



Forsætisráðherra  
Kristrún Frostadóttir  
Stjórnarráðshúsið við Lækjatorg  
101 Reykjaík

Stykkishólmi, 18. febrúar 2026  
nr. erindis 2601015

**Efni: Framtíð og öryggi ferjusiglinga um Breiðafjörð – umsögn um samgönguáætlun 2026–2040.**

Meðfylgjandi er umsögn Sveitarfélagsins Stykkishólms um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040, ásamt fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030.

Sveitarfélagið telur brýnt að vekja athygli forsætisráðherra á umsögninni, enda varða þau atriði sem þar eru rakin ekki eingöngu hagsmuni Stykkishólms, Vesturlands eða Vestfjarða, heldur hagsmuni landsins í heild. Þar vegur þýngst staða og framtíð Breiðafjarðarferjunnar Baldurs.

Reynslan af hættuástandi sem skapaðist á Breiðafirði, þegar síðasta skip sem sinnti siglingum um fjörðinn bilaði ítrekað á árunum 2020–2023 með verulegri röskun á siglingum og óvissu um öryggi farþega, ætti að vera okkur áminning um að ekki má fresta frekar nauðsynlegum undirbúningi og langtímastefnumörkun varðandi ferjusiglingar um Breiðafjörð. Í ljósi aldurs núverandi ferju er því nauðsynlegt að veita Vegagerðinni heimild til að hefja þegar í stað vinnu við undirbúning og hönnun nýrrar Breiðafjarðarferju.

Jafnframt er mikilvægt að aðstaða og innviðir í tengslum við ferjusiglingar um Breiðafjörð standist þær kröfur sem gera verður til almenningssamgangna og móttöku ferðamanna á áfangastaðnum Íslandi. Núverandi aðstaða fyrir gesti ferjunnar á hafnarsvæðinu í Stykkishólmi, sbr. meðfylgjandi, er ekki í samræmi við það þjónustustig sem eðlilegt má telja og brýnt er að við því verði brugðist.

Sveitarfélagið leggur áherslu á að tillit verði tekið til þeirra sjónarmiða sem fram koma í umsögninni við endanlega mótun og afgreiðslu samgönguáætlunar.

Vhölingarfullst,

Jakob Björgvin Sigríðarson Jakobsson,  
bæjarstjóri.

Afrit af bréfi þessu er sent til innviðaráðherra.

## Fylgiskjal 1

Á myndunum hér að neðan má sjá núverandi þjónustuaðstöðu ferjunnar í gulum gám á hafnarsvæðinu. Til samanburðar má geta þess að húsið við hliðina á gámnum, með bláa auglýsingaskiltinu, er aðstaðan sem fyrri rekstaraðili hafði til umráða, þ.e. neðri hæð, alls 335 fm.

Þar gátu gestir ferjunnar keypt miða og fengið upplýsingar, notað salerni, keypt veitingar og beðið ferjunnar innandyrna.





Alþingi  
b.t. Nefndasvið Alþingis / Umhverfis- og samgöngunefnd  
Austurstræti 8-10  
101 Reykjavík

Stykkishólmi, 9. febrúar 2026

**Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026 – 2030, þingskjal 463 - 322. mál.**

Sveitarfélagið Stykkishólmur veitir hér með umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2026-2040 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2026 – 2030, þingskjal 463 - 322. mál.

## 1. MEGINÁHERSLUR UMSAGNARINNAR

Sveitarfélagið vísar til umsagnar Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi þar sem bent er á að vegakerfi Vesturlands nemi um 14% af heildarvegakerfi landsins og að hlutfall malarvega á Vesturlandi sé langt umfram landsmeðaltal, sérstaklega á stofnvegum. Þrátt fyrir þetta hafa fjárveitingar til vegamála á Vesturlandi að meðaltali einungis numið um 385 millj. kr. á ári síðastliðin 13 ár, með þeim afleiðingum að ástand vegakerfisins er víða orðið mjög slæmt. Í því ljósi og í kjölfar þess að Vegagerðin lýsti yfir neyðarástandi á vegum á Vesturlandi snemma árs 2025, er brýnt að auka fjárveitingar til vegamála á Vesturlandi.

Í umsögn þessari leggur sveitarfélagið sérstaka áherslu á Breiðafjarðarferjuna Baldur, með áherslu á fjármagn til undirbúnings og hönnunar nýrrar ferju, á Snæfellsnesveg nr. 54 um Skógarströnd, þar sem krafist er aukins fjármagns og þess að gert verði ráð fyrir þverun Álftafjarðar, auk aukins fjármagns til áframhaldandi viðhaldsframkvæmda á stofnveginum frá Stykkishólmi til Borgarness.

**Í þessari umsögn er því kallað eftir að eftirtalin verkefni hljóti framgöngu og fjármagn á samgönguáætlun, eins og nánar er rakið í umsögn þessari:**

- **Breiðafjarðarferjan Baldur** – með áherslu á fjármagn til þróunar og hönnunar nýrrar ferju 2027-2030 og fjárfestingu á nauðsynlegum þjónustuinngviðum fyrir ferjuna í Stykkishólmshöfn á árinu 2026.
- **Skógarstrandarvegur (Snæfellsnesvegur 54 um Skógarströnd)** – með áherslu á aukið fjármagn á fyrsta tímabili samgönguáætlunar (aðgerðaráætlun) og þverun Álftafjarðar.
- **Viðhald á stofnvegi milli Stykkishólms og Borgarness** – með áherslu á áframhaldandi fjármagn til viðhaldsframkvæmda.



## 2. BREIÐAFJARÐARFERJAN BALDUR

Í umsögn sveitarfélagsins um síðustu samgönguáætlun fagnaði sveitarfélagið kaupum á Röst, nýjum Baldri, sem smíðuð var árið 1991 og hóf siglingar á Breiðafirði árið 2023. Kaupin voru nauðsynleg í ljósi þess að ítrekað hættuástand hafði skapast í ferjusiglingum þar sem fyrra skip var vanbúið, komið til ára sinna og uppfyllti ekki lengur þær kröfur sem gera verður til öryggis og þjónustustigs á þessari mikilvægu samgönguleið. Með tilkomu Rastar/Baldurs var brugðist við þeim óboðlegu aðstæðum sem uppi voru í ferjusiglingum og gríðarlega mikilvægt að dregin verði lærdómur af þeim aðstæðum og búa þannig um hnútana í samgönguáætlunum að slíkar aðstæður skapist ekki aftur. Til þess þarf að smíða nýja ferju til siglingar yfir Breiðafjörð áður en núverandi skip verður á sama aldri og það skip sem hættuástand skapaðist um.

Sveitarfélagið lagði jafnframt ríka áherslu á í fyrrgreindri umsögn að kaupin á Röst/Baldri væru ætíð hugsuð sem bráðabirgðalausn.<sup>1</sup> Forsenda að baki kaupunum var að um tímabundið skip væri að ræða á meðan unnið yrði að undirbúningi og langtímastefnumörkun ferjusiglinga um Breiðafjörð sem byggði á þróun, hönnun og smíði nýrrar ferju. Í umsögninni var sérstaklega bent á að langtímasýn skorti í þáverandi tillögu, þar sem ekki lægi fyrir áætlun um smíði nýrrar ferju sem tæki við af Röst/Baldri innan 3–5 ára. Sú framtíðarsýn var þó meðal helstu forsenda þeirra ákvarðana sem teknar voru á árunum 2021–2023.

Í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun hefur að hluta verið tekið tillit til ákalls sveitarfélagsins um stefnumörkun í ferjumálum í gegnum samgönguáætlun, en sveitarfélagið ítrekar að afar brýnt sé að áætlunin tryggi að farið verði af stað ekki seinna en á árinu 2027 í undirbúning og hönnun nýrrar ferju sem taka á við ferjusiglingum um Breiðafjörð. Ný ferja þarf að vera hönnuð sérstaklega með þarfir og aðstæður samfélaganna við Breiðafjörð að leiðarljósi, taka mið af aðstæðum á siglingaleiðinni, þjónustupörf íbúa og atvinnulífs, auk þess að horfa til rekstraröryggis, viðeigandi burðargetu og markmiða stjórnvalda um orkuskipti.

### 2.1. Undirbúningur og hönnun nýrrar ferju 2027-2030

Ef fyrirhuguð endurnýjun ferju á tímabilinu 2031–2040 á að ganga eftir er nauðsynlegt að hefja undirbúning þegar í stað. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni má áætla að umfang þarfagreiningar, þróunar og hönnunar nýrrar ferju fyrir Breiðafjörð nemi um 150–200 millj. kr., sem unnt er að dreifa á 2–4 ár.

Í tillögu að samgönguáætlun kemur fram að endurnýjun ferja ríkisins sé brýn þar sem ferjur í eigu ríkisins séu allt að 34 ára gamlar, en núverandi Baldur er einmitt elsta skipið og verður 35 ára á þessu ári. Jafnframt er þar tekið fram að á hverjum tíma ætti að vera í gangi undirbúningur að hið minnsta

<sup>1</sup> Sveitarfélagið visar jafnframt til ítrekaðra ályktana bæjarstjórnar Stykkishólms og ályktana Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi hvað þetta varðar, þ.e. að um hafi verið að ræða tímabundið lausn með kaupum á umræddu skipi (Röst) á meðan ríkið væri að hanna og smíða nýtt skip.



einni nýrri ferju. Þrátt fyrir það virðist undirbúningur að nýrri Breiðafjarðarferju ekki koma til framkvæmda fyrr en á síðari hluta tímabilsins 2031–2040, sem er óboðlegt.

Sveitarfélagið bendir á að núverandi Baldur, smíðaður árið 1991, verður 40 ára árið 2031. Til samanburðar var skipið sem varð vélavana á Breiðafirði árið 2021 þá 42 ára gamalt og ekki lengur öruggt til farþegaflutninga. Að bíða þar til skipið nálgast 50 ára aldur áður en hafist er handa við smíði nýs skips er óásættanlegt, bæði út frá öryggissjónarmiðum og rekstraráhættu. Þess vegna er nauðsynlegt að hefja undirbúning nýrrar ferju á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.

## 2.2. Hafnarmannvirki og öryggi á hafnarsvæði

Ferjubryggjur og tengd mannvirki eru víða komin til ára sinna, líkt og fram kemur í samgönguáætlun. Ferjumannvirki í Stykkishólmi eru nær 40 ára gömul og nýlegt atvik (í febrúar 2026) þar sem ekjubró gaf sig undirstrikar brýna þörf fyrir endurnýjun og uppbyggingu þessara mannvirkja. Nauðsynlegt er að samhliða hönnun nýrrar ferju fari fram undirbúningur að nýjum eða endurbættum hafnarmannvirkjum í Stykkishólmi, Flatey og Brjánslæk.

Sveitarfélagið leggur jafnframt áherslu á að gert verði ráð fyrir öruggri aðkomu að ferjubryggju í Stykkishólmi, meðal annars með hafnarstíg eða bryggjustíg meðfram aðkomuvegi að bryggju í samræmi við umferðaröryggisáætlun sveitarfélagsins sem unnin var í samstarfi við Vegagerðina. Hefur hönnun á nýjum hafnar- eða bryggjustígs verið kynnt Vegagerðinni, en stígurinn á að mæta því hættuástandi sem núverandi aðstæður skapa fyrir fótgangandi vegfarendur (sér í lagi gesti ferjunnar). Er slík lausn mikilvæg með tilliti til umferðaröryggis og þjónustustígs og samræmist áherslum samgönguáætlunar um öryggi í ferjuhöfnum.

## 2.3. Þjónustuaðstaða í Stykkishólmi

Í Stykkishólmshöfn er þjónustuaðstaða til móttöku farþega ferjunnar í dag í raun takmörkuð við flutningsgám sem komið var fyrir á höfninni síðasta sumar. Áður var fullnægjandi þjónustuaðstaða í eigu fyrrum rekstraraðila ferjunnar, en hún er ekki lengur nýtt til þjónustu við Baldur. Nauðsynlegt er því að tryggja farþegum viðeigandi og varanlega aðstöðu í Stykkishólmshöfn.

Núverandi aðstaða takmarkast við lítinn gám fyrir miðasölu og þar er hvorki salernisaðstaða, fullnægjandi biðaðstaða né önnur grunnþjónusta sem gera verður kröfu um í tengslum við þessa mikilvægu samgönguleið. Slíkt fyrirkomulag er ekki ásættanlegt enda ekki það þjónustustig sem eðlilegt má teljast í almenningssamgöngum.

Sveitarfélagið telur því brýnt að ráðist verði í fjárfestingu í viðeigandi og varanlegri þjónustuaðstöðu í Stykkishólmshöfn þegar á árinu 2026.



## 2.4. Breytingar á fyrirbyggjandi samgönguáætlun

Með vísan til þess sem að framan er rakið leggur sveitarfélagið þunga áherslu á að eftirfarandi breytingar verði gerðar á fyrirbyggjandi samgönguáætlun:

- Að veittar verði um 100 millj. kr. árið 2026 til fjárfestingar í nauðsynlegri þjónustuaðstöðu í Stykkishólshöfn.
- Að veitt verði 150-200 millj. kr. á árunum 2027–2030 til þarfagreiningar, þróunar og hönnunar nýrrar Breiðafjarðarferju. Vegagerðinni verði falið að ljúka samhliða við hönnun og undirbúning nauðsynlegra breytinga á hafnarmannvirkjum í Stykkishólshöfn.
- Að samgönguáætlun kveði skýrt á um að smíði nýrrar ferju á Breiðafirði hefjist eigi síðar en árið 2031.

## 3. SKÓGARSTRANDARVEGUR

Í tillögu að samgönguáætlun 2026–2040 og fimm ára aðgerðaáætlun 2026–2030 er Snæfellsnesvegur 54 um Skógarströnd færður framan í forgangsörðun uppbyggingar en í fyrri tillögu að samgönguáætlun og endurspeglar því í dag betur fyrirbyggjandi markmið samgönguáætlunar um forgangsörðun vegframkvæmda. Sveitarfélagið fagnar þeirri breytingu á forgangsörðun vegarins sem endurspeglast í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun. Líkt og fram kemur í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun þá er uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun. Þar sem Skógarstrandarvegur er stofnvegur ætti hann, sér í lagi sökum ástand vegarins, að vera í forgangi við ráðstöfun fjármuna samkvæmt samgönguáætlun.

Þess ber að geta að á Vesturlandi ríkir samstaða meðal allra sveitarfélaga um uppbyggingu vegarins, sem m.a. endurspeglast í samgöngu- og innviðaaætlun Vesturlands, enda er vegurinn er lykiltenging milli Snæfellsness og Dalabyggðar og áfram til Vestfjarða og Norðurlands og þjónar bæði íbúum, atvinnulífi og ört vaxandi ferðaþjónustu. Þá hefur ástand vegarins verið skilgreint sem ein helsta ógn við þróun ferðaþjónustu á svæðinu í áfangastaðaáætlun Vesturlands, sem er mikið áhyggjuefni.

Í markmiðum samgönguáætlunar um jákvæða byggðapróun kemur fram að samgöngur eigi að stuðla að miklum búsetugæðum um allt land og eflingu vinnu-, þjónustu- og skólasóknarsvæða. Ljóst er að vegurinn, eins og ástand hans er í dag, hefur verulega neikvæð áhrif á búsetu, atvinnulíf, skólasókn og samvinnu sveitarfélaga og er í raun orðinn hindrun í frekari byggðapróun á svæðinu. Því er mikilvægt að hraða framkvæmdum á veginum og þannig stuðla að jákvæðri byggðapróun.

Í samgönguáætlun 2026–2040 er lögð rík áhersla á að bæta umferðaröryggi með því að styrkja grunnnet samganga, fækka einbreiðum brúm, bæta hættulega vegkafla og tryggja að viðhald og uppbygging stofnvega mæti raunverulegri þörf og slyshættu. Þar sem Skógarstrandarvegur er stofnvegur og því hluti að grunnneti samganga er ljóst að ástand hans, þar sem stærstur hluti hans er malavegur með



einbreiðum brúm, getur ekki annað samkvæmt framangreindum markmiðum átt að vera í forgangi hvað ráðstöfun fjármuna hvað þetta varðar. Minnt er á að samkvæmt úttekt sem gerð var árið 2018-2019 kom fram að Skógarstrandarvegur væri annar hættulegasti vegur Vesturlands og sá vegur á Vesturlandi með hæstu slysatíðni. Líkt og áherslur í samgönguáætlun kveða á um þarf umferðaröryggi að vera leiðarljós í áherslum í samgönguáætlun. Skógarstrandarvegur ætti því að hljóta ákveðin forgang hvað þetta varðar.

Hvað varðar nánari upplýsingar um Skógarstrandarveg og mikilvægi hans fyrir svæðið vísar sveitarfélagið til fyrri umsagna sinna til umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis vegna samgönguáætlana, einkum árin 2019/2020 og 2023. Í þeim umsögnum er fjallað ítarlega um samfélagslegt mikilvægi vegarins, m.a. út frá byggðasjónarmiðum, atvinnusjónarmiðum, öryggissjónarmiðum og sjónarmiðum um samvinnu sveitarfélaga og mögulega sameiningarkosti á svæðinu.

Meðfylgjandi er jafnframt, sem **fylgiskjal 1**, minnisblað bæjarstjóra Stykkishólms, dags. 19. apríl 2024, sem unnið var að beiðni fyrrverandi formanns umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis í tengslum við vinnu nefndarinnar við samgönguáætlun árið 2024. Í minnisblaðinu eru dregin saman helstu rök fyrir því að stofnvegurinn um Skógarströnd (Skógarstrandarvegur) eigi að njóta forgangs við ráðstöfun fjármuna samkvæmt samgönguáætlun.

### 3.1. Aukið fjármagn á fyrsta tímabil samgönguáætlunar

Í fyrirliggjandi tillögu að samgönguáætlun er gert er ráð fyrir 750 m.kr. til uppbyggingar Skógarstrandarvegar, þar af 500 m.kr. árið 2026 og 250 m.kr. árið 2027 frá Stykkishólmsvegi að Svelgsá. Þetta er hluti þeirrar uppbyggingar sem snýr að samgöngum innan sveitarfélagsins og samræmist áherslum sem sveitarfélagið hefur áður sett fram, m.a. í tengslum við sameiningu Stykkishólmsbæjar og Helgafellssveitar árið 2022. Fagnar sveitarfélagið sérstaklega þeirri uppbyggingu. Eftirstöðvar uppbyggingarnar eru metnar á um 11.800 m.kr. Í fyrirliggjandi aðgerðaáætlun hins vegar aðeins gert ráð fyrir 1.350 m.kr. til áframhaldandi framkvæmda á Skógarstrandarvegi, þ.e. 300 m.kr. árið 2028, 300 m.kr. árið 2029 og 750 m.kr. árið 2030. Að auki er áætlað að verja 6.680 m.kr. á tímabilinu 2031–2035 og 3.770 m.kr. á tímabilinu 2036–2040 til að ljúka verkefninu. Fyrirliggjandi samgönguáætlun sýnir s.s. að þótt að Skógarstrandarvegur sé kominn á dagskrá aftur, þá færist meginþungi uppbyggingarinnar út fyrir fyrsta fimm ára tímabilið (aðgerðaráætlun).

Í ljósi stöðu Skógarstrandarvegar sem hluta af grunnneti samgangna og mikilvægi hans fyrir byggðaðróun, atvinnulíf og bætt umferðaröryggi er nauðsynlegt að hraða framkvæmdinni eins og kostur er. Sveitarfélagið telur að sú forgangsröðun að byggja eigi veginn að stærstum hluta upp á síðara tímabili samgönguáætlunar samræmist ekki markmiðum samgönguáætlunar um að forgangsráða fjármunum til grunnnets samgagna, ætlunum ríkisins um fækkun malarvega og taki ekki tillit til jafnræðis milli landshluta líkt og bent er á í kafla 1 (umsögn SSV), né stefnumörkun samgönguáætlunar varðandi umferðaröryggi og jákvæða byggðaðróun. Með vísan til framanritaðs og sérstaklega í ljósi þess að



Skógarstrandarvegur er lengsti malarvegur í stofnvegakerfi landsins á láglendi ætti uppbygging hans ekki að dragast svona á langinn, eins og raun ber vitni samkvæmt fyrirbyggjandi áætlun.

Sveitarfélagið leggur áherslu á mikilvægi þess að flýta framkvæmdum á veginum, færa stærri hluta fjárveitinga inn á fyrsta tímabil áætlunarinnar og tryggja þannig að uppbygging þessa stofnvegar í grunnneti samgangna verði í samræmi við áðurgreint markmið samgönguáætlunar. Sveitarfélagið leggur því áherslu á að aukið verði við fjármagn til uppbyggingar vegarins á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.

### 3.2. Þverun Álfafjarðar

Umferð um Skógarstrandarveg hefur aukist verulega undanfarin ár vegna fjölgunar ferðamanna og áframhaldandi uppbyggingar ferðaþjónustu á Snæfellsnesi. Ljóst er að Dalabyggð og samfélög við innanverðan Breiðafjörð munu í auknum mæli njóta góðs af þeirri þróun þegar Skógarstrandarvegur verður fullbúinn með þverun Álfafjarðar. Sveitarfélagið fagnar því að vinna við valkosti, undirbúning og greiningu vegna þverunar/brúunar Álfafjarðar sé í vinnslu og formlega í farvegi af hálfu Vegagerðarinnar.

Sveitarfélagið bendir hins vegar á að ekki sé fjallað um þverun eða brú yfir Álfafjörð í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun. Sveitarfélagið telur brýnt að fjallað sé um þennan þátt vegarins sérstaklega í samgönguáætlun, enda er þverun Álfafjarðar mikilvæg forsenda í uppbyggingu Skógarstrandarvegar.

### 3.3. Breytingar á fyrirbyggjandi samgönguáætlun

Með vísan til þess sem að framan er rakið leggur sveitarfélagið þunga áherslu á að eftirfarandi breytingar verði gerðar á fyrirbyggjandi samgönguáætlun:

- Að fjallað verði um þverun Álfafjarðar í samgönguáætlun.
- Að uppbyggingu Skógarstrandavegar verði flýtt og að fjármögnun verði færð af síðara tímabili áætlunar inn á fyrsta tímabil áætlunar (aðgerðaráætlun).

## 4. VIÐHALD OG ENDURBÆTUR Á SNÆFELLSNESVEGI 54 OG STYKKISHÓLMSVEGI 58

Sveitarfélagið Stykkishólmur fagnar aukinni áherslu á viðhald stofnvega í samgönguáætlun 2026–2040 og þeim framkvæmdum sem nú þegar eru komnar í útboð af hálfu Vegagerðarinnar (febrúar 2026). Sérstaklega er fagnað *annars vegar* endurbótum á um 4 km. kafla Stykkishólmsvegar nr. 58 frá Stykkishólmi og út fyrir Þingvallaafleggjara og *hins vegar* á 6 km. kafla frá Brúarhrauni að Hraunsmúla Snæfellsnesvegi nr. 54, en báðar framkvæmdirnar fela í sér styrkingu burðarlags og endurnýjun slitlags á köflum á milli Stykkishólms og Borgarness.

Þrátt fyrir þessar þessar jákvæðu framkvæmdir er ástand Stykkishólmsvegar 58 og Snæfellsnesvegar 54 milli Stykkishólms og Borgarness víða enn óviðunandi. Slitlag er laskað, vegkantar brotnir og



burðargeta takmörkuð miðað við verulega aukinn umferðarpunga, bæði vegna þungaflutninga og vaxandi ferðapjónustu. Endurtekin vandamál, svo sem bikblæðingar og yfirborðsskemmdir, sýna að viðhaldsskuldin er mikil og að tímabundnar aðgerðir duga skammt. Aukinn umferðarpungi og uppsöfnuð viðhaldsskuld kalla á áframhaldandi uppbyggingu veganna.

Sveitarfélagið leggur því áherslu á að sú aukna áhersla á aukið fjármagn til viðhalds, sem kynnt var á síðasta ári, verði fest í sessi í samgönguáætluninni með varanlegum hætti hvað varðar viðhald stofnvega með sérstakri áherslu á vegina á milli Stykkishólms og Borgarness (Stykkishólmsvegur nr. 58 og Snæfellsnesvegur nr. 54).

Með vísan til þess sem að framan er rakið leggur sveitarfélagið þunga áherslu á að eftirfarandi breytingar verði gerðar á fyrirliggjandi samgönguáætlun:

- **Að áframhaldandi og aukin fjármögnun til viðhalds stofnvega, með áherslu á uppbyggingu milli Stykkishólms og Borgarness, verði tryggð í samgönguáætlun.**

## 5. LOKAORÐ

Fulltrúar sveitarfélagsins óska eftir að koma á fund umhverfis- og samgöngunefndar til að fylgja eftir umsögn Sveitarfélagsins Stykkishólms og að ræða nánar þær áherslur sem þar koma fram.

Virðingartýlist,  
  
Jakob Björgvin Sigríðarson Jakobsson,  
bæjarstjóri.



## MINNISBLAÐ

Móttakandi: Bjarni Jónsson, formaður umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.  
Varðandi: Minnisblað bæjarstjórans í Stykkishólmi um þjóðveg 54 um Skógarströnd.  
Málsnúmer: 2306027.  
Dags.: 19. apríl 2024.  
Málefni: Samantekt helstu sjónarmiða hvers vegna stofnvegurinn um Skógarströnd (Skógarstrandarvegur) ætti að vera í forgangi við ráðstöfun fjármuna samkvæmt samgönguáætlun.

Að beiðni formanns umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis er með minnisblaði þessu í stuttu máli dregin fram helstu sjónarmið að baki því hvers vegna Skógarstrandarvegur ætti að vera í forgangi við ráðstöfun fjármuna samkvæmt samgönguáætlun. Hafa ber í huga að um er að ræða grófa samantekt í punktaformi til þess að einfalda yfirferð málsins í samræmi við beiðni þar um.

## Stofnvegur um Snæfellsnesveg 54 um Skógarströnd á að vera í forgangi í samgönguáætlun

- Skógarstrandarvegur er eini stofnvegurinn á Vesturlandi án bundins slitlags
- Skógarstrandarvegur ætti að vera í forgangi skv. markmiðum í samgönguáætlun
  - Í athugasemdum við þingsályktunartillögu um samgönguáætlun kemur fram að **uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.**
  - Samkvæmt samgönguáætlunar er það **markmið hennar að allar helstu stofnleiðir og tenging þeirra við þéttbýli með fleiri en 100 íbúa verði með bundnu slitlagi** og viðunandi burðarþoli.
  - Vegurinn ætti að vera í forgangi skv. markmiðum fyrirl. samgönguáætlunar
  - Skógarstrandarvegur er hluti grunnnetsins **og ætti að vera í forgangi við ráðstöfun fjármuna** skv. samgönguáætlun
  - Endurspeglast ekki í fyrirliggjandi samgönguáætlun.

## Samstaða sveitarfélaga á Vesturlandi

- Sveitarfélög á Vesturlandi hafa lagt þunga áherslu á hönnun og lagningu bundins slitlags við Skógarstrandarveg
- Endurspeglast í samgönguáætlun Vesturlands.

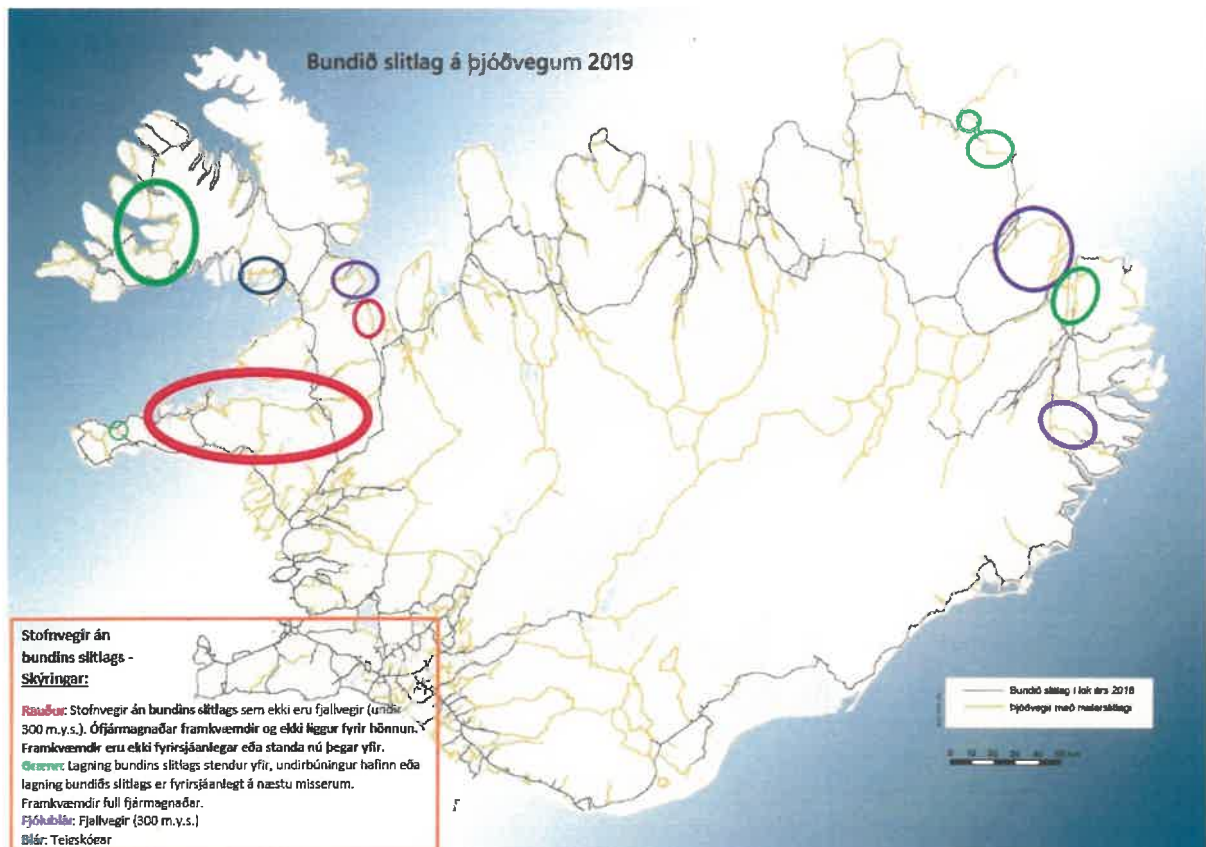
## Áherslumál og forsenda í sameiningu Stykkishólmsbæjar og Helgafellssveitar

- Það er afar mikilvægt að geta hafið framkvæmdir við Skógarstrandarveg í hinu sameinaða sveitarfélagi eftir sameiningu sem fyrst, en það var áhersluatriði hér í sameiningunni að byggja upp Skógarstrandarveg með sérstakri áherslu á að forgangsraða uppbyggingu jafnframt innan sveitarfélags (s.s. ekki einungis frá Búðardal heldur einnig uppbyggingu frá Stykkishólmsvegi að Álftarfirði)



- Á fundi samstarfsnefndar um sameininguna með Sigurður Inga, innviðaráðherra, í sameiningarferlinu vorið 2022 (fyrir kosningu um sameininguna) nefndi hann það sérstaklega, sem við kynntum á íbúafundi fyrir kosningarnar, að áherslur ríkisstjórnar myndu taka mið af þeim áherslum sem lögð yrðu á oddinn í sameiningum yrðu þær samþykktar.
- Íbúar hér í hinu sameinaða sveitarfélagi og nágrennar okkar bíða því spenntir að sjá nýja samgönguáætlun og hvort hún endurspegli þessar áherslur um uppbyggingu Skógarstrandarvegur.
- Verði ekki efndir í þessum efnum hef ég miklar áhyggjur af frekari sameiningum á svæðinu, t.d. held ég að það yrði tómmt mál að tala um Skógarstrandarveg sem áherslumál í sameiningu við Dalabyggð og verður því botninn dottinn úr áhuga á þeim viðræðum (minni á að íbúar í Dalabyggð völdu sameinað sveitarfélag Stykkishólmsbæjar og Helgafellssveitar sem fyrsta kost í sameiningu samkvæmt íbúakönnun sem var framkvæmd samhliða síðustu sveitarstjórnarkosningum).

### Yfirlit frá 2019 yfir STOFNVEGI án bundins slitlags á Íslandi:



### Skógarstrandarvegur:





### Samfélagsleg áhrif – búseta, atvinnulíf og vinnu- og skólasókn

- Markmið samgönguáætlunar er að auka búsetugæði með því að bæta samgöngur innan og milli skilgreindra vinnusóknarsvæða og stækka þau þar sem hægt er.
  - Með lagningu bundins slitlags á Skógarstrandarveg er ljóst að mun efla fjölbreytta atvinnu á svæðinu, bæta samkeppnishæfni þar sem aðgangur að þjónustu nærliggjandi svæða verður betri og stækka fyrirbyggjandi vinnusóknarsvæði.
- Bundið slitlag á Skógarströnd mun efla fjölbreytta atvinnu á svæðinu og stækka fyrirbyggjandi vinnusóknarsvæði.
  - Þar sem ekki er bundið slitlag á svo mikilvægum vegi, eins og skilgreindir stofnvegir eru, þá skortir á það að svæðið geti virkað sem eitt atvinnusvæði

### Samvinna og sameining sveitarfélaga

- Vegurinn hefur hamlandi áhrif á samvinnu og/eða sameiningar sveitarfélaga
- Bættar samgöngur munu efla byggðir í kringum svæðið og leiða til aukinnar samvinnu milli sveitarfélaga og jafnvel sameiningar sveitarfélaga.
  - Hefur jákvæð áhrif mjög víða – m.a. á norðanverðu Snæfellsnesi, um Dali, í Reykhólasveit, sunnanverða Vestfirði og norður á Strandir sem og að koma á bættri tengingu svæðanna við Norðurland.
- Án bættra samganga um Skógarströnd er í raun óraunhæfur kostur að ræða um sameiningar sveitarfélaga milli sveitarfélaga á Snæfellsnesi og Dalabyggðar.

### Öryggi er grunntónninn samkvæmt samgönguáætlun

- Skógarstrandarvegur **er meðal hættulegustu vega landsins.**
- Umferðin tífalt meiri en vegurinn var hannaður til að þola og því verður hann að óbreyttu áfram mikil slysagildra.

### Tengsl við byggðaáætlun

- Í stefnumótandi byggðaáætlun er m.a. lögð áhersla á að takast á við fækkun íbúa á einstökum svæðum, einhæft atvinnulíf og tryggja að tæknibreytingar og þróun eigi sér jafnframt stað í hinum dreifðari byggðum landsins, auk þess sem stefnt er að greiðari samgöngum og aðgengi að þjónustu.
- Endurbætur á umræddum stofnvegi myndu þannig vera í skýru samræmi við þær áherslur sem fram koma í stefnumótandi byggðaáætlun og til þess fallnar að efla byggð á Skógarströnd sem og á nærliggjandi svæðum.

### Vegurinn í núverandi ástandi sundrar byggðum og hefur neikvæð byggðaráhrif

- Stykkishólmur miðstöð verslunar og þjónustu yfir 400 ár fyrir allt Snæfellsnes, Breiðafjörð og Dalasýslu.
- Milli Snæfellsness og Dalasýslu voru því **tengsl mjög sterk út 20. öldina**, en **hefur á 21. öldinni með áberandi hætti slitnað á þau sterku tengsl** sem á voru á milli



Snæfellsness og Dalasýslu og leitt af sér minni samvinnu og samgang milli byggðarlaga

- **Slæmar vegasamgöngur slíta tengl og sundra byggðum – sem er að raungerast!**
- **Bættar samgöngur munu blása nýju lífi í þau tengsl Dalamanna og Snæfellinga og koma á þeim samgangi og samvinnu sem einkenndu svæðið svo lengi.**
- Vegurinn afar mikilvægur hvað varðar búsetu, vinnu- og skólasókn á svæðinu.
- Vegurinn virkar sem hraðahindrun á atvinnuþróun og uppbyggingu á svæðinu.
  - Tækifæri til sóknar í byggðarlögum sem búa við viðvarandi fólksfækkun, eins og Dalabyggð, eru helst talin vera í ferðapjónustu
- Vegurinn hefur einnig neikvæð áhrif á skólasókn barna
  - Snjómokstur um veginn um Skógarströnd ekki nema tvo daga í viku, eða skv. F.reglu vegagerðarinnar, með tilheyrandi áhrifum á skólasókn barna á svæðinu.
    - Í umsögn Dalabyggðar er lýst yfir miklum áhyggjum af vegamálum í tengslum við skóla- og fræðslumál

#### Markmið um umhverfisvænni samgöngur

- „Ríkisstjórnin hefur sett fram ***aðgerðaráætlun í loftlagsmálum*** sem miðar að því að standa við skuldbindingar Íslands samkvæmt Parísarsamkomulaginu. ***Í samgönguáætlun er lagt til að unnið verði í samræmi við áherslur aðgerðaráætlunarinnar.***”
- Margir íbúar og allir flutningsaðilar á Snæfellsnesi kjósa að keyra krók suður í Borganes og þaðan yfir Bröttubrekku eða upp Holtavörðuheidi í stað þess að fara um Skógarströnd.
  - Vöruflutningabílar keyra undantekningarlaust ekki um Skógarstrandarveg sökum ástands vegarins.
  - Lengir það ferð þeirra frá Vestfjörðum og Norðurlandi á Snæfellsnes (og öfugt) umtalsvert, eða frá Norðurlandi um 60 km og frá Vestfjörðum um 100 km.
- Flutningabílar eru með hæstu losun á koldíoxíði á hvern kílómetra og að auki felur þessi umframkeyrsla sem ég fór yfir áðan í sér aukið niðurbrot á vegakerfi landsins með tilheyrandi kostnað
  - Aukin losun koltvísýrings, flutningabílar með hæstu losun
  - Eldsneytisnotkun fólksbifreiða er a.m.k. 20% minni á vegum með bundnu slitlagi en þeim sem eru með malarslitlagi (munurinn fyrir stærri og þyngri bíla er enn meiri)



- Ferð eins flutningsbíls með 80% hleðslu getur valdið jafnmiklu sliti á vegum og 9.000 ferðir venjulegs fólksbíls sem vegur 1800 kg
- Sé flutningabíllinn með tengivagn og 80% hleðslu getur slitið á vegum svarað til 12.000 ferða fólksbílsins

Vegurinn hamlar uppbyggingu ferðaþjónustu og framþróun ferðamála

- Í Áfangastaðaáætlun Vesturlands er Skógarstrandarvegur skilgreindur sem mjög mikilvægur vegur með tilliti til uppbyggingar ferðaþjónustu og framþróun ferðamála á Vesturlandi.
- Þá er sérstaklega tiltekið að ein af helstu ógnunum í ferðaþjónustu á Vesturlandi sé óþæglegt ástand Skógarstrandarvegarins.

Virðingarfyllt,  
Jakob Björgvin Sigríðarson Jakobsson,  
bæjarstjóri