



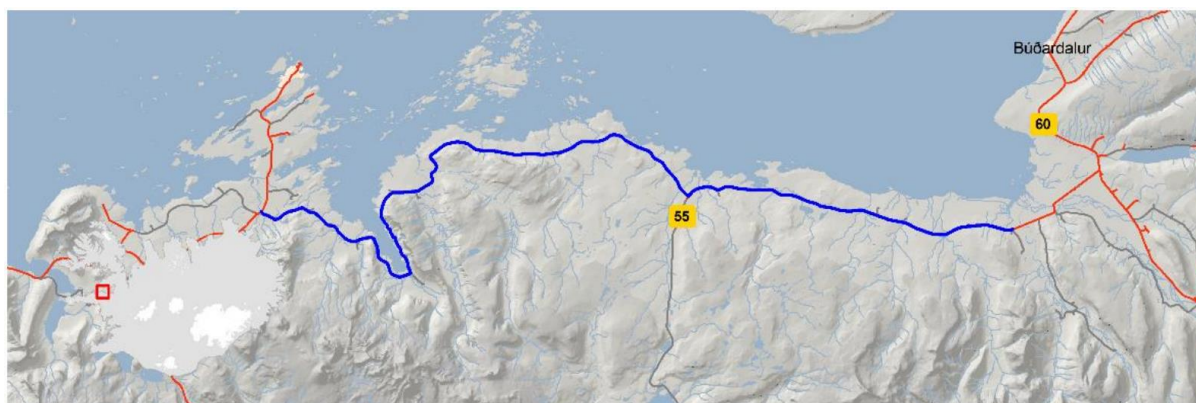
Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Skrifstofa Alþingis  
Kirkjustræti  
150 Reykjavík

Stykkishólmi, 10. janúar 2020  
nr. erindis 1912009

**Efni:** Viðbótarumsögn Stykkishólmsbæjar um tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024 (150. löggjafarþing 2019–2020. Þingskjal 598 — 434. mál) og 15 ára samgönguáætlun fyrir árin 2020 – 2034 (150. löggjafarþing 2019–2020. Þingskjal 599 — 435. mál).

Stykkishólmsbær telur með umsögn þessari, m.a. á grundvelli byggðasjónarmiða, atvinnusjónarmiða, öryggisjónarmiða og sjónarmiða um samvinnu sveitarfélaga og mögulegra sameiningakosta á svæðinu, eins og nánar er rekið í umsögn þessari, að óhjákvæmilegt sé að gera aðra kröfu en þá að **framkvæmdum við Snæfellsnesvegur<sup>1</sup> númer 54 um Skógarströnd** (hér eftir „*Skógarstrandarvegur*“) verði hraðað skv. fyrirbyggjandi áætlunum og að **ljúka verði við hönnun vegarins á fyrsta tímabili samgönguáætlunar** þannig að hægt verði að **hefja framkvæmdir á fyrsta tímabili samgönguáætlunar, en ekki á öðru tímabili eins og áætlunin gerir ráð fyrir**. Framangreindar áherslur Stykkishólmsbæjar eru **í samræmi við sameiginlega sýn allra sveitarfélaga á Vesturlandi**, eins og rakið er nánar í umsögn þessari, sem og í umsögn Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi og annarra sveitarfélaga á Vesturlandi, m.a. í umsögn Dalabyggðar.

**Stykkishólmsbær leggur því þunga áherslu á að auknu fjármagni verði veitt *annars vegar til hönnunar vegarins um Skógarströnd (skilgreiningu, frumdrög að hönnun, forhönnun og verkhönnun)* og *hins vegar til framkvæmda á fyrsta tímabili samgönguáætlunar þannig að hægt verði að hefja framkvæmdir við veginn sem fyrst og eigi síðar en 2023.***



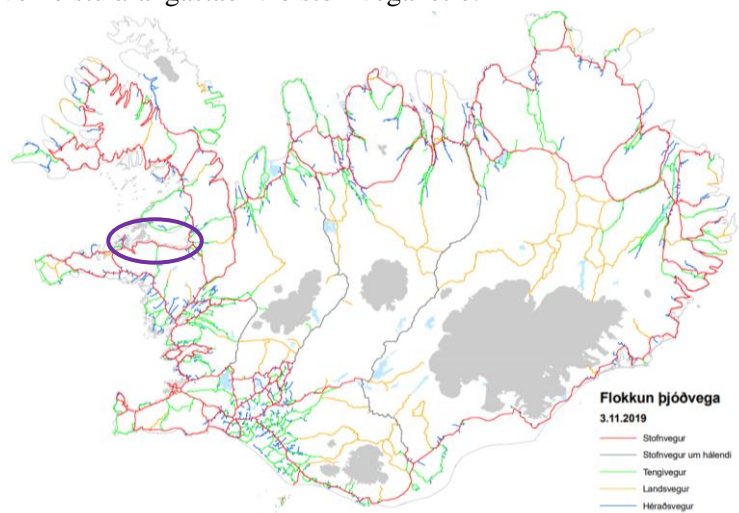
*Skógarstrandarvegur (54) er meðal stofnvega landsins og því hluti af grunnneti skv. samgönguáætlun. Vegurinn er um 57 kílómetra langur malarvegur og nær frá minni Haukadals í Dölum, fyrir Álftafjörð og í Helgafellssveit.*

<sup>1</sup> Lýsing á Snæfellsnesvegi skv. Vegaskrá: Af Hringvegi við Borgarnes, um Mýrar, Vegamót og Fróðárheiði, þaðan til austurs um norðanvert Snæfellsnes, um Grundarfjörð, Helgafellssveit, **Skógarströnd** og Hörðudal, á Vestfjarðaveg við Stórasög.



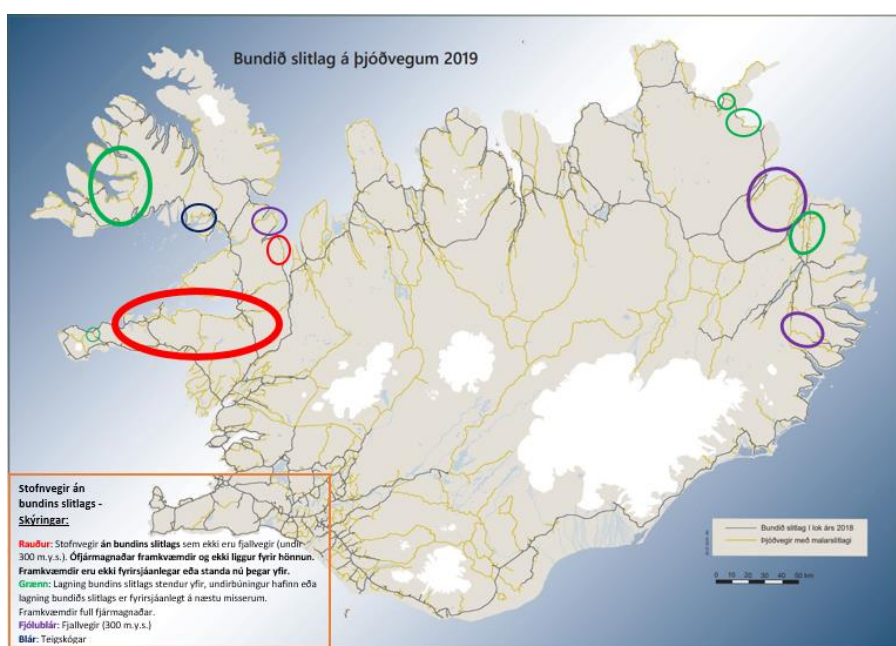
## I. EINN AF TVEIM STOFNVEGUM Á ÍSLANDI ÁN BUNDINS SLITLAGS

Þjóðvegakerfinu á Íslandi er skipt upp í fjóra undirflokkva skv. vegalögum, þ.e. stofnvegi, tengivegi, héraðsvegi og landsvegi. Stofnvegir eru þeirra mikilvægastir enda er hlutverk stofnvega skv. a-lið 2. mgr. 8. gr. vegalaga nr. 80/2007 m.a. að tengja saman byggðir landsins. Stofnvegir landsins eru þannig megin samgönguleiðir milli þéttbýlisstaða og landsvæða sem og megin flutningakerfi landsins og tengivegir tengja svo helstu áfangastaði við stofnveganeitið.



Kort frá Vegagerðinni

Af stofnvegum á **Vesturlandi er einungis Skógarstrandarvegur án bundins slitlags**. Þegar litið er til alls landsins og vegurinn borinn saman við sambærilega vegi þá er **Skógarstrandarvegur annar af tveim stofnvegum landsins (sjá rauðan hring) þar sem ekki er bundið slitlag** og þar sem hönnun og framkvæmdir eru ekki hafnar með það að markmiði. Í fylgisskjal 1 með umsögn þessari má glögg sjá að Skógarstrandarvegur er einn af tveimur stofnvegum landsins (hinn er á Ströndum) án bundins slitlags þar sem ekki standa framkvæmdir yfir eða eru fyrirsjáanlegar innan skamms tíma.

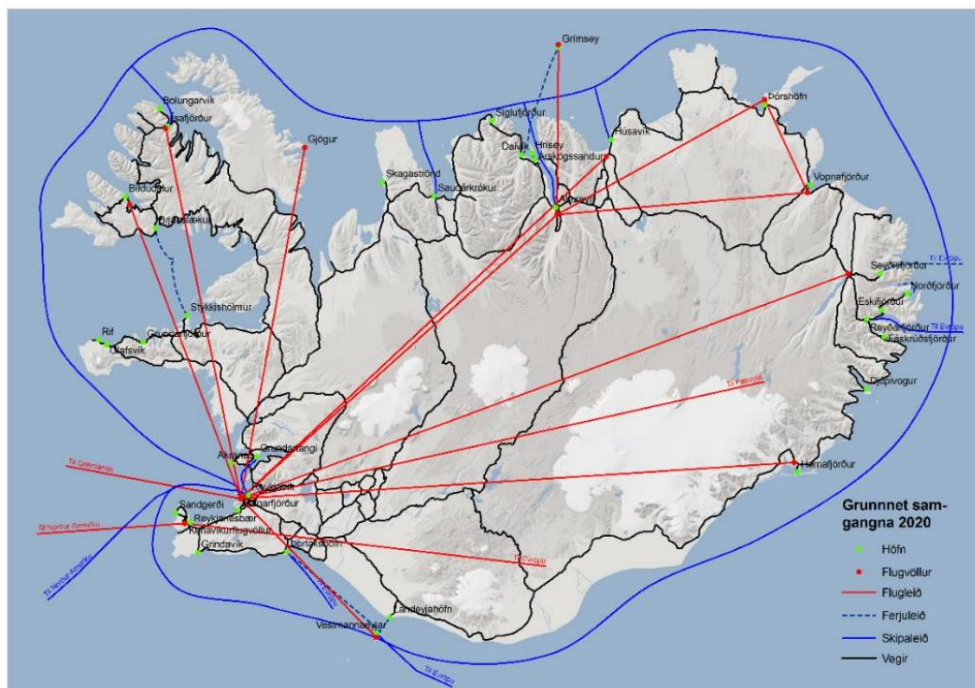


Fylgiskjal 1 með umsögn



## II. SKÓGARSTANDARVEGUR ÆTTI AÐ VERA Í FORGANGI SKV. MAKMIÐUM Í SAMGÖNGUÁÆTLUN

Árið 2007 var Skógarstrandarvegur á samgönguáætlun og hefði hún haldið væru endurbætur á veginum hafnar. Hann var hins vegar tekinn af áætlun og eftir stendur krókóttur, mjór og grýttur vegur, ríkur af einbreiðum brúm, blindhæðum og öðrum tilheyrandi hættum. **Ljóst er að ráðast þarf strax í að klára hönnun vegarins um Skógarströnd (skilgreiningu, frumdrög að hönnun, forhönnun og verkhönnun).** Búið er að vinna frumdrög að hönnun fyrir veginn frá Vestfjarðarvegi að Heydalsvegamótum. Ráðast þarf því strax í forhönnun þess vegkafla þannig að hægt sé að klára verkhönnun vegarins. Lítil sem engin vinna hefur verið unnin frá Stykkishólmsvegi að Narfeyri, þó var til skoðunar, á sínum tíma, stytting á þeirri leið um 7 km með brú yfir Álftafjörð. Nauðsynlegt er að hefjast handa við frumdrög þess vegkafla, forhönnun og í framhaldinu verkhönnun.



Mynd 8: Grunnnet samgangna 2020.

Mynd tekin úr samgönguáætlun, bls. 48.

Í athugasemdum við fyrirbyggjandi þingsályktunartillögu um samgönguáætlun kemur fram að **uppbygging grunnnetsins, viðhald þess og rekstur er forgangsatriði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun.**<sup>2</sup> Samkvæmt skilgreiningu er grunnnet vega stofnvegakerfið. Miðað er við að allir byggðakjarnar með u.þ.b. 100 íbúa eða fleiri tengist grunnneti á landi. Einnig er það látið ná til þeirra staða sem gert er ráð fyrir að verði hvað mikilvægastir fyrir fiskveiðar, ferðaþjónustu og flutninga að og frá landinu. Grunnnetið er samfelld og liggur um þéttbýlisstaði þegar svo háttar til. Helstu samgönguæðar á stærstu þéttbýlissvæðunum teljast til netsins. Í samgönguáætlun kemur jafnframt fram að í grunnneti er miðað við að stofnvegir séu byggðir upp með fullu burðarþoli og bundnu slitlagi (bls. 55).

<sup>2</sup> Skilgreint grunnnet samgangna á Íslandi skv. fyrirbyggjandi samgönguáætlun (bls. 48) telur tæplega 5.000 km vegakerfi, 36 hafnir og 13 flugvöllir. Innviðir samgangna eru umfangsmeiri og er þjóðvegakerfi Íslands tæplega 13.000 km að lengd. Stofnvegir eru tæplega 5.000 km, tengivegir tæplega 3.400 km, héraðsvegir rúmlega 2.600 km og landsvegir tæplega 2.000 km. Bundið slitlag er á rúmlega 5.580 km. Af 1.191 brú í þjóðvegakerfinu eru 677 einbreiðar, þar af eru 36 brýr á Hringvegnum einbreiðar haustið 2019.



Í fyrirbyggjandi samgönguáætlun kemur eftirfarandi fram varðandi Skógarstrandarveg (bls. 63): „Lagt er til að unnið verði við lagfæringar á ýmsum stöðum á veginum um Skógarströnd á 2. og 3. tímabili. Kostnaður er óviss.“

Þessi forgangsröðun sem fram kemur í samgönguáætlun er óásættanleg miðað við að Skógarstrandarvegur er hluti grunnkerfis samkvæmt samgönguáætlun. Sér í lagi stingur það í stúf við fyrirbyggjandi samgönguáætlun að leggja ekki ríkari áherslu á Skógarstrandarveg þar sem höfuð áhersla er lögð á það í fyrirbyggjandi samgönguáætlun (bls. 2) að ná markmiðum hennar með því að allar helstu stofnleiðir og tenging þeirra við þéttbýli með fleiri en 100 íbúa verði með bundnu slitlagi og viðunandi burðarþoli.

**Þar sem Skógarstrandarvegur er hluti grunnnetsins samkvæmt samgönguáætlun mætti ætla að hann væri forgangsatríði við ráðstöfun fjármuna á samgönguáætlun, líkt og markmið hennar hvaða á um, en það endurspeglast hins vegar ekki í fyrirbyggjandi samgönguáætlun. Það er því óhjákvæmilegt að gera ekki kröfu um það að fyrirbyggjandi samgönguáætlun verði breytt með tilliti til mikilvægi vegarins sem hluta af grunnneti samgöngukerfisins og framkvæmdum verði flýtt þannig að vegurinn komi til framkvæmda á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.**

### **III. SAMVINNA OG SAMEINING BYGGÐA - SKÓGARSTRANDARVEGUR Á AÐ SAMEINA EKKI SUNDRA**

Stykkishólmur á sér yfir 400 ára sögu sem verslunarstaður, enda þótti staðurinn liggja mjög vel fyrir sem verslunarmiðstöð fyrir allt Snæfellsnes, Breiðafjörð og Dalasýslu, og þannig var Stykkishólmur miðstöð verslunar og þjónustu á svæðinu. Hefur því í gegnum aldirnar verið umtalsverður samgangur og samvinna á milli Stykkishólms og annarra byggðarlaga á svæðinu. Þessi samgangur og samvinna gerði það að verkum að tengsl milli Snæfellsness og Dalasýslu voru mjög sterk í gegnum aldirnar og út 20. öldina. Hins vegar 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.** Hefur þessi þróun verið sérstaklega áberandi þegar litið er 20 til 30 ár aftur í tímann. **Slæmar vegasamgöngur á Skógarströnd eru aðal ástæða þessarar þróunar á svæðinu,** en á meðan vegasamgöngur urðu betri á Snæfellsnesi og þar með samgangur og samvinna þeirra byggðarlaga þá teygðist og slitnaði jafnt og þétt á þau sterku bönd sem voru milli Dalamanna og Snæfellinga sem endurspeglast í dag í minni samgöngum á milli byggðarlaganna.

Með bættum samgöngum á Skógarströnd mun komast aftur á sú tenging sem var á milli Dalamanna og Snæfellinga, áður en gæði annara vega urðu þessum frammar, en **bættar samgöngur á milli byggðarlaga með Skógarstrandarvegi munu hafa áhrif víða enda hafa bættar samgöngur vegarins jákvæð áhrif á norðanverðu Snæfellsnesi, um Dali, í Reykhólasveit, sunnanverða Vestfirði og norður á Strandir sem og að koma á bættri tengingu svæðanna við Norðurland.**

Skógarstrandarvegur hefur þannig setið of lengi á hakanum og bæði Snæfellingar og Dalamenn, sem og nágrannar þeirra, hafa þurft að gjalda þess. Virðist sem þær áherslur sem ávallt verða ofan á þegar kemur að forgangsröðun eru samgöngur að höfuðborgarsvæðinu, en ekki tengingar á milli annarra landshluta, t.d. við Norðurland og Vestfirði. **Stofnvegum er einmitt ætlað að tengja saman byggðir landsins en þar sem vegagerð og viðhaldi er ekki sinnt á stofnvegum þá slitna tengsl og sundrast byggðir.** Því miður er veruleikinn sá að það hefur raungerst hvað varðar Skógarstrandarveginn. Vegna þess hversu lengi Skógarstrandarvegur hefur setið á hakanum hefur Dalabyggð með tímanum fjarlægst

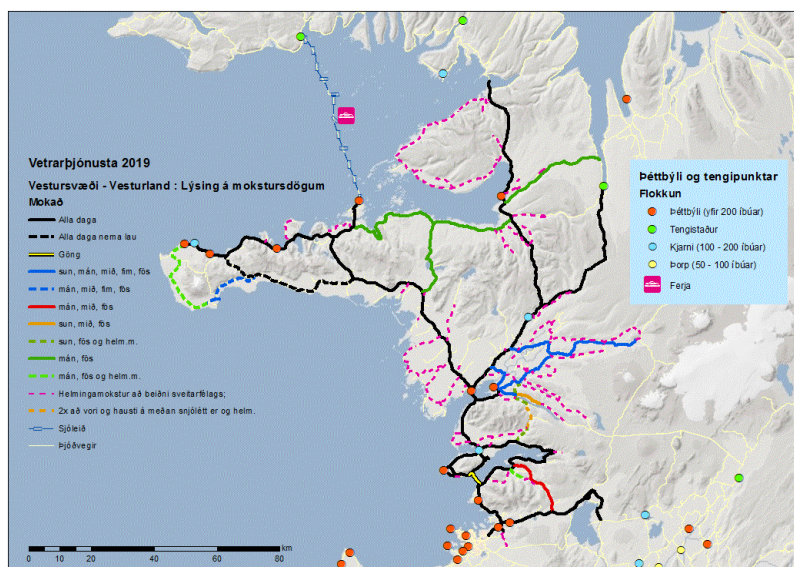


Snæfellsnesi sökum slæmra vegasamgangna. **Má segja að hin sterku bönd á milli þessara byggðarlaga í gegnum aldrinar séu smátt og smátt að hverfa, en með bættum vegasamgöngum í gegnum Skógarströnd yrðu blásið nýju lífi í þau gömlu tengsl og aftur komið á þeim samgangi og samvinnu sem einkenndu svæðið svo lengi.** Þessi þróun er því alvarleg og mikilvægt að sporna við henni með átaki í bættum vegasamgöngum á Skógarströnd eins og lögð er áhersla á af Stykkishólmsbæ.

Síðustu áratugi hefur Skógarstrandarvegur sætt afgangi á samgönguáætlunum, en árið 2007 þegar Skógarstrandarvegur var settur á samgönguáætlun vöknudu vonir um áform og samstarf sveitarfélaga og vaxandi samgang á milli Snæfellsness og Dalabyggðar. Með nýjum samgönguráðherra á þessum tíma var vegurinn hins vegar tekin af dagskrá án nokkurs rökstuðnings. **Bættar samgöngur í gegnum Skógarströnd munu efla byggðir í kringum svæðið og leiða til aukinnar samvinnu milli sveitarfélaga og jafnvel sameiningar sveitarfélaga. Án bættra samganga um Skógarströnd er í raun óraunhæfur kostur að ræða um sameiningar sveitarfélaga á Snæfellsnesi og Dalabyggðar.** Um þessar mundir eru sveitarfélög að líta í kringum sig eftir vænlegum sameiningarkostum og það er ljóst að góðar samgöngur eru meðal mikilvægustu atriðanna þegar verið er að skoða hvort sameining sé raunhæfur kostur.

#### IV. SAMFÉLAGSLEG OG BYGGÐARLEG ÁHRIF – BÚSETA, ATVINNULÍF, LOFTLAGSMÁL OG SKÓLASÓKN

Ástand Skógarstrandarvegar hefur verið heftandi fyrir uppbyggingu á Skógarströnd, bæði hvað varðar búsetu og ferðaþjónustu, enda er vegurinn er afar mikilvægur hvað varðar búsetu, vinnu- og skólasókn á svæðinu. Því til undirstrikunar má nefna að yfir vetrartímam er snjómokstur um veginn um Skógarströnd ekki nema tvo daga í viku, eða skv. F.reglu vegagerðarinnar, með tilheyrandi áhrifum á skólasókn barna á svæðinu. Varðandi skólasókn er vísað til fyrirliggjandi umsagnar Dalabyggðar þar sem m.a. er lýst yfir miklum áhyggjum af vegamálum í tengslum við skóla- og fræðslumál, sem og mikilvægi hringtengingar við Snæfellsnesið í gegnum Skógarströnd, en í umsögninni segir m.a. að endurbætur á veginum myndu „*yta undir möguleika á frekara samstarfi við sveitarfélögin og íþróttafélögin þar, sem gæti opnað meiri möguleika í skóla- og tómstundastarfi í Dalabyggð*“.

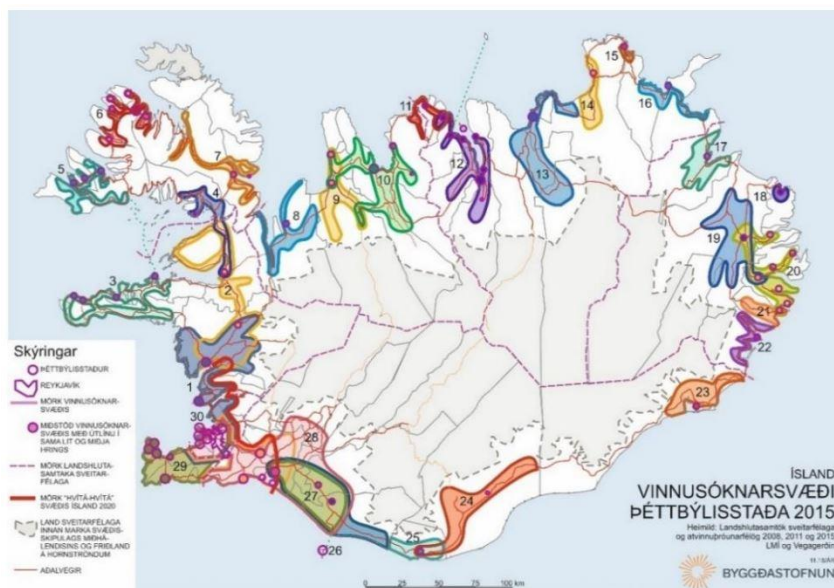


Vetrarþjónusta fyrir snjómokstur samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni



Í nágildandi 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 jafnframtstað 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.

Tækifæri til sóknar í byggðarlögum sem búa við viðvarandi fólksfækkun, líkt og í Dalabyggð, Reykhólum og Ströndum, eru helst talin vera í ferðaðþjónustu, að byggja eigi á því sem fyrir er í landbúnaði, en bættar samgöngur og þar með möguleikar á aukinni fjölbreytni í atvinnulífi eru forsendur eflingar svæðisins. 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. Eru markmið um jákvæða byggðapróun í þessum efnum í samræmi við fyrirbyggjandi samgönguáætlun (bls. 6) þar sem kemur fram að stefnt sé að því að auka lífsgæði um land allt með bættum samgöngum og styrkja þann grunn sem nauðsynlegur er til að efla fjölbreytta atvinnu og bæta samkeppnishæfni, svo sem með betri aðgangi að þjónustu. Þá kemur fram að markmið samgönguáætlunar sé að auka búsetugæði með því að bæta samgöngur innan og milli skilgreindra vinnusóknarsvæða og stækka þau þar sem hægt er.



Mynd 6: Vinnusóknarsvæði þéttbýlisstaða (Byggðastofnun).

Mynd úr Samgönguáætlun

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. **Vegurinn hefur í raun virkað sem hraðahindrun á atvinnuþróun og uppbyggingu á svæðinu, sér í lagi í Dalabyggð, og hefur einnig verið það fyrir fjölmörg fyrirtæki. Ástandið í dag er óboðlegt og hefur verið lengi.**

Skógarstrandarvegur er (á að vera) tenging Snæfellsness m.a. við Norðurland og Vestfirði, en **íbúar á Snæfellsnesi kjósa t.a.m. í oftari en ekki að keyra krók suður í Borganes og þaðan yfir Bröttubrekku eða upp Holtavörðuheiði í stað þess að fara um Skógarströnd. Vöruflutningabílar (allir flutningar) keyra jafnframt nánast undantekningarlaust ekki um Skógarstrandarveg sökum**



ástands vegarins. Vegna þessa þá 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. Hefur þetta mikil áhrif á atvinnulíf á svæðinu, t.a.m. sjávarútvegsfyrirtæki á Snæfellsnesi sem markvisst flytja fiskafla skipa sinna frá Vestfjörðum og Norðurlandi, þar sem þau stunda veiðar á ákveðnum tíma ársins, til vinnslu í heimabyggð á Snæfellsnesi. Með fullnægjandi burðarlagi og bundnu slitlagi væri komið í veg fyrir þetta, álagi á vegum landsins dreift með skynsamlegum og hagkæmum hætti og kolefnisfótspor minnkað svo um munar.

Í fyrirbyggjandi **umsögn Landverndar** um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024 og 15 ára samgönguáætlun fyrir árin 2020 – 2034 er t.a.m. fjallað sérstaklega um samgöngur og losun gróðurhúsalofttegunda, en aukin gróðurhúsaáhrif andrúmslofts eru talin vera ein helsta ógnunin við sjálfbæra þróun. Þar sem bifreiðar nota flestar eingöngu jarðefnaeldsneyti, enn sem komið er, **eiga vegasamgöngur mikinn þátt í losun gróðurhúsalofttegunda** (sérstaklega CO<sub>2</sub>) og þar með loftlagsbreytingum og gróðurhúsaáhrifum.

Sé það vilji Alþingis og/eða ríkisstjórnarinnar að gefa loftslagsbreytingum meiri gaum verður ekki hjá því komist að benda jafnframt á aukna losun koltvísýrings vegna þeirra umfram kílómetra sem framangreindri umframkeyrslu fylgir og þá sér í lagi flutningum, enda eru flutningabílar með hæstu losun g CO<sub>2</sub> íg./km<sup>3</sup>, að og að auki felur þessi umframkeyrsla í sér aukið niðurbrot á vegakerfi landsins með tilheyrandi kostnaði, enda getur ein ferð flutningsbíls með 80% hleðslu valdið jafnmiklu sliti á vegum og 9.000 ferðir venjulegs fólksbíls sem vegur 1800 kíló og sé flutningabíllinn með tengivagn og 80% hleðslu getur slitið á vegum svarað til 12.000 ferða fólksbílsins.<sup>4</sup> Þar að auki hafa rannsóknir leitt í ljós að eldsneytisnotkun fólksbifreiða sé 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), sem styður mikilvægi lagningu bundins slitlags á veginn.

Af framangreindu má vera ljóst mikilvægi vegarins út frá samfélagslegum, kostnaðarlegum, umhverfislegum og byggðarlegum áhrifum bættra samganga um svæðið.

Stykkishólmsbær leggur því þunga áherslu á að framkvæmdir við Skógarstrandarveg verðir færðar ofar á blað og hefjist á fyrsta tímabili samgönguáætlunar, en ekki öðru eins og gert er ráð fyrir.

## V. ÖRYGGISSJÓNARMÍÐ – VEGURINN MEÐAL HÆTTULEGASTU VEGKAFLA LANDSINS

Þar sem vegurinn er stofnvegur er hann eðli málsins samkvæmt merktur sem slíkur á kortum og því eru fáir, Íslendingar sem erlendir ferðamenn, sem búast við að lenda á svo löngum og slæmum vegarkafli.

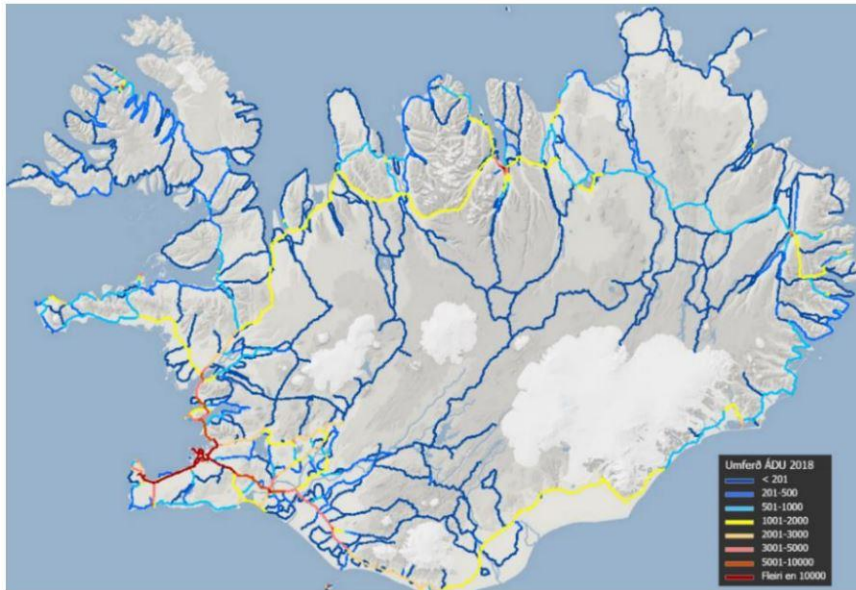
Ferðamenn sækjast eftir að geta ekið hringleiðir á ferðalögum sínum og tengir Skógarstrandarvegurinn t.d. Snæfellsnes við Dali og Vestfirði. Því hefur umferð aukist sem að framan greinir í takt við fjölgun

<sup>3</sup> Sjá m.a. svar samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn frá Birni Leví Gunnarssyni um umhverfistölfræði bílaflotans. 150. löggjafarþing 2019–2020. Þingskjal 525 - 291. mál. Hlekkur á svar: <https://www.althingi.is/altext/150/s/0525.html>

<sup>4</sup> Sjá m.a. svar samgönguráðherra við fyrirspurn Ármanns Kr. Ólafssonar um slit flutningabíla á vegum, 135. löggjafarþing 2007–2008. Þskj. 949-575. mál. Hlekkur á svar: <https://www.althingi.is/altext/135/s/0949.html>



ferðamanna. Í það minnsta er umferðin tífalt meiri en vegurinn var hannaður til að þola og því verður hann að óbreyttu áfram mikil slysaöldra.



Árdagsumferð 2018 – mynd úr samgönguáætlun (bls. 50)

Í ljósi ástands og sívaxandi umferðar er ljóst að **umræddur stofnvegur ber ekki lengur þá umferð sem um hann fer**, þrátt fyrir að meginþorri umferðar heimamanna beinist í dag suður í Borganes og upp Holtavörðuheidi eða yfir Bröttubrekku líkt og hér að framan greinir, **og hefur augljóslega beðið bóta lengur en hann þolir**. Um veginn fer fjöldi bíla af öllum stærðum og gerðum (yfir sumartímann um 400-500 bílar á dag skv. talningu Vegagerðarinnar). Vegurinn er mikið ekinn af ferðamönnum sem margir hverjir sjá þar í fyrsta sinn einbreiða brú. Óhöpp og slys við þessar brýr eru vel þekkt vandamál og eins er vel þekkt að erlendir ferðamenn sem ekki þekkja til séríslenskra aðstæðna lendi í háska þegar malarvegur tekur við af malbiki.

Það þarf því engum blöðum að fletta til að sjá að **Skógarstrandarvegur er stórhættulegur og það hefur lengi verið ljóst að Skógarstrandarvegur er einn af hættulegustu vegum landsins.**<sup>5</sup>



Tilkynnt umferðarslys á Skógarstrandarvegi skv. uppl. frá Samgöngustofu

Þá má benda á að í nýlegri úttekt Ólafs Guðmundssonar, umferðarfræðings, um *Vegamál og*

<sup>5</sup> Sjá m.a. grein er birt var í Lækna blaðinu 2012/98 þar sem kynnt er rannsókn Þórodds Þjarnasonar félagsfræðings og Sveins Amarnsonar félagsfræðinema um slys á hættulegustu vegum landsins. í skýrslunni kemur m.a. fram að vegur milli Stykkishólms og Búðardals um Skógarströnd sé í 5.-6. sæti yfir hættulegustu vegarkafila landsins og í 2. sæti þegar horft er til fjölda slysa á hverja milljón ekna kílómetra á tímabilinu 2007 - 2010. Sjá jafnframt skýrslu Samgöngu stofu „Umferðarslys á Íslandi“.





umferðaröryggi á Vesturlandi, sem kynnt var nýlega, kom fram að **Skógarstrandarvegur er annar hættulegasti vegur Vesturlands og sá vegur á Vesturlandi með hæstu slysatíðni.**

## VI. VEGURINN HAMLAR UPPBYGGINGU FERÐAÞJÓNUSTU OG FRAMPRÓUN FERÐAMÁLA

Samkvæmt samgönguáætlun (bls. 2) kemur fram að ein af áherslum áætlunarinnar er að samgöngukerfið taki tillit til þarfa ferðaþjónustunnar, m.a. vegna markmiða um dreifingu ferðamanna um landið.

Í fyrirleggjandi **umsögn Ferðamálastofu** um tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024 og 15 ára samgönguáætlun fyrir árin 2020 – 2034 kemur fram að stofnunin leggur áherslu á að í samgönguáætlun sé horft til áfangastaðaáætlana sem unnar hafa verið fyrir hvert og eitt landsvæði í samvinnu við markaðstofur landshlutanna, en slík áætlun er sameiginleg stefnuyfirlýsing sem hefur það að markmiði að stýra uppbyggingu og þróun svæðis yfir ákveðinn tíma, skilgreina hlutverk hagsmunaaðila, tiltaka beinar aðgerðir sem hver og einn hagsmunaaðili ber ábyrgð á og hvaða bjargir/auðlindir þeir hyggjast nýta við þá vinnu.

Í **Áfangastaðaáætlun Vesturlands 2018-2020<sup>6</sup>** er **Skógarstrandarvegur skilgreindur sem mjög mikilvægur vegur með tilliti til uppbyggingar ferðaþjónustu og frampróun ferðamála á Vesturlandi. Þá er sérstaklega tiltekið í Áfangastaðaáætlun Vesturlands 2018-2020 að ein af helstu ógnunum í ferðaþjónustu á Vesturlandi sé óboðlegt ástand Skógarstrandarvegarins**, enda leiðir vegaástandið af sér minni umferð um veginn og hamlar þar með frampróun ferðamála.

## V. SVEITARFÉLÖG Á VESTURLANDI LEGGJA ÖLL ÁHERSLU Á SKÓGARSTARNDARVEG

Í samgönguáætlun sveitarfélaga á Vesturlandi 2017-2029 („Samgönguáætlun Vesturlands“) kemur fram að brýnt sé að hefja framkvæmdir við veginn um Skógarströnd, einkum lagningu slitlags þar sem undirbyggingu er lokið, en þar kom fram að **mikilvægt hafi verið að hefja framkvæmdir á árinu 2017, hönnun endurbóta hans og gerð tímasettrar verkáætlunar framkvæmda.** Þá kemur fram í Samgönguáætlun Vesturlands að mikilvægt sé að **undirbúningur að þverun Álftafjarðar verði hafinn.** Í samgönguáætlun, þar sem fjallað er um þá vegi sem hefja þarf framkvæmdir við, segir um Skógarstrandarveg að endurbætur á veginum séu komnar inn á skammtímaáætlun. Þá segir að „*vegurinn [sé] illa farinn og á honum fjöldi einbreiðra brúa. Slysu eru tíð og nauðsynlegt að grípa til viðeigandi endurnýjunar, ekki síst í ljósi aukinnar umferðar. Vegurinn er uppbyggður en án slitlags. Hópurinn teldi vænlegt að fyrsti áfangi verði Búðardalur - Heydalur. Síðan verði farið frá Heydalsafleggjara og áfram vestur. Huga þarf að þverun Álftafjarðar sem fyrst.*“

Á **haustþingi Sambands sveitarfélaga á Vesturlandi 2019** var samþykkt samhljóða af öllum sveitarfélögum á Vesturlandi eftirfarandi **ályktun um Skógarstrandarveg:**

„Undanfarin þrjú ár hafa verið gerðar minniháttar lagfæringar á veginum um Skógarströnd. Hönnun og úrbætur á veginum eru brýnar. Mikilvægt er að án tafa verði samþykkt tímasett verkáætlun framkvæmda. Þá er nauðsynlegt að

<sup>6</sup> Áfangastaðaáætlun Vesturlands 2018-2020 sjá: <https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/DMP/vesturland-05022019-4.pdf>



*hefja framkvæmdir við lagningu bundins slitlags þar sem undirbyggingu er lokið.“*

Samkvæmt framangreindu er ljóst að sveitarfélög á Vesturlandi hafa lagt þunga áherslu á hönnun og lagningu bundins slitlags við Skógarstrandarveg, eins og sjá má m.a. í umsögn Samtaka sveitarfélaga á Vesturlandi og annarra sveitarfélaga á Vesturlandi, t.a.m. í umsögn Dalabyggðar.

***Undirritaður er reiðubúinn að koma á fund umhverfis- og samgöngunefndar til að fylgja eftir umsögn Stykkishólmsbæjar og svara þeim spurningum sem kunna að vakna.***

  
Jakob Björgvin Jakobsson,  
bæjarstjóri Stykkishólmsbæjar