báðar áttir. Innanbæjarumferð veldur því að spáin kemur svona út.

Tilv. 3. Sjá svör og skýringar í öðrum tilvitnunum.

Tilv. 4. Í fylgiskjali 2. í frummatsskýrslu eru sýndar sniðmyndir af umræddu svæði. Athugaðir voru ýmsir kostir á legu göngustígs t.d. eins og fram kemur í meðfylgjandi teikningu. Ef sá kostur yrði valinn þyrfti að fórna klettunum í stöð 9100 - 9300, sem er meiri röskun umhverfisins en sú leið sem valin var.

Tilv. 5. Sjá nánar svar í öðrum athugasemdum.

Tilv. 6. Í þessum áfanga er ekki gert ráð fyrir undirgöngum undir Hafravatnsveg enda er ekki gert ráð fyrir að hann verði tvöfaldaður í náinni framtíð. Jafnframt er áætluð umferð um hann verulega minni en um Vesturlandsveg.

Tilv. 7. Í framtíðinni er gert ráð fyrir að heimreið að Blikastöðum verði ekki tengd beint inn á Vesturlandsveg og er það í samræmi við gildandi Aðalskipulag. Í frummatsskýrslunni er lítið unnið með Vegamótin sunnan Skarhólabrautar og vegamótin við Þingvallaveg að öðru leyti en að tekið er frá pláss fyrir þau.

Íbúar við Ullarbrekku. Færa veginn til norðurs. Miðlína hans yrði þá í u.þ.b. 100 - 150 m fjarlægð frá húsum. Hljódstig við og inn í húsum yrði á bilinu 50/30 dB. Helsti ókostur þessarar leiðar er hár stofnkostnaður, rífa þarf Brúarland og að brúa þyrfti Varmá á nýjum stað, en áin er á skrá yfir náttúruuminjar. Áætlaður stofnkostnaður umfram fyrri valkost er 200 mkr og er þá ekki meðtalinn kostnaður vegna kaupa á Brúarlandi."

Athugasemd barst frá **Vigfúsi Pálssyni f.h. Íbúasamtaka Hlíðartúnshverfis** með ódagsettu bréfi, er móttekið var 28. september 1995, þar sem segir meðal annars:

„Íbúasamtök Hlíðartúnshverfis í Mosfellsbæ gera eftirfarandi athugasemdir við væntanlegt skipulag Vesturlandsvegur eins og það er kynnt í dag.

Samkvæmt framtíðarskipulagi er gert ráð fyrir því að loka algjörlega núverandi innkeyrslu í hverfið. Að mati okkar er það óviðunnandi kostur. Ekki hefur verið bent á neina viðunnandi lausn sem gæti komið í staðinn fyrir það sem við höfum í dag.

Samkvæmt lýsingu á framkvæmdaráföngum á Aðaltún að tengjast Skarhólabraut. Á því eru ýmsir annmarkar og eru þeir þessi helstir:

Sólar nýtur styttri tíma á Skarhólabraut en annarsstaðar í Mosfellsbæ. Það hefur í för með sér að á brautinni festir snjó meira en á flestum stöðum í Mosfellsbæ. Sól getur ekki brætt snjóinn burt þegar þannig stendur á. Það er staðreynd að á Skarhólabraut er meiri hálkumyndun en víðast hvar í Mosfellsbæ.

Hlíðartúnshverfið er frekar snjóþungt og oft er erfitt að fara upp Aðaltúnið vegna snjóþyngsla og háliku. Enn verra er ástandið milli Aðaltúns og iðnaðarhverfisins hvað varðar snjóþunga. Út frá þessu er auðsætt að það verður oft ófært út úr hverfinu á veturna. Ef núverandi útkeyrslu verður lokað þá verður Hlíðartúnshverfið oft lokað vegna snjóá á veturna.

Því viljum við að eftirfarandi lausn, sem er meðfylgjandi handskrifuð með þessu bréfi, verði grundvöllurinn að framtíðarútkeyrslu hverfisins.

Við viljum fá sömu lausn og boðið er upp á Reykjanesbraut þar sem Hnoðraholsbraut er sett undir Reykjanesbrautina fyrir innaksturinn í hverfið."

Athugasemdin var send **Verkfræðistofunni Fjölhönnun** með símbréfi dagsettu 28. september 1995 og barst svar með bréfi, dagsettu 12. október 1995, þar sem segir meðal annars:

„Eitt af markmiðum endurskipulagningar Vesturlandsvegur er að fækka vegamótum. Með vaxandi umferð á Vesturlandsvegi vaxa stofnbrautareinkenni hans og því nauðsynlegt að gera vegamót færri og stærri til að fækka slysum og greiða fyrir umferð. Fjarlægð milli Aðaltúns og Skarhólabrautar er um 300 m. Út frá hæðarmun veganna og nauðsynlegum halla sést að ekki er pláss fyrir mislæg vegamót bæði við Skarhólabraut og Aðaltún.

Í athugasendum íbúasamtakanna var vísað til undirganga undir Reykjanesbraut við Hnoðraholsbraut. Þessum undirgöngum er fyrst og fremst ætlað að tengja saman íbúðarhverfin sitt hvorum megin við Reykjanesbrautina. Tenging við Reykjanesbraut er aðeins til bráðabyrgða."

„Svar við þeim þáttum í fyrirspurnum samtakanna er varða tengingar við Vesturlandsveg:

Í gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir Vesturlandsvegi með tveimur akreinum í hvora átt frá bæjarmörkum Reykjavíkur að Þverholti.

Vegagerðin gerir kröfu um að loka fyrir beina tengingu Hlíðartúnshverfisins og Skálatúns við Vesturlandsveg.

Ekki er hægt að segja fyrir um hvenær hringtorg við Skarhólabraut eða tvöföldun Vesturlandsvegur komi til framkvæmda.

Tímasetning aftengingar Hlíðartúnshverfis og Skálatúns við Vesturlandsveg miðast við gerð hringtorgsins við Skarhólabraut.

Meginforsenda við aðalskipulagsgerðina er að Vegagerðin haldi fast við ásetning sinn um að loka í framtíðinni fyrir tengingar frá Vesturlandsvegi á umræddum vegarkafli samfara gerð hringtorgs við Skarhólabraut.

Ekki er hægt að lýsa í einstökum atriðum hvernig Hlíðartúnshverfið og fyrirhugað íbúðarsvæði í Lágafellstúni verða tengd gatnakerfinu í framtíðinni.

Í gildandi aðalskipulagi er þó ráðgert að framtíðaraðkoman verði um tengibrautina Skarhólabraut austan núverandi iðnaðarsvæðis.

Skarhólabraut mun í lengd gegna veigamiklu hlutverki í megin gatnakerfi Mosfellsbæjar.

Auk þess verður aðkoma að umræddum íbúðarsvæðum um hringtorg við Langatanga .

Áður en byggt verður í Lágafellstúni má hugsa sér aðkomu að Hlíðartúnshverfi um Flugumýri og götu í framhaldi af henni sem tengist Aðaltúni ofan við húsið Melgerði.

Framtíðaraðkoma að Skálatúni verður um tengibraut og safngötu á svonefndu vestur svæði norðan Vesturlandsvegur eins og sýnt er í gildandi aðalskipulagi.

Áður en kemur að framkvæmdum við nýjar vegtengingar verður gert deiliskipulag af Hlíðartúnshverfi þar sem vegatengingar verða sýndar. Deiliskipulagið verður auglýst opinberlega samkvæmt skipulagslögum þannig að íbúar geti kynnt sér það og gert við það athugasemdir áður en það hlýtur endanlegt samþykki Skipulagsstjóra ríkisins."

Athugasemd barst frá **Axel Blomsterberg** með bréfi, dagsettu 30. september 1995, þar sem segir meðal annars:

„Undirritaður, eigandi og ábúandi Tröllagili 2, vill með bréfi þessu mótmæla tillögu að legu Vesturlandsvegur sem kynnt er bæjarbúum Mosfellsbæjar nú. Mótmæli mín eru tvíþætt.

Annars vegar vegna nálægðar vegarins við hús mitt, en samkvæmt mínum mælingum munu vera 56 - 58 m, frá miðju veganna og í húsgafl Tröllagils 2. Vegurinn verður hækkaður upp, miðað við landlegu nú, og verður að öllu líkindum hærra en húsastæðið er, og mun því allt útsýni til vesturs hverfa þegar búíð er að setja hljóðmön þá sem fyrirætlud er, á þennan vegkafla, en mér er sagt að hún taki um 15 m, Vegagerðin þarf um 30 m frá miðju vegar, og eru þá 10 - 12 m frá hljóðmön að húsi. Hver verður þá loftmengunin í holu þeirri sem búíð er að setja um húsið? Hávaði mun aukast og samkvæmt skýrslu mun hann jafnvel fara yfir leyfilega hávaðamörk. Verð eignanna mun rýrna verulega bæði vegna þess sem að undan er talið, og einnig vegna ábendingar í skýrslu, um að húsin Tröllagil 1 og Tröllagil 2 þurfi að fara í náninni framtíð.

Annar þáttur mótmæla minna, er vegna beygju þeirrar sem sett er á þennan vegkafla, um Brúarland. Tel ég að með því sé verið að búa til nýja slysgildru sem væri óþörf ef vegurinn væri svo til beinn frá hringtorgi við Reykjaveg, að hringtorgi við Álafossveg."

Athugasemdin var send **Verkfræðistofunni Fjölhönnun** með símbréfi dagsettu 3. október 1995, og bárust svör með bréfi, dagsettu 12. október 1995, þar sem segir meðal annars:

„**Liður 1.** Slyshætta í brekku við Brúarland. Vegurinn er hannaður eftir stöðlum Vegagerðarinnar.

Hönnunarhraði á Vesturlandsvegi á umræddu svæði er 80 km/klst. Hönnunarhraðinn skal valinn sem 85 % "fraktill", sem þýðir að aðeins 15 % vegfarenda aki yfir hönnunarhraða. Á svæðum þar sem byggð er ekki þétt skal velja hönnunarhraða 10 - 20 km/klst yfir æskilegum meðalhraða.

Geometrisk hönnun vegarins eftir staðagildum, t.d. minnstu leyfilegra beygjuradíusa o.s.frv., tryggja góða aksturseygingleika á veginum, sé ekið innan hönnunarhraðans. Taflan hér á eftir sýnir samanburð lámærks elementa sk. vegstaðlinum og þeirra elementa sem notuð eru í veglínunni í brekkunni við Brúarland.

	Staðalkrafa, (NS017)	Valið gildi í brekku við Brúarland
Beygjuradíus	> 210 m	240 m
Langhalli	< 80 0/00	60 0/00
Heildarhalli	< 95 0/00	um 85 0/00

Einnig má benda á að stutt fjarlægð milli hringtorga á þessum kafla, 500 m, lækkar umferðarhraðann frá því sem nú er.

Liður 2. Sú hugmynd að leggja veginn því sem næst beina leið frá hringtorginu við Hafravatsveg að hringtorgi við Álafossveg og sleppa þannig beygjunni við Brúarland hefur verið skoðuð. Það sem helst mælir á móti þessari leið er:

- Rífa þarf tvö hús sem eru í einkaeign. (Tröllagil nr 1 og 2)
- Vegstæðið á þessari leið er mun lakar en það sem valið er, hæð vegskeringa yrði um 6 m.
- Kostnaður yrði verulega meiri ef þessi leið yrði valin í stað þeirrar sem fjallað er um í frummatsskýrslunni.
- Breyta þyrfti undirgöngum við Brúarland.
- Breyta þarf brú yfir Varmá
- Langhalli vegarins eykst yrði þessi leið valin."

Athugasemd barst frá **Jóhönnu Harðardóttur** með bréfi, dagsettu 2. október 1995, þar sem segir meðal annars:

„Sem íbúi við Ásland í Mosfellsbæ sé mig mig knúna til að skrifa ráðamönnum og gera athugasemdir við fyrirhugaðar breytingar á Vesturlandsvegi þar sem hann liggur í gegnum heimabæ minn.

Ég hef mætt á þá fundi sem haldnir hafa verið til að kynna framkvæmdirnar og átt samræður við fjölda manna er að þessu máli hafa komið og hafa þessar fyrirgretnslanir sannfært mig um að því miður sé um algert „klúður“ að ræða, enda ljóst að mikil andstaða er meðal bæjarbúa vegna þessa máls.

Helstu ástæður fyrir óánægju bæjarbúa eru þessar:

1. Vegurinn (sem er hraðbraut, hvað sem vegagerðarmenn kjósa að kalla hann), mun kljúfa bæjarfélagið í sundur á varanlegan hátt.
2. Vegurinn mun hafa í för með sér mikla hávaðamengun fyrir bæjarbúa sem búa nálægt honum og enn hafa hvergi komið fram skynsamlegar eða framkvæmanlegar leiðir til að verjast hávaðanum.
3. Forgangsröðun er greinilega ekki byggð á þekkingu á helstu hættusvæðum á veginum.
4. Allar tengingar vegarins við byggðina eru vægast sagt lítt hugsaðar og virðast vera settar á hendur bæjarfélagsins að leysa. (sbr. Hlíðartún og Ásland)

Ég geri athugasemdir við eftirfarandi atriði:

1. Með þessum breytingum er í raun ekki verið að leysa neinn vanda til framtíðar, - hvorki fyrir Mosfellsbæ, né landsbyggðina.

Helsti umferðarvandi bæjarins liggur í þeirri umferð sem fer í gegnum bæinn, - þ.e.s. landsbyggðarumferðinni. - Önnur umferð er innanbæjarumferð sem kvíslast um bæinn og vegna hennar þar, ekki stórra breytinga þörf.

Það er landsbyggðarumferðin sem er vandamálið, - þungaflutningar og harðakstur í gegnum bæinn sem mun með þessum framkvæmdum verða gert auðveldara fyrir og þar með verða hættulegri fyrir innanbæjarumferðina.

Þarna er verið að leysa vandamál hringvegarins á kostnað bæjarbúa í Mosfellsbæ. - Hið rétta og edlilega í málinu væri auðvitað að leggja hinn svokallaða Sundaveg (um Álfsnes) strax og láta síðan Mosfellsbæ um að leysa sinn „fortíðarvanda“ í Þverholtinu, sem verður þá hið eina vandamál sem eftir stendur.

2. Hávaðamengun mun verða mikil á mörgum stöðum í bænum og hvað verst verður hún við Tröllagil og í Ullarnesbrekkunni (nálægt hringtorgi við Hlégarð). Á þessum stöðum er fyrirséð að ekki verður hægt að koma í veg fyrir hana á viðunandi hátt. Þær furðulegu hugmyndir sem komu fram hjá vegagerðarmanni á fundinum í Hlégarði, m.a. um svokallaða hljóðveggi, leysa ekki vandann. Hljóðveggir kunna hugsanlega að geta minnkað hljóðmengun ef hægt er að koma þeim fyrir vegna snjóþyngsla og nálægðar við hús og veg, en þeir munu í staðinn valda sjónmengun og munu lækka fasteignaverð í þessu hverfi sem hefur byggst sérstaklega vegna útsýnisins. Þessi leið er engan vegin boðleg á þessum stað og munu hverfisbúar aldrei sætta sig við hana.
3. Tenging Vesturlandsvegur við Helgafellsmela (-lönd og -ásar) verður ónýtt, en engin tenging verður lengur af Áslandi og á Vesturlandsveg. Það er ekki séð hvernig á að leysa þann vanda, enda vísuðu vegagerðarmenn honum til Mosfellsbæjar að leysa. Bent hefur verið á að hægt sé að beina þeirri umferð um væntanlegt hringtorg og þaðan upp Brekkuland og um Ásland. Þessi tillaga er byggð á algeru þekkingarleysi á staðháttum. Brekkuland er þegar mikið vandamál á veturnum vegna hálfu og snjóalaga og mun ekki batna við tilkomu hraðahindrunar sem nýlega var komið þar fyrir. Verra er þó „Áslandshafði“ þar sem vegurinn ku eiga að tengjast efra hverfinu, því þar verður alltaf ófært um leið og byrjar að skafa. Þetta vita allir sem þarna búa.
4. Meðan Vesturlandsvegur er aðalflutningsleið vestur og norður um land er aðeins eitt sem í raun liggur á að lagfæra áður en stórslys verður, en það eru tvenn gatnamót Vesturlandsvegur, - við Skarhólabraut annars vegar, og Ásland hins vegar.

Þar sem ég bý við Ásland og vinn í Reykjavík ek ég alla þessa leið að minnsta kosti tvisvar á dag og ég leyfi mér að fullyrða að þessi tvenn gatnamót eru þau langhættulegustu á þessum kafla. (Gatnamótin við Þverholt eru að vísu tepptari og seinfarnari, - en ekki líkt því eins hættuleg!)

Það rökstyð ég með því, að við þessa „útverði“ Mosfellsbæjar er stundaður stórhættulegur hraðakstur þeirra sem inn í bæinn koma, og hvað eftir annað hef ég orðið vitni að skelfilegum aðstæðum við þessi gatnamót. Eina ástæðan fyrir því að á þessum stöðum hafa enn ekki orðið alvarlegri slys en raun ber vitni er sú, að heimamenn eru í bókstaflegri merkingu „með lífið í lúkunum“ á þessum stöðum.

Því miður er ég hrædd um að þessi heppni muni ekki endast um aldur og ævi og það er því nauðsynlegt að byrja að draga úr hraða utan við þessa staði, t.d. með afreinum við þessi gatnamót, þverrákum og hraðahindrunum eða hringtorgum.

Ég vona svo sannarlega að málið verði tekið til gaumgæfilegrar athugunar áður en ráðist verður í framkvæmdir og þeim möguleika velt upp að ráðast frekar í gerð Sundavegar um Álfsnes því þar liggur eina raunhæfa lausnin á þessum vanda.

Fjármagnsleysi er engin afsökun meðan stefnt er á gerð Hvalfjarðarganga fyrir milljarða króna, en þau göng verða að sjálfsögðu til að auka enn á vanda Vesturlandsvegar og Mosfellsbæjar og það er að mínu mati ófugt í enda farið að byrja á Hvalfjarðargöngum í stað þess að leysa fyrst þennan hnút, -

SEM SANNARLEGA VERÐUR EKKI LEYSTUR MEÐ ÞEIM HUGMYNDUM SEM NÚ ERU UPPI."

Athugasemdin var send **Verkfræðistofunni Fjölhönnun** með símbrefi dagsettu 3. október 1995 og barst svar með bréfi, dagsettu 12. október 1995, þar sem segir meðal annars:

„Það var að ósk Vegagerðarinnar að Vesturlandsvegur um Ullarnesbrekku að gatnamótum við Þingvallaveg var sýndur tvöfaldur í fyrirliggjandi skipulagstillögu. Einnig telur Vegagerðin óhjákvæmilegt að tengingarnar við Ása og Lönd verði tekin af í framtíðinni vegna vaxandi umferðar og áður en vegurinn verður tvöfaldaður.

Það er því meginforsenda við aðalskipulagsgerðina að Vegagerðin haldi fast við ásetning sinn um að loka í framtíðinni fyrir allar minniháttar tengingar frá Vesturlandsvegi samfara breikkun vegarins.

Þó gæti komið til lokunar áður en vegurinn verður tvöfaldaður. Það er ýmsu háð svo sem umferðarþunga og óhappatiðni á umræddum vegarkafli.

Fastlega má gera ráð fyrir að um 2020 hafi verið byggt á stórum hluta túnanna á Helgafelli (sbr. gildandi aðalskipulag). Í undangenginni deiliskipulagsvinnu verður m.a. tekin afstaða til þess hvernig framtíðartengingu hverfanna verður háttáð í samræmi við gildandi aðalskipulag.

Rétt er að fram komi að væntanlegt deiliskipulag verður auglýst opinberlega samkvæmt skipulagslögum áður en það hlýtur endanlegt samþykki skipulagsstjóra ríkisins.

Samfara umræddri uppbyggingu munu snjóalög minnka til muna í Áslandi og götunum þar í kring sem nú eru í útjaðri byggðarinnar. „Áslandshaftið“ sem bréfitari nefnir svo er aðeins byrjun á framkvæmdinni. Eftir er að breikka það til muna og fláa út kanta þess og munu snjóalög því ekki verða vandamál til frambúðar.

Rétt er að taka fram að Brekkuland er til muna snjóléttari gata en Ásland. Sérstaklega er Ásland erfitt næst Vesturlandsvegi. Umferð íbúa frá Áslandi og götunum þari í kring ætti að verða mun greiðari að vetrarlagi um Brekkuland þegar endanlega hefur verið gengið frá gatnatengingum. Tenging Helgafellshverfis við Vesturlandsveg um Álafossveg niður við Varmá eins og sýnt er í aðalskipulagi ætti því að auðvelda umferð að vetrarlagi og draga úr slyshættu allan ársins hring vegna aksturs inn og út af Vesturlandsvegi.

Ef nauðsynlegt reynist að leggja af beina tengingu Ása og Landa innan áratugs eða svo verður deiliskipulag umræddra hverfa endurskoðað hvað varðar umferðarkerfi og auglýst opinberlega. Þannig gefst íbúum tækifæri til þess að fylgjast með framvindunni og gera athugasemdir við deiliskipulagið."

Athugasemd barst frá **Guðmundi Eiríkssyni** með bréfi, dagsettu 1. október 1995, þar sem segir meðal annars:

„Ég undirritaður, eigandi Tröllagils (1) í Mosfellsbæ, mótmæli hér með þeim breytingum sem fyrirhugaðar eru á legu Vesturlandsvegur frá Hafravatnsvegi að Brúarlandi í Mosfellsbæ.

1. Við breytinguna flyst Vesturlandsvegur umtalsvert nær Tröllagili og mun hljóð- og loftmengun aukast að efri mörkum æskilegs marks 65,5 dB. Nú eru viðmiðin nýr vegur, ný byggð 45/55 dB. Þó gert sé ráð fyrir hljóðmön í framtíðinni hækkar vegurinn það mikið að erfitt getur reynst að skerma af svo viðunandi sé.
2. Hljóðmön mun skyggja á útsýnið.
3. Í “frummati á umhverfisáhrifum framkvæmda” fylgiskjali nr. 10 “Úttekt á hljóðmengun” bls. 13 kafla 5.4 5. málsgrein segir: “Nokkur stök hús eru hins vegar nær veginum og verða í um 60 m fjarlægð frá nýja veginum.....Annars væri rétt að stefna að því með tímanum að þessi hús yrðu aflögð sem íbúðarhús.” tilv. lýkur. Tröllagil er eitt þessara húsa og framangreind ályktun gerir það að verkum að húseignin verður verðlaus og óseljanleg og hlýtur ályktunin að fela í sér bótaskyldu framkvæmdaraðila ef af þessari framkvæmd verður.”

Athugasemdin var send **Verkfræðistofunni Fjölhönnun** með símbréfi dagsettu 3. október 1995 og barst svar með bréfi, dagsettu 12. október 1995, þar sem segir meðal annars.

„Áætlað er að ný veglína Vesturlandsvegur færir nær Tröllagili 2 miðað við núverandi veg.

Minnsta fjarlægð vegmiðju tveggja akbrauta vegar að húsvegg er 58 - 59 m og að lóðamörkum 45 - 46 m. Veghelgunarsvæði nýja vegarins er 30 m út frá áður nefndir miðlínu og eru því 10 - 15 m frá mörkum veghelgunarsvæðis að lóðamörkum.

Umferðahávaði við húsvegg Tröllagils nr 2 er í dag um 60 dB(A). Ef miðað er við að (ADU) umferð aukist úr 6 000 bílum í 10 000 bíla árið 2008 eykst umferðarhávaði um 4 dB það er að segja í 64 dB(A). Leyfilegur umferðarhávaði er 65 dB(A).

Á meðfylgjandi grunnmynd og sniðum er gerð grein fyrir landhæðum og nýja veginum.

Hægt er að lækka umferðarhávaða við vegg húss að Tröllagili 2 eins og taflan hér að neðan sýnir með því að byggja hljóðmön.

Hæð hljóðmanar	Lækkun	Kóti á efri brún	Hljóðstig	við húsvegg
2 m		4.0 dB(A)	33 m	60.0 dB(A)
3 m		7,5 dB(A)	34 m	56.5 dB(A)
4 m		10.0 dB(A)	35 m	54.0 dB(A)

Gólfkóti hússins Tröllagils 1 er u.þ.b. 34.5 m og Tröllagils 2 u.þ.b. 32.0. Hljóðmön mun því skerða útsýni til norðurs frá Tröllagili nr 2 en litlu breyta um útsýni frá Tröllagili nr 1.”

Athugasemd barst frá **Grétari Sólvasyni** og **Póru Gunnarsdóttur** með bréfi 4. október 1995, þar segir meðal annars:

„Við undirrituð, íbúar að Hlíðarási 1b Mosfellsbæ, mótmælum fyrirhuguðum breytingum á núverandi Vesturlandsvegi.

Við teljum að svo að hagsmunum bæjarbúa og annarra vegfarenda um Vesturlandsveg verði að fullu mætt, þyrfi að færa hann niðurfyrir byggð Mosfellsbæjar. Á þann hátt myndum við losna við hraðakstur í byggð og eina gegnum umferð í bæinn yrði til Þingvalla.

Við teljum að með ykkar tillögu verði aðstæður til umferðar um veginna bætтар til muna og er það vel, en það er óumdeilanlegt að með bættum aðstæðum verður aksturinn hraðari og vegfarendur kærulausari. Hraðakstur verður óhjákvæmanlegur og erum við þá komin með miklu meira vandamál en slysa gildruna við gatnamót Þverholts og Vesturlandsvegur, sem má bjarga með hringtorgi. Vegagerðin verður að finna aðra langtímalausn á vanda sínum við að koma landsbyggðarfólki til og frá Reykjavík en hún leysir ekki vandann með því að laga veginn þar sem hann liggur í gegnum Mosfellsbæ án þess að búa til ný vandamál sem einungis myndu bitna á bæjarfélaginu og íbúum þess.

Við skorum á Vegagerðina að falla frá áformun sínum um að breyta núverandi Vesturlandsvegi. Við skorum á Vegagerðina að færa Vesturlandsveg niður fyrir byggð. Við skorum á Vegagerðina að búa til hringtorg við Þverholt svo fljótt sem audið er.”

Athugasemdin var send **Verkfræðistofunni Fjölhönnun** með símbréfi dagsettu 12. október 1995.

4. NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR

Lega vegarins

Í frummatsskýrslu er fyrst og fremst fjallað um eina leið fyrir Vesturlandsveg í gegnum byggðina í Mosfellsbæ. Framkvæmdin, og þar með talið lega vegarins, verður eins og lýst er í frummatsskýrslunni að viðbættri frárein af Vesturlandsvegi inn á væntanlegt verslunar- og þjónustusvæði sunnan Hafravatnsvegar.

Er lega vegarins og fráreinar samkvæmt samþykktri tillögu Mosfellsbæjar að breytingu á aðalskipulagi sem auglýst hefur verið.

Olíuverslun Íslands hf. óskar eftir óbreyttri legu hringtorgs við Langatanga. Í svari Verkfræðistofunnar Fjölhönnunar, við þeirri kröfu, kemur fram að það er ekki hægt með tilliti til umferðaröryggis. Hægt sé hins vegar að lækka núverandi land á milli nýja Vesturlandsvegarins og bensínstöðvarinnar til þess að bæta sjónlínu að stöðinni.

Fulltrúar í skipulagsnefnd Mosfellsbæjar benda á æskilegt sé að skoða betur þann möguleika að vegurinn verði fjær íbúðarbyggðinni í brekkunni upp frá Varmá að mótum við Þingvallaveg. Náttúruverndarráð leggur hins vegar áherslu á að framkvæmdin raski ekki bökkum Varmár. Ljóst er að fyrirbyggjandi tillaga hefur minni röskun á bökkum árinna í för með sér en ef vegurinn yrði færður. Ekki hefur verið kynnt hönnun á vegi framangreinda leið. Ef skoða ætti þann möguleika betur kallar það á frekara mat á umhverfisáhrifum.

Axel Blomsterberg telur hönnun vegarins við Brúarland skapa slyshættu og leggur til að farin verði bein leið frá hringtorgi við Hafravatnsveg (Reykjaveg) að hringtorgi við Álafossveg. Verkfræðistofan Fjölhönnun hefur upplýst að vegurinn er hannaður samkvæmt stöðlum Vegagerðarinnar þar sem öryggissjónarmiða er gætt og að „beina leiðin“ hafi m.a. þá annmarka að rífa þarf hús, breyta þarf undirgöngum og brúnni yfir Varmá auk þess sem vegstæðið er lakar, langhalli eykst og kostnaður yrði meiri en við fyrirbyggjandi tillögu.

Tengingar við íbúðarhverfi og athafnasvæði

Í umsögn Mosfellsbæjar og athugasemdum frá nokkrum öðrum aðilum er fjallað um veltengingar við íbúðarhverfi og væntanlegt verslunar- og þjónustusvæði sunnan Hafravatnsvegar.

Í frummatsskýrslu og svörum Vegagerðarinnar við athugasemdum kemur fram að nokkrar breytingar verða á tengingum íbúðarhverfa við Vesturlandsveg frá því sem nú er, en breytingarnar eru allar samkvæmt gildandi aðalskipulagi og tillögu sem auglýst hefur verið um breytingu á því. Eitt af markmiðum endurskipulagningar Vesturlandsvegar er að fækka vegamótum. Með vaxandi umferð fær vegurinn meiri stofnbrautareinkenni og því er talið nauðsynlegt, af hálfu Vegagerðarinnar, að fækka vegamótum og stækka til að fækka slysum og greiða fyrir umferð. Til að ná því markmiði að auka flutningsgetu vegarins og gatnamóta telur Vegagerðin nauðsynlegt að loka umræddum gatnamótum. Breytingar þessar koma hins vegar ekki allar til framkvæmda strax í fyrsta framkvæmdaáfangi heldur eru að hluta til háðar lausnum í deiliskipulagi og uppbyggingu einstakra hverfa í Mosfellsbæ.

Samkvæmt frummatsskýrslunni er gert ráð fyrir að tengingu Aðaltúns við Vesturlandsveg verði lokað í fyrsta framkvæmdaráfangi eftir að Hlíðartúnshverfið hefur verið tengt Skarhólabraut. Það sama gildir um lokun tengingar að Skálatúni við Vesturlandsveg. Fjarlægð milli Aðaltúns og Skarhólabrautar er um 300 m og vegna hæðarmunar og nauðsynlegs veghalla rúmast ekki mislæg gatnamót á báðum stöðum.

Í öðrum framkvæmdaáfangi, þ.e. þegar Vesturlandsvegur verður tvöfaldaður, er gert ráð fyrir að tengingu Áslands við Vesturlandsveg verði lokað og þar með verði allt Helgafellshverfi tengt Álafossvegi.

Bæjarstjórnin bendir á að huga verði nánar að því hvernig tengingum Hlíðartúns- og hluta Helgafellshverfis verði háttáð við Vesturlandsveg og athugasemdir íbúa voru á sömu lund. Tengingum inn í umrædd hverfi við tengibrautir, Skarhólabraut, hringtorg við Langatanga og Álafossveg, út á Vesturlandsveg þarf að ganga frá í deiliskipulagi á vegum Mosfellsbæjar, sem íbúum gefst tækifæri til að tjá sig nánar um áður en núverandi gatnamótum verður lokað.

Í hönnun Vegagerðarinnar og í frummatsskýrslu er ekki gert ráð fyrir frárein af Vesturlandsvegi til suðausturs inn á væntanlegt verslunar- og þjónustusvæði sunnan Hafravatsvegar, en hún er inni á fyrirbyggjandi tillögu að breyttu aðalskipulagi sem auglýst hefur verið. Bæjarstjórn Mosfellsbæjar og skipulagsnefnd hafa lagt mikla áherslu á að Vegagerðin samþykki þessa frárein og að hún komi í fyrsta framkvæmdaáfanga. Vegagerðin hefur lýst því yfir að hún telji fráreinina óþarfa en heimilar hana fyrir sitt leyti m.a. með skilyrði um að hún komi ekki fyrir en Vesturlandsvegur verði tvöfaldaður eða í öðrum framkvæmdaáfanga verksins. Einnig leggur Vegagerðin áherslu á að hverfið verði skipulagt út frá aðalinnkomu frá Hafravatsvegi. Tekið er undir það sjónarmið Vegagerðarinnar að hverfið verði skipulagt út frá aðalinnkomu frá Hafravatsvegi en lagt til að fráreinin verði lögð þegar uppbygging samkvæmt deiliskipulagi er hafin og bæjaryfirvöld Mosfellsbæjar telja nauðsynlegt að hún komi vegna starfsemi á svæðinu.

Í athugasemdum er bent á að frummatsskýrslan geri ekki ráð fyrir vegamótum skammt frá afleggjara að Blikastöðum sem þó eru sýnd á aðalskipulagsupprætti. Í svari Verkfræðistofunnar Fjölhönnunar kemur fram að í aðalskipulagi sé ekki gert ráð fyrir að heimreiðin að Blikastöðum tengist beint inn á Vesturlandsveg. Fyrirhuguð vegamót skammt þar sunnan við hafi lítið verið skoðuð en reiknað er með þeim í þriðja framkvæmdaáfanga. Ekki liggur því fyrir hvenær heimreið að Blikastöðum verður lokað en þegar að því kemur verður svæðið væntanlega tengt framhaldi af Skarhólabraut til norðurs.

Ganga þarf frá deiliskipulagi einstakra hverfa og þar með tengingum byggðarinnar við Vesturlandsveg, áður en einstökum gatnamótum sem um er rætt er lokað.

Varnir gegn hljóðmengun

Í byggingarreglugerð og í reglugerð um breytingar á mengunarvarnareglugerð nr. 48/1994 er viðmiðunarkrafa fyrir nýskipulag íbúðarsvæðis 55 dB(A) en leyfð eru tvö frávik frá því. Annað þeirra á við ef um er að ræða verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er og er viðmiðunarkrafan þá 65 dB(A).

Í frummatsskýrslu koma fram útreikningar á hávaða við íbúðarbyggð næst veginum og fer hann hvergi, samkvæmt útreikningum, yfir 65 dB(A) sem eru þau mörk sem meðalgildi fyrir umferðarhávaða ber að vera undir allan sólarhringinn við þær aðstæður sem hér er ræðir. Á nokkrum stöðum fer hávaði þó nærri umræddum mörkum. Í ljósi þess að nokkur óvissa er í framangreindum útreikningum (1-2 dB(A) innan 30-60 m frá veginum) er nauðsynlegt að fylgst sé með því hvort hávaði fer yfir viðmiðunarmörk og grípa til viðeigandi ráðstafana ef svo er.

Í upplýsingum sem borist hafa frá Verkfræðistofunni Fjölhönnun, við frumathugun, kemur fram sú megin niðurstaða að umferðarhávaði, á þeim hluta Vesturlandsvegar sem frummat á umhverfisáhrifum nær til, verður alls staðar undir leyfilegum mörkum fram til ársins 2008. Þar er einnig bent á að úr hávaða má draga á ýmsan hátt t.d. með lækkan meðalhraða umferðar.

Hollustuvernd ríkisins leggur áherslu á að tekið sé tillit til niðurstöðu hávaðareikninga við gerð skipulagsáætlana sveitarfélagsins og er minnt á ákvæði skipulagslaga og byggingarreglugerðar í því sambandi.

Íbúar Tröllagils 1 og 2 hafa mótmælt legu vegarins m.a. vegna nálægðar við hús sín, aukins hávaða og skerts útsýnis vegna hljóðmanar. Samkvæmt frummatsskýrslunni og upplýsingum sem borist hafa við frumathugun, er áætlað að hávaði fari í 60 dB(A) við húsvegg á Tröllagili 2 og gert er ráð fyrir að gerð verði hljóðmön þar. Mun t.d. 2 m há hljóðmön lækka hljóðstig um 4 dB(A) við vegg hússins. Slík hljóðmön mun skerða útsýni frá Tröllagili 2 til norðurs en breyta litlu um útsýni frá Tröllagili 1.

Bæjarstjórn Mosfellsbæjar telur að leggja þurfi áherslu á varnir gegn hljóðmengun við færslu vegarins og að jafnhliða byggingu hans þurfi að gera raunhæfar ráðstafanir til að koma í veg fyrir hávaðamengun, á þegar byggðum svæðum, sem og þar sem eftir er að byggja samkvæmt skipulagi. Bæjarstjórn Mosfellsbæjar hefur tekið fram að hún áskilur sér rétt til að skoða aðrar lausnir en afskermun við að ná hávaða frá Vesturlandsvegi niður, þar sem þörf er á.

Samráð þarf að vera á milli Vegagerðarinnar og bæjarstjórnar Mosfellsbæjar um aðgerðir til að draga úr hávaða frá umferð um Vesturlandsveg. Í fyrsta framkvæmdaáfanga er um að ræða aðgerðir vegna Tröllagils 1 og 2.

Umferð gangandi og á reiðhjólum

Bæjarstjórn Mosfellsbæjar hefur lagt á það áherslu að framkvæmdir við undirgöng verði samhliða færslu vegarins þ.e. á þeim hluta hans sem verður færður.

Athugasemd var gerð við að ekki er fjallað um lausnir fyrir gangandi umferð yfir Hafravatnsveg í námunda við væntanlegt hringtorg á Vesturlandsdvegi. Í svari Verkfræðistofunnar Fjölhönnunar kemur fram að ekki er gert ráð fyrir undirgöngum undir Hafravatnsveg enda verði hann ekki tvöfaldaður á næstunni.

5. SKIPULAG

Samkvæmt tillögu að legu Vesturlandsvegur sem kynnt er í frummatsskýrslu þarf að breyta aðalskipulagi Mosfellsbæjar og hefur tillaga þess efnis verið kynnt og auglýst samkvæmt 17. og 18. gr. laga nr. 19/1964.

Hollustuvernd ríkisins leggur áherslu á að tekið sé tillit til niðurstöðu hávaðareikninga við gerð skipulagsáætlana sveitarfélagsins og er minnt á ákvæði skipulagsreglugerðar og byggingarreglugerðar í því sambandi.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Með vísun til 8. greinar laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993 hefur skipulagsstjóri ríkisins yfirfarið þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum og athugasemdum.

Fallist er á fyrirhugaða tvöföldun Vesturlandsvegar svo sem hún er kynnt í frummatsskýrslu og frárein af Vesturlandsvegi inn á verslunar- og þjónustusvæði norð-austan Lágafells, sunnan Hafravatnsvegar, með þeim skilyrðum að:

1. Hæð hljóðmanar við Tröllagil 1 og 2 verði ákveðin í samráði við eigendur íbúðarhúsanna.
2. Frárein af Vesturlandsvegi inn á verslunar- og þjónustusvæði norðaustan Lágafells, sunnan Hafravatnsvegar, verði lögð þegar uppbygging samkvæmt deiliskipulagi er hafin og bæjaryfirvöld Mosfellsbæjar telja nauðsynlegt að hún komi vegna starfsemi á svæðinu. Að öðru leyti verði farið að skilyrðum Vegagerðarinnar sbr. framangreint bréf hennar dagsett 13. október 1995.
3. Sýni mælingar að hávaðamengun við íbúðarbyggð fari yfir viðmiðunarmörk skal grípa til ráðstafana í samræmi við ákvæði mengunarvarnareglugerðar.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra innan fjögurra vikna frá því að hann er birtur eða kynntur viðkomandi aðila.

Reykjavík, 23. október 1995,

Stefán Thors

Halldóra Hreggviðsdóttir