

INNVIÐAÁÆTLUN SVEITARFÉLAGSINS DALABYGGÐ



Haut 2025

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit.....	1
1. Formáli	3
2. Inngangur	3
3. Vegaframkvæmdir	4
3.1. Staða malarvega	4
3.2. Óánægja íbúa og útgjöld	4
3.3. Mikilvægar varaleiðir og enduruppbygging	6
3.4. Forsendur forgangsroðunar	7
3.4.1. Skólaakstur	7
3.4.2. Einbreiðar brýr	8
3.4.3. Slys	9
3.4.4. Umferðarþungi	10
3.4.5. Lokanir	10
3.4.6. Búseta og atvinnurekstur	11
3.5. Forgangsroðun vegaframkvæmda	12
3.5.1. Áframhald nýjustu framkvæmda	12
3.5.2. Stofnvegir	14
3.5.3. Tengivegir	15
3.5.4. Héraðsvegir	17
3.5.5. Aðrar áherslur	18
4. Fjarskiptamál	21
4.1. Farnet	21
4.1.1. Samband á vegum	21
4.1.2. Samband á heimilum	22
4.2. Fastanet	23

4.3.	Tetra og störf viðbragðsaðila.....	23
4.4.	Forgangsröðun fjarskiptamála.....	23
4.4.1.	Yfirstandandi framkvæmdir.....	23
4.4.2.	Næstu framkvæmdir.....	25
4.4.3.	Aðrar áherslur	25
5.	Raforka	26
5.1.	Dreifikerfi.....	26
5.2.	Viðhald.....	27
5.3.	Varaafsstöð.....	28
5.4.	Áherslur	28
5.4.1.	Afhendingaröryggi	28
5.4.2.	Önnur raforka	28
6.	Húshitun.....	29
6.1.	Hitaveita.....	29
6.1.1.	Borholur og geta.....	29
6.1.2.	Viðhald	29
6.1.3.	Dreifikerfið.....	30
6.2.	Varmadælur	30
6.3.	Áherslur	31

1. Formáli

Atvinnumálanefnd Dalabyggðar vann innviðaaætlun sveitarfélagsins vor - sumar 2025 og var hún staðfest á XXX. fundi sveitarstjórnar dd.mm.2025. Áætlunin byggir á áður útgefnum skýrslum um forgangsröðun vegaframkvæmda og fjarskipta í Dalabyggð ásamt viðbættum upplýsingum um raforku og hitaveitu.

Markmiðið með gerð forgangsröðunar er að taka saman stöðu og setja fram raunhæfa áætlun um innviðamál í Dalabyggð í lifandi skjali sem uppfærist eftir því sem málum vindur fram og/eða áherslur taka breytingum.

Þessari skýrslu verður komið á framfæri við hlutaðeigandi aðila, stofnanir og fyrirtæki

2. Inngangur

Dalabyggð er sveitarfélag sem nær frá botni Álftafjarðar að Gilsfjarðarbotni, um 2.421 km² að stærð. Íbúar í Dalabyggð eru nú um 670 talsins. Dalabyggð er landfræðilega vel staðsett sveitarfélag þar sem segja má að sama vegalengd sé til allra næstu þéttbýliskjarna, eða um 80km, á Hólmavík, Reykhóla, Hvammstanga, í Borgarnes og Stykkishólm.

Helstu atvinnuvegir í Dalabyggð eru landbúnaður, ferðaþjónusta og þjónusta við íbúa. Sveitarfélagið sjálft er einn stærsti atvinnurekandinn, þar spilar inn rekstur grunn-, leik- og tónlistarskóla (Auðarskóli) og svo rekstur skrifstofu sveitarfélagsins. Þar fyrir utan má nefna stóra vinnustaði eins og Fellsenda, Silfurtún og MS í Búðardal. Segja má að landbúnaður og ferðaþjónusta dreifist vel um sveitarfélagið en þjónusta við íbúa er meira bundin við Búðardal. Fjöldgun íbúa sl. ár hefur verið jafnt í dreifbýli sem þéttbýli.

Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV) hafa staðið fyrir reglubundnum íbúakönnunum meðal íbúa á Vesturlandi. Könnunin kannar hug íbúa til búsetuskilyrða, aðstæður á vinnumarkaði og afstöðu til nokkurra mikilvægra atriða. Dalir hækkuðu mest á milli síðustu kannana (þ.e. frá 2020 til 2023) og fóru úr 23. sæti, eða því næst neðsta upp í 15. sæti á aðeins um þremur árum. Í Dölnum löguðust mest á milli kannanna fjórir þættir er tengjast afþreyingu (Íþróttir, afþreying, unglingastarf, menning), þrír þættir er tengjast vinnumarkaði (atvinnuöryggi, atvinnurekstur og atvinnuúrval) en líka munaði um þjónustu við fólk í fjárhagsvanda, skipulagsmál og framhaldsskóla. Í niðurstöðum kemur fram að Dalir komi einna verst út hvað varðar almenningssamgöngur, umferðaröryggi og vegakerfið, farsíma, þ.e. íbúar Dalabyggðar eru hvað óánægðastir íbúa landsins með þessa þætti. Internet og rafmagn skoruðu einnig lágt samanborið við meðaltal allra svæða.¹

Hér á eftir verður fjallað um forsendur þess hverju þurfi að forgangsraða, hvaða aðgerðir þurfi og hvað sé vert að skoða er snýr að vegamálum, fjarskiptum, raforku og hitaveitu.

¹ Íbúakönnun 2023: <https://ssv.is/wp-content/uploads/2024/06/Ibuakonnun-landshlutanna-2023-nidurstodur.pdf>

3. Vegaframkvæmdir

3.1. Staða malarvega

Á Vesturlandi eru um 14% allra vega á Íslandi, þar af eru um 3% í Dalabyggð. Samkvæmt Samgöngu- og innviðaaætlun Vesturlands frá 2021 eru aðeins 9 sveitarfélög með stærra vegakerfi en Dalabyggð, ekkert þeirra er með jafn hátt hlutfall malarvega innan sinna marka.² Af 1.845 km vega á Vesturlandi voru flestir í Borgarbyggð (835 km) og síðan í Dalabyggð (402 km).

Í Dalabyggð er starfsstöð Vegagerðarinnar sem þjónustar vegakerfi sem teygir sig inn í þrjú önnur sveitarfélög sem telur 564 km í heild. Skv. upplýsingum frá 2023 voru 369 km malarvegir, eða um 65%. Í Samgöngu- og innviðaaætlun Vesturlands frá 2022 segir að um 77% tengivega og 16% stofnvega á Vesturlandi séu malarvegir.

Íbúar Dalabyggðar búa einnig við það að Skógarstrandarvegur er eini stofnvegur á Vesturlandi sem er án bundins slitlags og sá lengsti á láglendi landsins alls sem er án bundins slitlags, þar sem um 40km án slitlags standa innan Dalabyggðar, þ.e. frá endapunkti nýjustu framkvæmda að mörkum sveitarfélagsins í Álftafirði.

Í Dalabyggð eru um 84,7 km af héraðsvegum, þar af eru 74,8 km malarvegir, sem búa við þá sérstöðu að hafa ekki fengið fjárveitingu frá árinu 2007. Það fjármagn sem skrifað var á héraðsvegi í samgönguáætlun 2020-2034 eru stofnframlög til nýrra héraðsvega og þeirra héraðsvega sem hafa verið aflagðir en eru að koma inn að nýju. Fjármagn þetta er ekki til viðhalds núverandi héraðsvega.

3.2. Óánægja íbúa og útgjöld

Samkvæmt íbúakönnun landshlutanna sem unnin var 2023 jókst óánægja íbúa hvað varðar umferðaröryggi og vegakerfið ef miðað er við sambærilegar kannanir, sem hafa verið gerðar á Vesturlandi allt frá 2004. Þessi óánægja kom skýrt í ljós á íbúðingum árið 2022, sem haldið var vegna inngöngu Dalabyggðar inn í verkefnið *Brothættar byggðir*. Bentu íbúar ítrekað á mikilvægi þess að byggja upp vegi til að auka byggðafestu í sveitarfélaginu. Samkeppnishæfir innviðir urðu í kjölfarið eitt af fjórum meginmarkmiðum verkefnisins.³

Þá má nefna að kostnaður vegna viðhalds öku- og atvinnutækja er markvert hærri hjá íbúum og þeim aðilum sem reglulega keyra um vegi innan Dalabyggðar. Hefur það verið nefnt af viðgerðarmönnum á verkstæðum þegar bílar úr Dölum koma til viðhalds og viðgerða að þeir bílar sem eru mikið á ferðinni um héraðið þarfnist nær undantekningarlaust meiri viðhalds en bílar sem ekið er um t.d. á höfuðborgarsvæðinu.

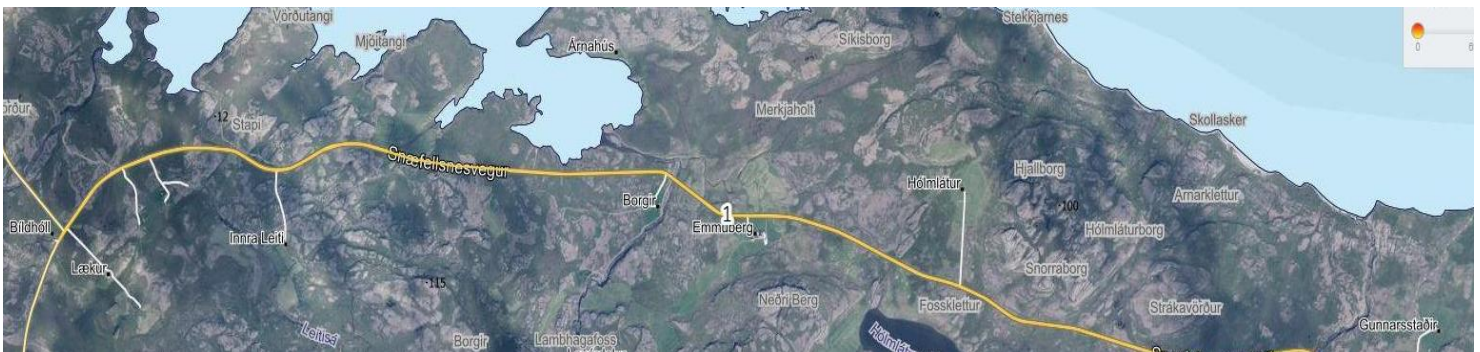
² Samgöngu- og innviðaaætlun Vesturlands: <https://ssv.is/wp-content/uploads/2022/08/samgonguaaetlun.21.3.skjautgafa.pdf>

³ Sjá verkefnisáætlun DalaAuðs hér, þar sem meðal annars má sjá áherslur í samgöngum: https://ssv.is/wp-content/uploads/2022/09/Verkefnisaaetlun-DalaAuds_Utgafa-2022.pdf

Samkvæmt upplýsingum um útgjöld vegna framkvæmda, í þingsályktun um samgönguáætlun 2020-2034⁴, átti eftirfarandi fjármagn að koma til framkvæmda á Vestursvæði í heild á 1. - 3. tímabili:

[verð gefið upp í m.kr.]	1.tímabil (2020-2024)	2.tímabil (2025-2029)	3.tímabil (2030-2034)
Samtals Vestursvæði	15.560	12.160	9.550

Í fyrrnefndri þingsályktun er að finna eina framkvæmd innan Dalabyggðar, á vegi nr. 54 þar sem kaflar 19-22 eru innan sveitarfélagsins Dalabyggðar, þ.e. Skógarströnd frá Narfeyri að mörkum Hörðudalsvegur vestri. Á þeim vegi hefur verið lokið við 5,4 km kafla en að þeim framkvæmdum loknum eru aðeins rúmir 11 km eftir, þ.e. frá Dunkárbakka/Gunnarsstöðum að Bíldhóli.



Skjáskot sem sýnir vegkafla frá lokum núverandi framkvæmda að Bíldhóli.

Í drögum að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038⁵ sem birt var í Samráðsgátt stjórnvalda 13.06.2023 var áætlað eftirfarandi á Vestursvæði:

[verð gefið upp í m.kr.]	2024 - 2028	2029-2033	2034-2038
Samtals Vestursvæði	11.100	25.491	18.980

Þann 14. júní 2024 eða um ári eftir að drög að samgönguáætlun sem tók til árána 2024 til 2038 voru birt í Samráðsgátt stjórnvalda, var afgreiðslu frestað til næsta þings og þegar þessi skýrsla er unnin sumarið 2025 er ekki enn búið að leggja fram nýja samgönguáætlun.

Það sem vekur þó athygli er að samkvæmt þeim drögum að samgönguáætlun sem lögð voru fram í júní 2023 þá átti ekki að koma til frekari framkvæmda á Skógarströnd fyrr en 2027 og framkvæmdir á Vestfjarðavegi ekki fyrr en á tímabilinu 2034-2038. Samt hefur ástand vega verið

⁴ Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034: <https://www.althingi.is/altext/150/s/1944.html>

⁵ Drög að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038: [https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=3484](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=3484)

slíkt að neyðaraðgerðir hafa verið nýttar bæði 2024 og 2025 til að reyna stöðva og lagfæra skemmdir á slitlagi í Dalabyggð og aðliggjandi sveitarfélögum.



Mynd af vef Vegagerðarinnar, frá mars 2024 þar sem verið var að hefja og þjappa slitlag (klæðningu) sem búið var að fræsa saman við burðarlög.

3.3. Mikilvægar varaleiðir og enduruppbygging

Framkvæmdum á Laxárdalsvegi (Laxárdalsheiði), frá Innstrandarvegi að sýslumörkum er lokið en þá verða aðeins um 14 km eftir þar til Laxárdalsvegur (nr. 59) verður orðinn bundinn slitlagi. Hér er um að ræða mikið framfaraskref þar sem vegurinn er oft notaður ef Holtavörðuheiði er ófær og beina þarf umferð suður/norður. Ekki eru til skráningar um hve oft umferð er beint um Laxárdalsheiði vegna ófærðar á Holtavörðuheiði en slíkar skráningar ættu að mati Dalabyggðar að vera partur af verklaginu þegar verið er að beina umferð annað vegna ófærðar. Vegurinn um Laxárdalsheiði er einnig mikilvæg tenging Dala, Snæfellsness og sunnanverðra Vestfjarða við Norðurland. Heydalsvegur (nr. 55) er einnig notaður sem varaleið þegar ófært er um Bröttubrekku. Mikilvægt er að uppbygging hans byrji að sunnanverðu (innan marka Borgarbyggðar) þar sem þéttari byggð er við veginn.

Þá lokið 8,4 km framkvæmd á Klofningsvegi (nr.590-1) frá Vestfjarðavegi að Kýrunnarstöðum. Ekki er um eiginlega styttingu að ræða, heldur fyrst og fremst vegabætur sem Dalabyggð og íbúar hafa óskað eftir um árabíl. Það vekur þó furðu að einbreiðum brúm á leiðinni hafi ekki verið skipt út, þær voru ekki endurnýjaðar heldur aðeins vegrið þeirra. Sú ákvörðun kemur virkilega niður á íbúum og atvinnurekendum sem búa og starfa við Klofningsveg m.a. þar sem brýrnar bera ekki stærri tæki. Sem dæmi voru útbúnar hjáleirir framhjá brúnum á meðan vegaframkvæmdir stóðu yfir til að hægt væri að ferja stórtækar vinnuvélar og aðföng um vinnusvæðið.

Höröudalsvegur eystri hefur fengið viðhald af hendi starfsstöðvar í Búðardal sem felst í því að hann var styrktur og breikkaður á nokkrum stöðum ásamt því að skipt var um nokkur ræsi á

leiðinni. Hefur það bætt verulega aðstæður íbúa og atvinnurekenda við veginn. Það sýnir m.a. að ekki þarf alltaf að horfa á stórfamkvæmdir þegar kemur að úrbótum.

3.4. Forsendur forgangsröðunar

Samkvæmt samantekt úr vegaskrá 2024⁶ eru 18 kaflar undir vegum með tveggja stafa númer, 19 með þriggja stafa númer og 93 vegir með fjögurra stafa númer í Dalabyggð (sveitarfélagsnr. 3811).

Af þessum 18 köflum undir vegum með tveggja stafa númer eru aðeins 11 sem eru slitlagðir að fullu. Þegar skoðaðir eru vegir með þriggja stafa númer minnkar hlutfall slitlags, þar er aðeins einn vegkafl sem hefur slitlag að fullu. Hlutfall slitlags er svo enn minna þegar skoðaðir eru vegir með fjögurra stafa númer. Það ber að athuga að slitlag í þessum skilningi er ekki endilega í fullri breidd.



Mynd tekin á Laxárdalsheiði í ágúst 2025 á vegkaflanum sem enn er án slitlags. Klappir farnar að standa upp úr veginum, hryggur farinn að myndast á miðjum vegi og holur víða.

3.4.1. Skólaakstur

Ein sérstaða Dalabyggðar er sú að meirihluti íbúa sveitarfélagsins býr í dreifbýli þess og koma um 60% allra barna í Auðarskóla með skólabílum til skóla. Skólaakstur í Dalabyggð skiptist í 8 leiðir. Stysta leiðin er um 10 km og sú lengsta um 50 km (aðra leið). Af þessum 8 leiðum eru aðeins 2 leiðir skólabíla sem eru lausar við að aka á malarvegi að einhverju eða stærstu leyti, frá upphafsstað til skóla.

⁶ Vegaskrá: <https://www.vegagerdin.is/samgongukerfid/vegakerfid/vegir>

Í svari innviðaráðherra á 153. löggjafarþing 2022–2023 um skólaakstur og malarvegi kemur fram að heildarkílómetrafjöldi daglegs skólaaksturs í Dalabyggð sé 97,6 km á malarvegi 2022–23.⁷ Einnig bendir Dalabyggðar á að þeir vegir sem skólaakstur þarf að nýta eru ekki allir skilgreindir sem vegir sem hafa eftirlit/þjónustu alla daga og hvetur til þess að slík viðmið verði endurskoðuð, í það minnsta svo eftirlit sé reglulegra yfir virka daga. Þegar kemur að þjónustu vega sem skólabílar aka er það ekki hvetjandi fyrir ungt fólk og barnafjölskyldu að setjast að þar sem henni er ábótavant. Þegar fólk er að skoða búsetukosti vegur það öryggi barna sinna hærra en t.d. atvinnumöguleikar eða áhugi á búsetu í dreifbýli. Í fyrrnefndu svari innviðaráðherra kemur einnig fram að á akstursleið skólabifreiða í Dalabyggð 2022-2023 séu 39 einbreiðar brýr.

3.4.2. Einbreiðar brýr

Í lok árs 2022 voru 651 einbreið brú í þjóðvegakerfi Íslands. Innan starfssvæðis Vegagerðarinnar í Búðardal eru sem dæmi 11 einbreiðar brýr á vegi nr. 590 og 10 einbreiðar brýr á vegi nr. 54. Því miður virðast vegaframkvæmdir í Dalabyggð ekki að verða til þess að þessum einbreiðu brúm fækki. Vill sveitarfélagið hvetja til þess að einbreiðum brúm sé fækkað, í það minnsta þegar um er að ræða vegi sem gegna ákveðnu mikilvægi gagnvart íbúum landsins, svo sem ef um er að ræða vegi þar sem fólk býr, rekin eru fyrirtæki og/eða skólabílar aka.

Dalabyggð er áfram um fækkun einbreiðra brúa og vill benda á að nokkrar brýr í Dalabyggð væri hægt að leggja niður með minni tilkostnaði heldur en að byggja nýja tvíbreiða, þ.e. með því að leggja stálræsi eða svokölluð hálfbogaræsi í staðinn. Má þar nefna eftirfarandi: Á vegi nr. 59, Hólkotsá og Skeggjagil í Laxárdal, Laxá á Laxárdalsheiði, á vegi nr. 55 Þverá og Hraunholtaá, á vegi nr. 593 Helluá, vegur nr. 590 Nípurá, á vegi nr. 690 Kleifaá og á vegi nr. 587 Ljá.



Mynd tekin við einbreiða brú á Laxárdalsheiði veturinn 2024 sem sýnir vel farartálmann sem hún er.

⁷ Svar innviðaráðherra við fyrirspurn um skólaakstur og malarvegi:
<https://www.althingi.is/altext/153/s/1417.html>

Þá er einnig bent á að einbreiðar brýr eru oft farartálmi að vetri þegar snjóþyngsli hamla umferð, oftar en ekki eru þær eini staðurinn á vegkafla sem getur talist ófær. Er þetta sérstaklega mikilvæg með tilliti til varaleiða umferðar líkt og Laxárdalsheiðar eða um Heydal og eins á þeim svæðum þar sem íbúar dreifbýlis sækja vinnu utan heimilis og þurfa að fara um einbreiðar brýr á sinni leið. Sem dæmi var brúin yfir Laxá á Laxárdalsheiði nær eini faratálminn á þeirri leið og einnig slysastaður.



Skjaskot af kortaþekju Vegagerðarinnar þar sem m.a. eru birtar upplýsingar um einbreiðar brýr.

3.4.3. Slys

Í vefsíðu Vegagerðarinnar má sjá slysatíðni út frá árunum 2017-2021 í kortaþekju.⁸ Slysatíðni vegkafla er þar reiknuð út frá fjölda slysa á vegarkafla á milljón ekna kílómetra á ári. Þá var einnig skoðuð kortasíða Samgöngustofu fyrir sl. 6 ár eða tímabilið 01.01.2018 til 31.12.2024.⁹ Í heildina hafa orðið 96 slys eða óhöpp innan Dalabyggðar á tímabilinu en til allrar mildi ekkert banaslys.

Tegund slysa (kortasíða Samgöngustofu)	01.01.2018 - 31.12.2024
Banaslys	0
Alvarlegt slys	5
Slys með litlum meiðslum	19
Óhapp án meiðsla	85

⁸ Vefsíða Vegagerðarinnar þar sem m.a. er hægt að sjá umferð, slitlag, slys og einbreiðar brýr: <https://umferd.vegagerdin.is/>

⁹ Vefsíða Samgöngustofu þar sem hægt er að sjá yfirlit yfir umferðarslys: <https://map.is/samgongustofa/>



Frá umferðaróhappi á Snæfellsnesvegi (Skógarstrandarvegi), júní 2023.

3.4.4. Umferðarpungi

Almenn umferð í gegnum Dalabyggð hefur aukist á síðustu árum. Má þar nefna ástæður líkt og lagningu slitlags að vestan og tilkomu vegar yfir Arnkötludal, svo kallaða Þröskulda. Eftir opnun hans hefur stærstur hluti umferðar til/frá Vestfjörðum og Ströndum farið í gegnum Dalabyggð. Við þetta bætist einnig ný ferðaleið um Vestfirði og Dali, svo kölluð *Vestfjarðaleið* sem opnaðist við opnun Dýrafjarðargangna í október 2020 og nýtur vaxandi vinsælda meðal ferðamanna. Eins hafa þungaflutningar aukist verulega í gegnum héraðið í tengslum við sjókvíaelði á Vestfjörðum, með tilheyrandi álagi á vegi.

Ár hvert gefur Vegagerðin út umferðartölur fyrir mest allt þjóðvegakerfið, þó yfirleitt ekki á héraðsvegum. Þessar umferðartölur eru gefnar upp sem meðaltöl fyrir ákveðna lengd innan hvers vegar og hægt er að skoða þessar tölur í vefsíðu Vegagerðarinnar. Talnagögn sýna að SDU er meiri en VDU á öllum vegum, ef skoðaður er Vestfjarðarvegur (60) var yfir 200% meiri umferð yfir sumarið 2024 heldur en veturinn.

3.4.5. Lokanir

Ef sveitarfélagið á að geta talist sem eitt atvinnusvæði þarf að huga að úrbótum á þeim leiðum þar sem ófærð og lokanir eru algengar. Forsenda búsetu er að geta stundað heilsárs atvinnu, hvort sem það er fyrir íbúa af Skarðsströnd sem vilja sækja atvinnu í Búðardal eða ferðaþjónusta á heilsárs grundvelli um allt hérað.

Ekki eru teknar saman lokanir á öllum vegum/vegköflum innan Dalabyggðar og því takmörkuð gögn sem hægt var að byggja á en samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni voru lokanir, þ.e. leið merkt *ófært* á árinu 2022 eftirfarandi:

Leið nr.	Nafn leiðar	Fjöldi daga með skráningu	Klst. ófærðar
55501	Heydalur	5	64,6
55911	Laxárdalsheiði	3	32,9
56008	Svínadalur	8	69,5
55421	Heydalur - Búðardalur	1	6,9
56001	Brattabrekka	19	154,2
55905	Skarðsströnd	12	106,8
55901	Fellsströnd	2	25,8

3.4.6. Búseta og atvinnurekstur

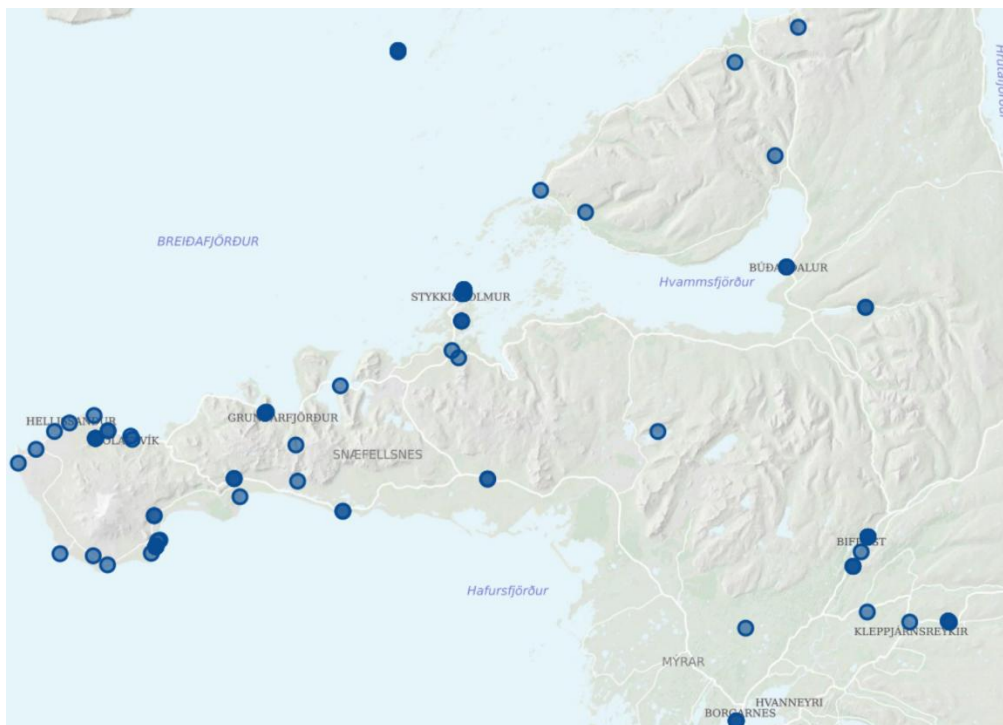
Það eru ekki margir vegkaflar innan Dalabyggðar þar sem ekki er að finna lögheimili skv. úttekt og upplýsingaöflun atvinnumálanefndar. 2023 var tekið saman að af þeim 129 vegköflum sem skráðir eru í Dalabyggð, sé að finna lögheimili við 96% skráðra vegkafla. Samkvæmt fyrirgrennslan þá skiptir máli fyrir skráningu vega í vegaskrá, hvort á viðkomandi lögbýlum sé skráður ábúandi. Það dugi ekki að vera með skráð lögheimili til að halda inni eða fá inn héraðsvegi á vegaskrá, ef þar er ekki alla jafna föst búseta.

Einnig var skoðuð dreifing atvinnurekstrar, þar var bæði stuðst við gögn um fyrirtækjaskráningu og eins var rekstur einyrkja tekinn með í reikninginn. Gögn sem stuðst var við voru frá 2019/2020 en nefndin gerði leiðréttingar þar sem vitað var um t.d. tilfærslu heimilisfanga/flutning, nýjan eða aflagðan rekstur. Niðurstaðan er sú að við langflesta vegakafla í Dalabyggð er að finna atvinnurekstur í einhverri mynd.

Ferðapjónusta hefur á sl. árum aukist til muna í Dalabyggð. Eitt af markmiðum laga um Framkvæmdasjóð ferðamannastaða er að styðja við svæðisbundna þróun, til þess er meðal annars notuð áfangastaðaáætlun fyrir hvern landshluta. Í Dalabyggð eru 14 verkefni á gildandi áfangastaðaáætlun Vesturlands sem dreifast um sveitarfélagið.¹⁰ Þessi verkefni, ferðapjónusta og atvinnurekstur á svæðinu treysta á að gestir og bílstjórar með aðföng komist á og um svæði, ekki aðeins yfir sumartímann. Aðstæður nú hamla frekari uppbyggingu og hagvexti í Dalabyggð.

Þá er það stefna stjórnvalda að reyna dreifa ferðamönnum um landið til að minnka álag og halda gæðum í upplifun þeirra. Góðar samgöngur eru lykilatriði í þessum málum, sem og forsenda þess að hægt sé að halda ferðapjónustu uppi sem atvinnuvegi árið um kring.

¹⁰ Áfangastaðaáætlun Vesturlands 2021-2023: https://indd.adobe.com/view/7f46ff6a-ff86-4119-9bbc-b05bcfeb03a3?fbclid=IwAR1dLY_icvpwFw1hNwgJjZUT7bYx_sMm73uozsgJFXavFO2PP0JVfpUhKxY



Hluti þeirra verkefna sem hafa hlotið styrk úr Framkvæmdarsjóði ferðamannastaða á Vesturlandi.

3.5. Forgangsröðun vegaframkvæmda

Hér að framan höfum við farið yfir forsendur fyrir forgangsröðun vegaframkvæmda í Dalabyggð og hér á eftir er að finna áherslur sveitarfélagsins.

Forgangsröðun er þannig sett upp að fyrst eru tekin fyrir þau verkefni sem verið er að vinna að eða eru að koma til framkvæmda og Dalabyggð leggur áherslu á að verði lokið. Næst er farið yfir þau verkefni sem teljast mega rökrétt framhald af fyrri framkvæmdum eða öðrum tillögum. Þeim er skipt upp í stofnvegi, tengivegi og héraðsvegi. Loks er farið yfir aðrar áherslur og tillögur í samgöngumálum sem beinast bæði að stjórnvöldum, Vegagerðinni og sveitarstjórn Dalabyggðar.

3.5.1. Áframhald nýjustu framkvæmda

Snæfellsnesvegur (54-22)

Snæfellsnesvegur tengir Dalabyggð við sveitarfélagið Stykkishólm. Lokið var við síðustu framkvæmdir á kaflanum 2024, þ.e. enduruppbygging á 5,4 km og byggingu tveggja brúa (Skrauma og Dunká). Í samgönguáætlun 2020-2034 kom fram að áætlaður heildarkostnaður við framkvæmdir á Skógarstrandarvegi (54-18 til 54-22) á gildistíma áætlunarinnar yrðu 4 milljarðar kr. Ekki hefur komið fram hvenær áætlað sé að framkvæmd við veginn verði lokið og því miður var í drögum að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038, að ekki ætti að koma til framkvæmda á leiðinni, á árunum 2024-2026.

Á leiðinni er að finna bæði heimili og fyrirtæki en á Skógarstrandarvegi eru sjö einbreiðar brýr. Vegurinn er einnig vinsæll hjá ferðamönnum sem vilja aka hringferð á Vesturlandi. Því miður hafa sum fyrirtæki bannað hópferðabílum og bílaleigubílum að fara um veginn vegna ástands hans og hættunnar við að vegurinn beri ekki þunga/breiða bíla. Einnig er oft talið að ökumenn ráði ekki við ástand vegarins og geri sér ekki grein fyrir slyshættu á leiðinni.

Það er byggðarlaginu lífsnauðsynlegt að áætlaðar framkvæmdir á veginum, komi í beinu framhaldi af nýjustu framkvæmdum og að framkvæmdir á veginum dragist ekki. Vegurinn er meðal þeirra sem ríkir einna mest sátt um á öllu Vesturlandi að sé í forgangi á Samgönguáætlun Vesturlands, þar sem öll sveitarfélög hafa sammælt um ákveðnar áherslur í samgöngumálum. Framkvæmdin er mikilvæg fyrir fleiri en aðeins Dalabyggð, vegurinn er tenging við nærliggjandi sveitarfélög. Það er mjög miður ef ekki eigi að halda strax áfram að vinna að framkvæmdum á leiðinni.

Laxárdalsvegur (59-11)

Endurbygging Laxárdalsvegar nr. 59 frá sýslumörkum að Innstrandarvegi var klárð á síðasta ári. Á vegkaflanum er einbreið brú yfir Laxá sem ekki var endurnýjuð og vill Dalabyggð benda á hve nauðsynlegt það hefði verið að nýta tækifærið, fyrst verið er að vinna að veginum, að skipta téðri brú út fyrir tvöfalda brú eða einfaldlega stóra ræsishólka.

Það er algjörlega ótækt að verið sé að greiða nær 330 milljónir fyrir framkvæmd og skorið sé niður við að afnema einbreiða brú á leiðinni. Dalabyggð er áfram um að bundnu slitlagi verði komið á allan Laxárdalsveg í framhaldi af nýjustu framkvæmdum. Miðað við lengd óslitlagsbundins kafla sem eftir verður á veginum er fullkomlega raunhæft að ljúka framkvæmdum í einum áfanga. Vegurinn tengir Dalabyggð við Húnaþing vestra og er mikilvæg leið t.d. á vetrum þegar Holtavörðuheidi er ófær/lokuð, en ekki síður er um mjög mikilvæga þungaflutningsleið að ræða.

Klofningsvegur (590-01)

Endurbyggingu á 8,3 km löngum kafla á Klofningsvegi nr. 590-01, milli Vestfjarðarvegar og Kýrunnarstaða í Hvammssveit lauk fyrr á þessu ári og aðeins eftir frágangur er varðar umferðarmerkingar. Í kynningarskýrslu verksins kom m.a. fram að fyrrum vegur væri fremur mjór malarvegur og með slæma hæðarlegu. Markmið verksins væri fyrst og fremst vegabætur til að auka umferðaröryggi og efla byggð á svæðinu. Á þeim 8,3 km sem voru undir í þessum fyrsta áfanga voru greindar þrjár hættulegar beygjur, tvær einbreiðar brýr og tvær blindhæðir. Lýsir ástand þessa stutta vegkafla vel hvert ástand annarra kafla Klofningsvegar er og þeim varhugaverðu aðstæðum sem þar er að finna.

Verður það að teljast ámælisvert að framkvæmdin hafi ekki tekið mið að því að leggja af þær einbreiðu brýr sem á kaflanum eru. Sú ákvörðun hamlar gífurlega frekari uppbyggingu og atvinnurekstri á svæðinu handan þeirra brúa. Telur sveitarfélagið að ef umferðaröryggi og treyst byggð séu markmið framkvæmda á því svæði, sé hvergi ástæða til að hika við áframhaldandi endurbyggingu á Klofningsvegi og þá með aflagningu einbreiðra brúa á leiðinni.

3.5.2. Stofnvegir

Vestfjarðarvegur (60-03)

Upphafspunktur: Gröf, endapunktur: Snæfellsnesvegur (54-23) - 11,98 km

Vegurinn liggur frá Gröf, um Reykjadalsá og um Miðdali að gatnamótum Snæfellsnesvegur. Vegurinn ber umferð sem fer um Bröttubrekku og innan sveitar í Miðdölum.

Við veginn er föst búseta og fyrirtækjarekstur, þar er m.a. að finna Rjórabúið Erpsstaði sem er einn vinsælasti áningarstaður ferðamanna í Dalabyggð, þangað koma nær 30.000 gestir á ársgrundvelli. Margvísleg ferðaþjónusta hefur byggst upp við veginn, má þar nefna að Sauðafelli og í Árbliki ásamt því að vegurinn tengist Hlíðarvegi (585) þar sem er að finna bæði fasta búsetu og fyrirtækjarekstur, m.a. hefðbundin búskap og ferðaþjónustu.

Vegkaflinn er illa farinn frá Erpsstöðum að gatnamótum Snæfellsnesvegur, sprungur og djúp för eftir umferð. Á þessari leið er kafli sem tekinn var í framkvæmdum Vegagerðarinnar í mars sl. og slitlag fræst saman við burðarlag, því er hluti þessa vegar nú malarvegur.

Á vefsíðu Vegagerðarinnar eru 7 slys skráð á vegkaflann á tímabilinu 2017-2021. Vegurinn er hluti af *Vestfjarðaleiðinni* og er ekki langt frá upphafi ferðaleiðarinnar í Dölum. Á drögum að samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038 sem birt var í Samráðsgátt stjórnvalda 13.06.2023 kemur fram að fjármagn sé áætlað í Vestfjarðaveg 60-02 og 60-03, frá Reykjadalsá að Haukadalsá sem Dalabyggð fagnar mjög og leggur áherslu á að af verði.

Vestfjarðavegur (60-04)

Upphafspunktur: Snæfellsnesvegur (54-23), endapunktur: Laxárdalsvegur (59-01) - 7,97 km

Vegurinn liggur frá gatnamótum Snæfellsnesvegur að gatnamótum Laxárdalsvegur. ÁDU er í kringum 900 bílar en SDU nær 1500 bílum. Um er að ræða stofnveg sem ber stóran part af þeirri umferð sem á leið um Dalabyggð, þar á meðal megin þunga allrar umferðar á Vestfirði.

Á þessari leið er að finna fasta búsetu og fara skólabílar um vegkaflann. Atvinnurekstur er við vegkaflann, einna helst búrekstur en frá stofnveginum liggja leiðir að öllum heimilum og fyrirtækjum Dalabyggðar, sunnan Búðardals. Vegurinn er hluti af ferðaleiðinni *Vestfjarðaleiðin* og mikilvægur fyrir bæði íbúa og gesti sem sækja Dalina heim.

Vegurinn er illa farinn á stórum köflum, sem dæmi má nefna við mynni Haukadals um Haukadalsá, ofan við Brautarholt, ofan við Hrútsstaði og þaðan nær alla leið að gatnamótum Laxárdalsvegur. Skemmdir á slitlagi eru bæði sprungur og holur. Á leiðinni er einbreið brú yfir Haukadalsá sem farin er að láta á sjá, m.a. eru járnabindingar í brúnni komnar upp. Í vefsíðu Vegagerðarinnar eru 9 slys skráð á vegkaflann á tímabilinu 2017-2021.

Vestfjarðavegur (60-09 til 60-10)

Upphafspunktur: Kjartanssteinn (ræsi), endapunktur: Sýslumörk (skilti) - 16,77 km

Vegurinn liggur um Svínadal, niður í Hvolsdal, um Saurbæ, framhjá gatnamótum Klofningsvegur og að skilti við sýslumörk Dalabyggðar á Gilsfjarðarbrú. Um er að ræða stofnveg sem ber þungann af umferð um Dalabyggð sem er á leið vestur á firði og norður á Strandir, sérstaklega eftir að vegur var lagður yfir Arnkötludal (Þröskuldur).

Vegurinn er sérstaklega illa farinn í Hvolsdal og við mynni Gilsfjarðar, slitlag mikið skemmt og holufyllingar notaðar til að halda honum færum. Ekki er langt síðan endurbætur voru gerðar á kaflanum milli Fremri-Brekku og Skriðulands en er sá kafla einna verstur á leiðinni. Í vefsjá Vegagerðarinnar er vegkaflinn rauðmerktur þegar slysáðni er skoðuð og þar skráð 12 slys á tímabilinu 2017-2021. Vegurinn er einnig hluti af *Vestfjarðaleiðinni*, ferðaleið um Dali og Vestfirði.

3.5.3. Tengivegir

Klofningsvegur (590-02)

Upphafspunktur: Hafnará, endapunktur: Orrahólsvegur (593-01) - 10,55 km

Klofningsvegur er lengsti samfelldi tengivegurinn í Döllum. Framkvæmdir eru frá Vestfjarðavegi að Kýrunnarstöðum á vegkafla 590-01, þó þær eigi ekki að ná alveg að Hafnará er skynsamlegt að hefjast handa við áframhaldandi framkvæmdir. Þá miðað við að þær nái yfir vegkafla 590-02 eða frá Kýrunnarstöðum á kafla 590-01, þar sem framkvæmd endar, að Orrahólsvegi á Fellsströnd. Um er að ræða malarveg þar sem er m.a. að finna einbreiða brú.

Vegurinn liggur um skilgreint landbúnaðarsvæði sem hefur átt undir högg að sækja þrátt fyrir að á leiðinni sé stundaður búskapur, skógrækt, þar sé föst búseta og skólabílaeið liggi þar um. Klofningsvegur í heild er einnig partur af *Vestfjarðaleiðinni* og er leiðin þar um vinsæl hjá ferðamönnum þó á ýmsum erlendum síðum sé varað við ástandi vegarins, þá sé þar að finna ótrúlega fallegt umhverfi og útsýnið sé engu líkt. Það segir okkur að Klofningsvegur eða leiðin út fyrir strandir eins og hún er oft kölluð, eigi mikið inni. Þessi vegur er einnig hluti *Vestfjarðaleiðarinnar*.

Haukadalsvegur (586-01)

Upphafspunktur: Vestfjarðarvegur (60-04), endapunktur: Smyrlahóll - 15,12 km

Vegurinn liggur frá Vestfjarðavegi um Haukadal allt fram að Smyrlahóli. Umferð um veginn þýngist nokkuð yfir sumartímann þar sem vinsæll ferðamannastaður er að Eiríksstöðum í Haukadal, sem er á áfangastaðaáætlun Vesturlands. Eiríksstaðir hafa verið starfræktir frá árinu 2000 og draga að fjölda ferðamanna árlega, á tímabilinu maí til ágúst 2025 komu a.m.k. 12.000 manns á Eiríksstaði skv. teljara Ferðamálastofu á svæðinu, það er yfir 21% fjölgun frá sama tímabili í fyrra.

Strax þegar starfsemi þar hófst var áætlað að byggja upp góðan veg þangað og var af því tilefni mældur upp vegurinn með Haukadalsvatni nokkur ár í röð, en aldrei varð af framkvæmdum. Má álykta að hann sé ekki síður mikilvægur menningarvegur en t.d. Steinadalsvegur (690-01) frá Vestfjarðavegi (60-10) að Ólafsdal í Gilsfirði sem er á áætlun að byggja upp. Sætir það furðu hve mikil áhersla hefur verið lögð á að byggja upp veg að óstarfandi ferðamannastað inni í Gilsfirði,

enda lág fyrir samskonar samkomulag við ríkið um uppbyggingu Haukadalsvegar á sínum tíma, eins og að Ólafsdal nú, sem hefur ekki verið virt á þeim 25 árum sem starfsemi hefur verið á Eiríksstöðum.

Einungis stuttur vegaspotti er klæddur og aðeins um að ræða einbreiða klæðningu á úppbyggðum vegi, sem veldur hættu við framúrakstur og mætingu bíla. Nokkur stærri umferðaróhöpp hafa orðið á langferðabílum á veginum á þessum tíma. Vegurinn er ekki með daglega vetrarþjónustu og skýtur það skökku við, þegar um eina helstu afþreyingu ferðamanna í héraðinu er til að dreifa. Lélegar samgöngur hafa staðið starfsemi að Eiríksstöðum fyrir þrifum, þannig að ekki er hægt að halda úti starfsemi allt árið. Ástand vegarins hefur komið illa við orðspor fleiri ferðaþjónustuaðila í Haukadal. Má þá einnig nefna að hið ægífagra umhverfi sem innri hluti dalsins býður upp á er nánast ónothæfur sem aðdráttarafl ferðamanna og útivistarland, þar sem vegurinn fer reglulega í sundur við svokallaða Tæpugötu.

Klofningsvegur (590-07)

Upphafspunktur: Vestfjarðavegur (60-10), endapunktur: Fagridalur ytri - 12,81 km

Klofningsvegur er sem fyrr segir, lengsti samfelldi tengivegurinn í Dölum. Vegkaflinn sem hér um ræðir liggur frá gatnamótum Vestfjarðavegar um Saurbæ, framhjá Staðarhólsdal, um Tjaldaneshlíð að Ytri-Fagradal á Skarðsströnd. Vegkaflinn er malarvegur þar sem á leiðinni er að finna þrjár einbreiðar brýr og er hann einnig nokkuð mjór. Á veginn falla björg og skriður árlega og valda töfum og hættu.

Á leiðinni er að finna fasta búsetu og fyrirtækjarekstur en ferðaþjónusta hefur farið vaxandi á svæðinu, skólabíll ekur leiðina. Vegurinn tengist einnig á leiðinni Staðarhólsvegi þar sem er að finna bæði búsetu og fyrirtækjarekstur, m.a. ferðaþjónustu og hefðbundin búskap. Vegkaflinn er upphaf leiðarinnar að Klofningi Skarðsstrandar megin en það er vinsæll áningarstaður ferðamanna, uppbygging að Klofningi er m.a. á áfangastaðaáætlun Vesturlands. Einnig er þessi vegur hluti *Vestfjarðaleiðarinnar*.



Dæmigert ástand malarvega á blautu hausti, mynd tekin á Skarðsströnd (Klofningsvegi)

3.5.4. Héraðsvegir

Hörðudalsvegur eystri (581-01)

Upphafspunktur: Snæfellsnesvegur (54-23), endapunktur: Seljaland - 8,08 km

Vegurinn liggur frá Snæfellsnesvegi við mynni Hörðudal, inn eftir dalnum og þverar þar Hörðudals á yfir að Seljalandi, út frá veginum liggur einnig Vífilisdalsvegur. Þar er um að ræða malarveg þar sem er að finna einbreiða brú á leiðinni. Uppbygging vegarins og lagning slitlags væri því í beinu framhaldi slitlags á Snæfellsnesvegi 54-23.

Við veginn er að finna fasta búsetu, skólabíll ekur leiðina og þar er einnig að finna fyrirtækjarekstur. Við veginn hefur byggst upp ferðaþjónusta á sl. árum þar sem er að finna bæði gistingu og afþreyingarmöguleika, þá eru tvö verkefni á áfangastaðaáætlun Vesturlands á svæðinu.

Orrahólsvegur (593-01)

Upphafspunktur: Klofningsvegur (590-03), endapunktur: Orrahóll - 7,62 km

Vegurinn liggur frá Klofningsvegi að Orrahól, á svokölluðum Efribyggðarvegi yfir Helluá og Flekkudalsá. Vegurinn er malarvegur þar sem liggja tvær einbreiðar brýr. Framkvæmdin væri rökrétt framhald af framkvæmdum við Klofningsveg 590-02.

Við veginn er að finna fasta búsetu, meðal annars bú þar sem stunduð er mjólkurframleiðsla á einu nythæsta kúabúi landsins. Þar fer einnig um skólabíll og unnið er að skógrækt á svæðinu. Ástand vegarins allt frá gatnamótum við Vestfjarðarveg 60 eða Klofningsvegi 509-01 er þannig að það hefur hamlað flutningi aðfanga á svæðið og afurða frá svæðinu. Mjólkurflutningar fara um Orrahólsveg þrisvar sinnum í viku, flutningur aðfanga líkt og fódurbætis er reglulegur auk daglegs akstur til vinnu, skóla og tómstunda. Frístundabyggð hefur einnig aukist á svæðinu með tilheyrandi umferð. Vegurinn er ekki þannig byggður að hann taki vel við umferð sértækra/stórtækra vinnuvéla og hamlar það mjög frekari uppbyggingu á svæðinu.

Staðarhólsvegur (594-01)

Upphafspunktur: Klofningsvegur (590-07), endapunktur: Kjarlaksvellir - 5,31 km

Vegurinn liggur út frá Klofningsvegi, inn Staðarhólsdal að Kjarlaksvöllum. Vegurinn er malarvegur þar sem er að finna einbreiða brú yfir Staðarhólsá við Kjarlaksvelli. Framkvæmdir á veginum og lagning slitlags væri rökrétt framhald af framkvæmdum við Klofningsveg 509-07.

Við veginn er að finna fasta búsetu, fyrirtækjarekstur og er skólabíllaleið um veginn. Mikil uppbygging hefur átt sér stað í ferðaþjónustu á svæðinu, bæði gisting og afþreyingarmöguleikar. Má nefna þá uppbyggingu sem Sturlufélagið hefur staðið fyrir að Staðarhóli þar sem afhjúpuð verða söguskilti sumarið 2023. Hefðbundinn búskapur er einnig stundaður á svæðinu.+

3.5.5. Aðrar áherslur

Vetrarþjónusta

Dalabyggð hefur tekið þátt í samráði við Vegagerðina um endurskoðun á vinnureglum um vetrarþjónustu. Síðasta hreyfing í þeim málum var fundur í Stykkishólmi í október 2023 af frumkvæði Vegagerðarinnar, eða fyrir nærri 2 árum síðan. Á fundinum lagði Dalabyggð m.a. áherslu á að hálkuvörn, fjármagn til hennar yrði alltaf að fylgja snjómokstri. Þá yrði að vera snjómokstur og hálkuvörn a.m.k. 6 daga vikunnar á stofnvegum (5 virka daga ásamt sunnudegi) enda er sveitarfélagið eitt atvinnusóknarsvæði og búseta vel dreifð um héraðið.

Samkvæmt vefsíðu Vegagerðarinnar er stefnt að því, þá daga sem þjónusta er sinnt með reglubundnum hætti, að snjómokstri og hálkuvörnum sé lokið á hverju svæði fyrir sig áður en morgunumferðin hefst. Því miður er það raunin í Dalabyggð að skólabílar eru oft fyrstu bílar til að aka um veginna. Þrátt fyrir góðan vilja er ekki hægt að setja það á herðar einum vaktmanni að yfirfara og meta allt starfssvæði Vegagerðarinnar í Búðardal í morgunefirlit áður en skólabílar fara af stað, sérstaklega ekki þar sem er eins mikill fjöldi skólabílaleiða eins og í Dalabyggð.

Snjómokstri er skipt upp í mismunandi reglur, taldar frá A - G ásamt þjónustu háð ákvörðun sveitarfélags. Í Dalabyggð eiga við reglur A (7 daga í viku) og F (2 daga í viku) ásamt því að þjónusta á ákveðnum vegum er háð ákvörðun sveitarfélagsins, þ.e. fyrir utan þá vegi sem engin vetrarþjónusta er á (Steinadalshéiði og Haukadalsskarð). Dalabyggð vill leggja áherslu á að 2 daga þjónusta sé vel réttlæt看leg en forsendur hennar séu orðnar úreltar, að aðeins megi sinna henni eftir dagatali, þ.e. miðað við mánudaga og föstudaga en ekki eftir veðri/þörfum.

Dalabyggð setur spurningamerki við það fyrirkomulag að sveitarfélög þurfi að greiða veghaldara kostnað við svo kallaðan helmingamokstur, kostnað sem sveitarfélögin sækja svo til Jöfnunarsjóðs sveitarfélaga (útgjaldajöfnunarframlag). Hvað aftrar að fjármagnið frá ríkinu fari beint til Vegagerðarinnar? Þá má einnig skoða betur samræmd viðmið fyrir skráningu færðar. Það er t.d. ekki atvinnurekstri í sveitarfélaginu til framdráttar ef röng skráning veldur því að bílar festa sig, aðföng berast ekki eða ferðamenn afboða sig.

Malbik og talningar vegna umferðarþunga

Hér á landi er aðallega um tvenns konar bikbundin slitlög að ræða, malbik sem er heitblandað í malbikunarstöð og klæðningu. Malbik er blanda af steinefnum, biki og íblöndunarefnum sem er svo flutt heitt þangað sem verkið er unnið, lagt út í u.þ.b. 50mm þykku lagi og þjappað til að tryggja líftíma þess. Klæðning er svo aftur á móti þannig að heitu bikbindiefni er sprautað í jöfnu lagi á yfirborð vegar og steinefni svo dreift þar yfir. Það er svo valtað til að þrýsta steinefninu niður í bindiefnið og u.þ.b. sólarhring seinna er umframsteinefni sópað af. Þessi gerð er þynnri en malbik og þar með ódýrari en endist ekki eins vel, síst á umferðarþyngri vegköflum.

Þess má geta að eini vegstubburinn sem er malbikaður í Dalabyggð er innan þéttbýlis, þ.e. liggur í gegnum Búðardal. Þegar þessi skýrsla er unnin er verið að undirbúa endurnýjun á malbiki beggja vegna við núverandi malbik í Búðardal, samtals 1 km og lagningu malbiks á tveimur köflum á Bröttubrekku, samtals 1,7 km sem standa þó utan Dalabyggðar.

Dalabyggð vill hvetja til þess að malbik sé lagt í meiri mæli innan sveitarfélagsins, sérstaklega þegar um umferðarþyngri vegkafla er að ræða enda hefur umferðaraukning um svæðið orðið veruleg sl. ár. Þar er ekki aðeins verið að tala um fjölda ökutækja sem eiga leið hérna í gegn, heldur einnig aukningu þungaflutninga í gegnum sveitarfélagið.

Það eru einnig vegir innan Dalabyggðar þar sem vantar opinberar umferðarmælingar, má þar nefna ýmsa vegi þar sem m.a. skólabílar aka um, hverskonar uppbygging hefur átt sér stað eða áætlanir eru um að verði á næstu misserum. Mikilvægt er að umferðartalning fari fram á þeim vegum með tveggja stafa númer þar sem talning hefur ekki farið fram sl. 2 ár (eða frá sumrinu 2023) og á vegum með þriggja stafa númer þar sem talning hefur ekki farið fram sl. 4 ár (eða frá sumrinu 2021).

Leggja þarf áherslu á að talningar fari fram á þeim tíma sem þær skulu endurspegla, þ.e. sumartalning fari fram á tímabilinu 20. júní til 20. ágúst til að endurspegla háanna tíma og þann umferðapunga sem veginir taka raunverulega við.

Almennt viðhald og nýting fjármuna

Hér á undan hefur verið farið yfir nýframkvæmdir og enduruppbyggingar vega innan Dalabyggðar. Það má þó ekki gleyma almennu viðhaldi og fjármagni til þess. Almennt viðhald á borð við að skipta úr ónýtum ræsishólkum, lagfæringar á ristarhliðum, ofaníbúður malarvega, heflun og rykbinding þeirra má ekki verða út undan meðan beðið er eftir stærri framkvæmdum. Þetta minna viðhald getur skipt sköpum fyrir þá sem nýta vegina daglega svo ekki sé minnst á að þær auka öryggi allra sem um vegina fara. Nefna má að stafsmenn Vegagerðarinnar í Búðardal hafa unnið þrekvirki síðastliðin ár í holuviðgerðum en án varanlegs árangurs. Telur Dalabyggð nauðsynlegt að Vegagerðin ráðist í gagngerar rannsóknir á ástæðum þessa ástands til að hægt verði að koma í veg fyrir það.



Ráðast þarf í alvöru rannsóknir á því hvað veldur svo stuttum líftíma klæðningar á íslenskum vegum. Holumyndun sl. ára, bæði á gömlum og nýjum klæðningum, getur ekki talist eðlileg.

Dalabyggð beinir því til innviðaráðherra að skýrt verði kveðið á um að fjármagn sem notað er til að bregðast við eftirleik náttúruhamfara, komi ekki af þeim lið sem nýttur er til almenns viðhalds á hverju starfssvæði. Er hér vísað til snjóflóða, vatnavaxta og ofsaveðurs sem hafði veruleg áhrif á

vegi innan Dalabyggðar á síðasta ári en tjón á starfssvæði Vegagerðarinnar í Búðardal hljóp á milljónum.

Sveitarfélagið telur að ekki sé hægt að verja það að áætlað fjármagn sem standa á undir helsta grunnviðhaldi vegakerfisins í eins víðfeðmu sveitarfélagi og Dalabyggð, sé notað til að bregðast við óvæntum aðstæðum af völdum náttúruhamfara. Til slíkra verkefna þurfi að koma fjármagn af sérstökum sjóðum sem gagngert eru til þess ætlaðir.

Dalabyggð leggur einnig áherslu á að þegar fyrirséð er um lok framkvæmda á einum vegkafla muni útboð í næsta áfanga fara af stað, svo möguleiki sé fyrir verktaka að sjá hagkvæmni í áframhaldandi vinnu á svæðinu. Þannig verði meiri samfella í framkvæmdum sem eru á áætlun og getur það einnig leitt til að kostnaður fari frekar beint í framkvæmdina sjálfa heldur en flutning á vinnutækjum, starfsmannaaðstöðu og vinnuafli.

Þá bendir Dalabyggð á þá lækkun sem hefur orðið á framlagi til styrkvega í sveitarfélaginu í ár. Styrkvegir eru m.a. vegir yfir fjöll og heiðar sem ekki teljast þjóðvegir, vegir að bryggjum, að skíðasvæðum, skipbrotsmannaskýlum, fjallaskilaréttum, leitarannaskálum, fjallaskálum, ferðamannastöðum og vegir að flugvöllum og landingarstöðum sem ekki eru áætlunarflugvellir. Styrkuppghæð til Dalabyggðar 2025 eru 3.500.000kr.- sem er 30% lækkun frá fyrra ári. Forsendur lækkunar eru sagðar fleiri umsóknir og lægri heildaruppghæð. Gerir þetta fyrir vikið Dalabyggð erfiðara fyrir að sinna nauðsynlegu viðhaldi á þeim styrkvegum sem um ræðir í héraðinu.

Samvinnuvegir og fleiri vegflokkar

Þá hefur Dalabyggð gefið jákvæðar umsagnir varðandi möguleika á svokölluðum samvinnuvegum, þ.e. samvinnuverkefnum um samgönguframkvæmdir. Tillaga um að opna frekar á þann möguleika til að hraða framkvæmdum er að mati sveitarfélagsins jákvæð umbylting í vegagerð fyrir sveitarfélög sem búa við tugi og jafnvel hundruð kílómetra af vegakerfi sem þarfnast aðgerða fyrr en áætlanir ríkisins gera ráð fyrir.

Sú breyting sem kynnt var í frumvarpi til laga um breytingu á lögum um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir væri nýtt verkfæri fyrir sveitarfélögin, ekki aðeins til að knýja á um breytingar heldur taka þátt í þeim og vera leiðandi í uppbyggingu þessa mikilvæga byggðarmáls sem vegaframkvæmdir eru. Sem dæmi væri Snæfellsnesvegur (nr. 54) áhugaverður kostur sem samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir, bæði fyrir íbúa sem og fjárfesta.

Dalabyggð hefur talað fyrir því að skoðað verði að taka upp fleiri flokka vega þegar kemur að nýframkvæmdum. Kappsmál er að hönnun vega taki fremur mið af því hvar þeir liggja, frekar en hvað evrópskir staðlar segja. Svigrúm þarf að vera til staðar til að nýta fjármagn eins og hægt er í lengdarmetra þegar kemur að nýframkvæmdum í slitlagslagningu. Má þar nefna sem dæmi þýska fyrirmynd *Landstraßen*. Þar taka hönnunarflokkar m.a. mið af staðsetningu vega, umferðarþunga, vegalengdum og almannahagsmunum.

4. Fjarskiptamál

4.1. Farnet

Byggðaaætlun fyrir árin 2022-2036 var samþykkt í júní 2022 með öllum greiddum atkvæðum. Í áætluninni kemur fram framtíðarsýn hennar sé að Ísland verði í fremstu röð með trausta og örugga innviði, öflug sveitarfélög, verðmætasköpun og framsækna þjónustu. Tækni tengi byggðir landsins og Ísland við umheiminn í jafnvægi við umhverfið. Um leið og þessi framtíðarsýn og hin ýmsu markmið áætlunarinnar kalla á betra farnetssamband til að geta gengið eftir er aðeins eitt markmið þar sem áhersla er sérstaklega á farsímasamband. Er þar talað um að móta opinber viðmið um útbreiðslu og gæði farsíma- og farneta á vegakerfi landsins og viðeigandi úrbætur gerðar.

Þegar Dalabyggð gaf skýrslu um fjarskiptamál í ágúst 2024 var yfirvofandi að slökkt yrði á 2G og 3G, þannig myndi opnast rými fyrir lægri tíðnir til að dreifast um svæðið. Fjarskiptafyrirtækin boðuðu lokanir hjá sér á tímabili allt frá árslokum 2024 – ársloka 2025. Þegar farið var að slökkva kom m.a. í ljós að lokunin getur haft áhrif á ýmsan búnað, eins og ýmis vöktunartæki, posa, greiðslulausnir og gömul símtæki sem styðjast við 2G eða 3G. Eins var haft eftir sérfræðingi öryggismála hjá Ferðamálastofu að það gætu orðið svæði þar sem áður fyrr var samband en verður ekki eftir að slökkt er á 2G og 3G. Það er meðal fregna sem hafa borist frá íbúum í Dalabyggð, þ.e. að dekking farnets hefur ekki lagast og ýmis búnaður orðið óvirkur. Hafa ber m.a. í huga þegar staða og útbreiðsla farnets er skoðuð sá órói sem hefur verið í eldstöðvakerfi Ljósufjalla og nálægð þess við t.a.m. Hörðudal í Dölum þar sem er að finna eitt farnetsmastur bundið við eitt fjarskiptafyrirtæki.

4.1.1. Samband á vegum

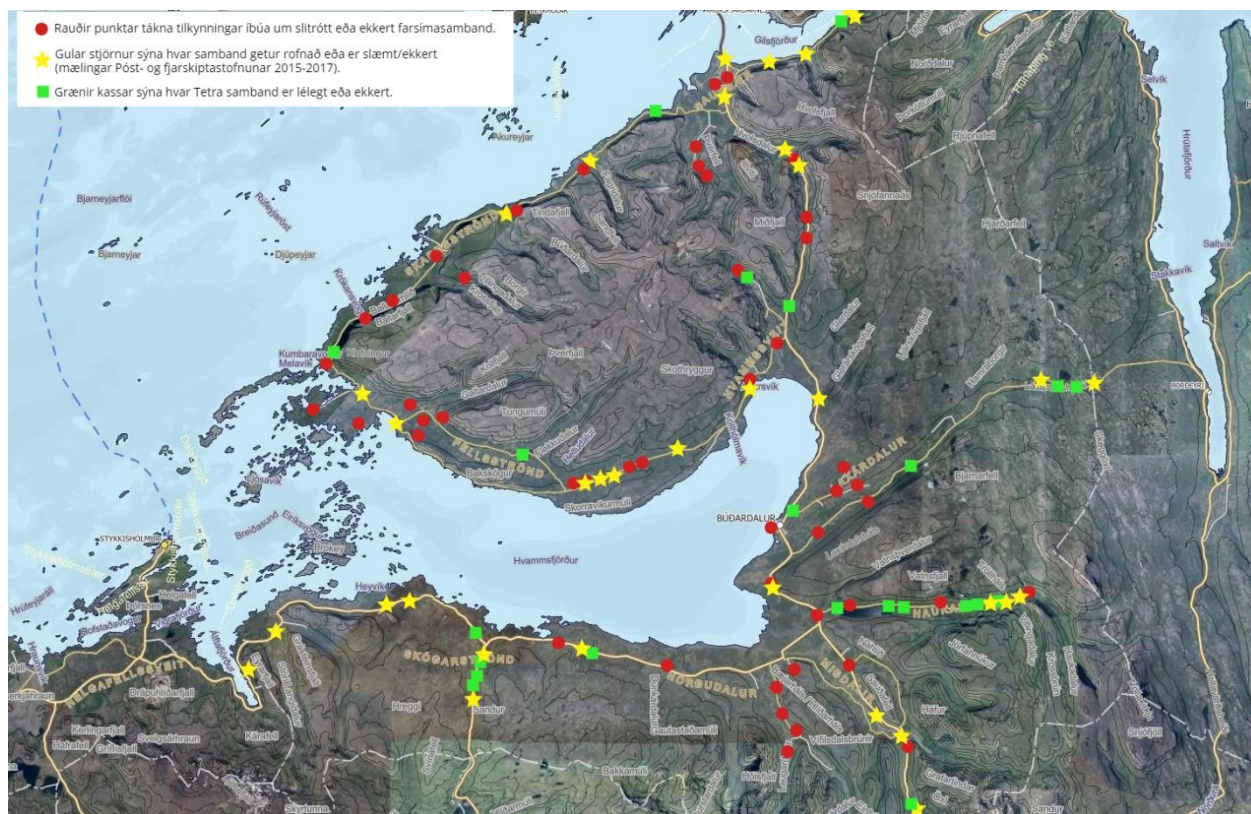
Í Fjármálaáætlun stjórnvalda 2024-2028 kemur fram að í ársbyrjun 2023 hafi verið um 180 km stofnvega án áreiðanlegs talsambands og netsambands með farsíma. Fjarskiptastofa endurnýjaði tíðniheimildir Nova, Vodafone og Símans árið 2023 sem gerir þeim kleift að reka farnetsþjónustu á landinu næstu tuttugu ár. Í tíðniheimildunum eru sett skilyrði um að auka útbreiðslu háhraða farnetsþjónustu. Þannig er fjarskiptafyrirtækjum gert skylt að tryggja slitlaust samband á stofnvegum á láglendi fyrir árslok 2026 og ákveðnum hálendisvegum fyrir árslok 2031.

Bara uppbygging sambands á stofnvegum kallar á að lágmarki sextíu og fimm nýjar sendastaði við vegina. Þarna standa jafnframt yfir 260km vega innan Dalabyggðar fyrir utan þessar kvaðir fjarskiptafyrirtækjanna. Á þessum rúmlega 260km eru þær kröfur einar settar á fjarskiptafyrirtækin að þjónusta/samband verði ekki lakari en var 1. janúar 2023. Vert er að nefna að Laxárdalsheiði (Laxárdalsvegur 59) fellur innan þessara kílómetra sem ekki falla undir kvöð sambands á stofnvegum, þar sem hann er skilgreindur sem tengivegur. Laxárdalsvegur 59 er samt oft notaður sem varaleið ef Holtavörðuheiði er ófær og beina þarf umferð suður/norður ásamt því að vegurinn er mikilvæg tenging við Norðurland.

4.1.2. Samband á heimilum

Á 152. löggjafarþingi kom fram í svari háskóla-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra um farsímasamband í dreifbýli að árin 2020 og 2021 voru 122 og 117 lögheimili með lítið eða ekkert samband skv. útbreiðsluspám farsímafélaganna og 1.701 og 1.693 með slitrótt eða stopult samband. Athugið að um eigin útbreiðsluspár fjarskiptafyrirtækjanna er að ræða, ekki eiginlegar mælingar og ná þær spár aðeins til stöðunnar utandyra. Það þýðir að líklegt er að samband sé í raun verra en þessar spár segja til um. Þá vekjum við athygli á að milli 2020 og 2021 rættist ekkert úr útbreiðsluspám í dreifbýli innan Dalabyggðar.

Póstnr.	Fjöldi lögheimila í dreifbýli	Gott samband 2020	Slitrótt samband 2020	Lítið/ekkert samband 2020	Gott samband 2021	Slitrótt samband 2021	Lítið/ekkert samband 2021
371	156	93	54	9	93	54	9



Yfirlitsmynd af úttekt Dalabyggðar í ársbyrjun 2022, hvar ábendingar íbúa voru bornar saman við mælingar. Rauðir punktar eru tilkynningar íbúa um slitrótt/ekkert farsímasamband. Gular stjörnur sýna hvar samband getur rofnað eða er slæmt/ekkert skv. mælingum Póst- og fjarskiptastofnunar frá 2015-2017. Grænir kassar sýna hvar Tetra samband er lélegt/ekkert.

4.2. Fastanet

Fastanet hefur verið nokkuð veigamikil forsenda búsetu og atvinnu undanfarin ár. Þar hefur ljósleiðaravæðing farið fremst í flokki þó að nettengingar um 4G og 5G hafi náð góðri útbreiðslu þar sem þess sambands nýtur við. Í Fjármálaáætlun stjórnvalda 2024-2028 kemur fram að ljúka þurfi ljósleiðaravæðingu landsins ef áherslur stjórnvalda um Ísland sem gígabitaland eiga að verða að veruleika á næstu árum. Þar sem verkefni ríkisins “Ísland ljóstengt” náði ekki til þéttbýlissvæða má segja að dreifbýlið sé fulltengt (nærri 180 ljósheimtaugar) en þorpið hafi setið eftir. Ljósleiðaratengingu í Búðardal á þó loks að ljúka fyrir árslok 2025 verður sveitarfélagið þá að fullu tengt ljósleiðara.

4.3. Tetra og störf viðbragðsaðila

Í tengslum við gerð skýrslu um stöðu fjarskiptamála á Vesturlandi 2023 var kallað eftir ábendingum um Tetra samband, m.a. frá lögreglu, björgunarsveitum og Vegagerðinni. Bárust margar ábendingar um svæði þar sem sambandið væri ekki til staðar eða slitrótt, það voru oftast sömu svæði og þar sem farsímasamband um farnet er ekki til staðar.

Skýringin á því er að oft eru sömu staðir notaðir fyrir Tetrasenda og farnetssenda, þ.e. fjarskiptafyrirtækin nýta staðina þegar búið er að byggja þá upp til að stækka þjónustusvæðið.¹¹ Neyðarlínan rekur um 100 fjarskiptastaði sem samnýttir eru með fjarskiptafyrirtækjum.

Vegurinn um Heydal (vegnr. 55) er meðal þeirra vega sem liggja innan Dalabyggðar þar sem bárust ábendingar um slitrótt Tetra samband skv. fyrirnefndri skýrslu um stöðu fjarskiptamála á Vesturlandi. Þess má geta að vegurinn um Heydal er notaður sem varaleið ef svo ber undir að vegurinn um Bröttubrekku og Holtavörðuhéiði eru báðir ófærir.

Í samantekt frá 2022 á farsímasambandi og Tetra var annars vegar stuðst við reiknað þjónustusvæði Tetra (mars 2019) og hins vegar mælingar Neyðarlínunnar. Þar komu fram þónokkrir staðir innan Dalabyggðar þar sem Tetra samband var sagt lélegt eða ekkert. Sú staða getur því miður haft verulegar afleiðingar og áhrif á störf viðbragðsaðila.

4.4. Forgangsröðun fjarskiptamála

4.4.1. Yfirstandandi framkvæmdir

Kvöð um samband á stofnvegum

Eins og segir hér á undan endurnýjaði Fjarskiptastofa tíðniheimildir fjarskiptafyrirtækjanna árið 2023 til næstu tuttugu ára. Eitt af skilyrðunum fyrir endurnýjun heimildanna er að slitlaust farsímasamband verði tryggt á stofnvegum fyrir árslok 2026.

Í athugasemdum fjarskiptafyrirtækjanna vegna krafna um tryggða samfellda háhraða farnetsþjónustu á stofnvegakerfinu kemur fram að fyrirtækin voru ekki mjög bjartsýn á markmiðið. Kröfurnar voru taldar óraunhæfar, kostnaðarsamar, erfiðar eða nær ómögulegar í

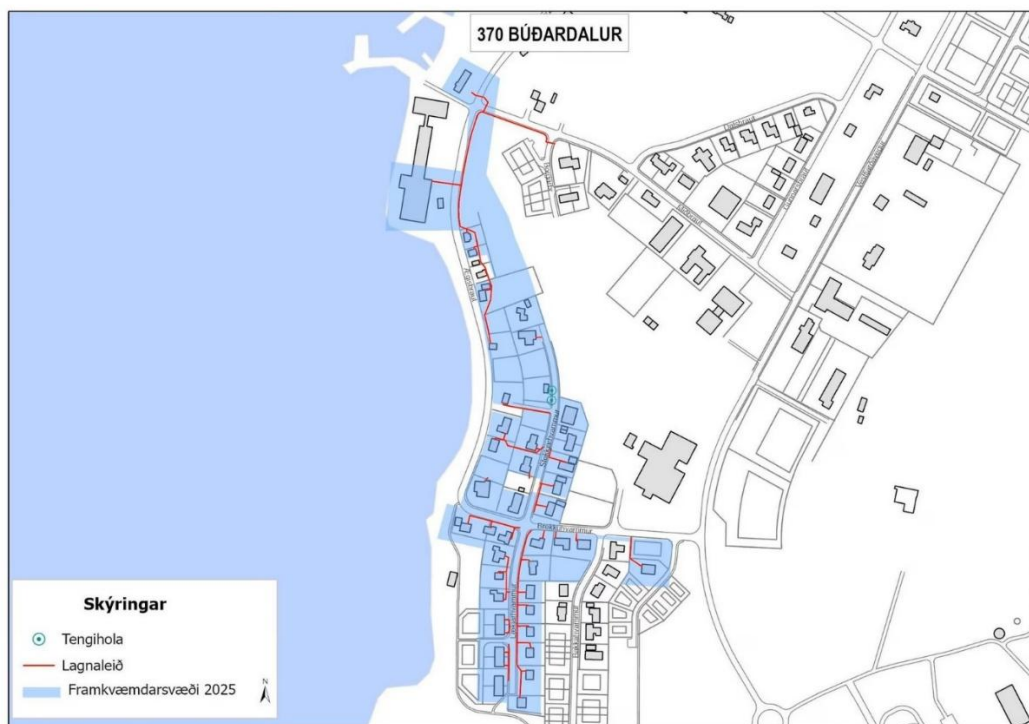
framkvæmd samkvæmt athugasemdum sem fram koma í niðurstöðum samráðs Fjarskiptastofu. Í viðbrögðum Fjarskiptastofu kemur m.a. fram álit þeirra um að stefna verði að því að þjónustan verði því sem næst slitlaus á þeim vegum sem endanleg skilyrði myndu ná til. Enda sé það mikið öryggisatriði að þjónustan náist alls staðar og huga þarf að mögulegri framtíðarnotkun sem m.a. getur falið í sér stýringu á farartækjum.

Dalabyggð tekur undir áherslur Fjarskiptastofu hvað varðar að ná dekkun farnetssambands á stofnvegum og hvetur til þess að það nái fram að ganga í samræmi við áætlanir. Þegar hafa borist fregnir af því að tilskilið markmið muni ekki nást fyrir árslok 2026 og er miður ef svo fer.

Ljósleiðaravæðing í Búðardal

Nútímatækni kallar á stöðugri og hraðari tengingar, trygg fjarskipti eru þannig partur af stafrænum innviðum. Fastanet hefur þjónustað heimili og fyrirtæki sem aðaltenging fyrir búnað sem krefst nettengingar sl. ár. Uppbygging þess í dreifbýli hefur verið eitt af áhersluverkefnum stjórnvalda sem hefur skilað sér í auknum lífsgæðum íbúa og byggðarfestu utan þéttbýlis um landið allt, það hefur sannað sig í dreifbýli Dalabyggðar. Ungt fólk er ólíklegra til að setjast að þar sem ekki er gott aðgengi að interneti, enda þar geysimargt að sækja t.d. atvinnu, aðföng og aðra þjónustu.

Þann 11. desember 2024 birti Míla á heimasíðu sinni áætlanir um framkvæmdir við ljósleiðara í þéttbýlinu Búðardal á árinu 2025. Þar kemur m.a. Fram að framkvæmdin felur í sér bæði skurðvinnu og ídrátt í fyrirbyggjandi rör. Fyrirvari er á síðunni að hér sé aðeins um áætlun að ræða.



Mynd af vef Mílu. Áætlun um lagningu ljósleiðara í Búðardal 2025.

4.4.2. Næstu framkvæmdir

Héraðs- og tengivegir

Um leið og Dalabyggð fagnar markmiði um samband á stofnvegum er bent á að eftir standa yfir 240km vega (héraðsvegir og tengivegir, þ.e. án landsvega) innan sveitarfélagsins sem falla ekki undir þá kvöð. Það er mikið öryggismál bæði íbúa og gesta að á þessum vegum sé í það minnsta lágmarks dekkun sambands. Það sýna m.a. slysatölur en innan Dalabyggðar hafa orðið yfir 90 umferðarslys frá 1. janúar 2018 til 31. desember 2023, allt frá óhöppum án meiðsla til alvarlegra slysa en til allrar mildi ekkert banaslys. Dalirnir eru einnig inngangurinn að Vestfjörðum, þangað þarf að vera hægt að koma aðföngum og matvælum, þá þarf að huga að öryggi þeirra sem sinna því verkefni og keyra á milli landshluta nær hvernig sem viðrar.

Heimili og atvinnurekstur

Samkvæmt samantekt sem unnin var fyrir skýrslu um forgangsöröðun vegaframkæmda í Dalabyggð er að finna búsetu og atvinnurekstur við nær alla vegkafla í sveitarfélaginu. Það er samfélagslega mikilvægt að treysta búsetu með tryggu farnetssambandi. Í landbúnaðarhéraði líkt og Dalabyggð erum við ekki síst að horfa til þess að lögbýli eru ekki aðeins heimili fólks heldur einnig vinnustaður.

Þar er nauðsynlegt að samband sé til staðar upp á öryggi atvinnurekenda, öryggi búfánaðar þar sem slíkur rekstur er og þá má nefna að í dag eru miklir möguleikar á tæknivæðingu í búrekstri en sambandsleysi getur hamlað innleiðingu á ákveðnum svæðum. Er þetta einnig lykilatriði þegar horft er til að Dalabyggð geti verið samkeppnishæft atvinnusvæði. Þá þarf til dæmis að vera hægt að sinna pöntunum á aðföngum, taka á móti pöntunum eða sinna sölu, það þarf að vera hægt að leiðbeina flutningsaðilum og gestum sem eru væntanlegir og ekki síst skal nefna að það þarf að vera öruggt að hægt sé að hringja eftir aðstoð.

4.4.3. Aðrar áherslur

Úreltir mælikvarðar

Fjöldi svokallaðra fastra notenda hefur mikið að segja þegar farskiptafélögin kanna markaðslegar forsendur á hverju svæði. Með aukinni umferð og fjölgun ferðamanna er vert að skoða hvort ekki sé þörf á að endurskoða þessi viðmið. Þannig væri tekið með í reikninginn fjölgun fólks á hverju svæði að jafnaði yfir árið hvort sem það dvelur þar til lengri eða styttri tíma. Þeir sem velja að byggja landið utan þéttbýlli svæða, veita þar þjónustu eða sinna öðrum atvinnurekstri eiga ekki að sitja á hakanum þegar verið er að horfa til úrbóta. Það er þess virði að stefna að uppbyggingu innviða um land allt.

Gönguleiðir

Horfa þarf til þess að gönguleiðir njóta sífellt meiri vinsælda, bæði hjá Íslendingum og ferðamönnum. Átök eru um allt land í merkingu og markaðssetningu gönguleiða en þar getur farnetssamband verið oft lítið eða ekkert. Þar vegur öryggi fólks þungt og eru ófá útköll t.d. Björgunarsveita vegna fólks sem er í vanda, slasað eða týnt eftir að hafa lagt í göngu. Skv.

Árbók Landsbjargar 2023 voru nokkur slík útköll á lista yfir stærstu aðgerðir ársins 2022 þ.e. sem þörfuðust 25 manns eða fleiri í viðkomandi aðgerð. Algeng er að þegar göngufólk týnist þá getu leitarsvæðið auðveldlega náð yfir meira en þúsund ferkílómetra. Í slíkum aðstæðum gæti svo sannarlega gagnast vel að ná sambandi við viðkomandi einstakling sem týndur er, s.s. til að hvetja viðkomandi til að halda kyrru fyrir og að halda ró sinni.

Frístundahúsnæði

Dalabyggð er enginn eftirbátur þegar kemur að frístundadvöl, bæði er um að ræða sumarhús sem og frístundahúsnæði á fyrrum lögbýlum. Einnig eru forsendur fyrir aukningu frístundabyggða í sveitarfélaginu sbr. nýtt Aðalskipulag Dalabyggðar og deiliskipulag á tilvonandi uppbyggingarsvæðum. Sum húsin eru í einkaeigu og notuð af afmörkuðum hóp á meðan önnur eru leigð út svo að sjaldan eru sömu aðilar margar nætur í húsunum. Á sumrin fjölga því fólki almennt á svæðinu sem kallar ekki síður á mikilvægi þess að samband sé til staðar, hvort sem við erum að hugsa í öryggisskyni eða almennt. Þegar kemur að öryggi má bæði horfa til fólksfjölgunar á tilteknum svæðum og fjarlægðar frá viðbragsaðilum. Hvað almenna þáttinn varðar, þá er margt í daglegu lífi sem kallar á þörfina fyrir að ná sambandi hvort sem það snýr að sambandi við fjölskyldu og vini eða í atvinnuskyni.

Uppsetning mastra

Til eru dæmi þess að fjarskiptafélög eigi í samstarfi við einstaka landeigendur varðandi uppbyggingu fjarskiptasenda. Þá geta landeigendur lagt til landrými, jafnvel rafmagn og/eða þátttöku við uppbyggingu t.d. þegar kemur að jarðvegsvinnu í skiptum fyrir uppsetningu og rekstur senda sem þjónusta þá ákveðið svæði kringum þá. Það verður þó að skoðast út frá öryggissjónarmiðum, hvort eðlilegt sé að byggð séu upp möstur sem nýtast aðeins ákveðnum fjarskiptafyrirtækjum.

5. Raforka

Dreifikerfi Rarik liggur um Dalabyggð ýmist í loftlínu eða jarðstreng. Varaafsstöð á vegum fyrirtækisins er staðsett í Búðardal.

5.1. Dreifikerfi

RARIK er að leggja 2-300 km í jörð á ári (frá 1995), mest hefur það verið hátt í 400 km. Til að tryggja betur afhendingaröryggi í Dalabyggð tók RARIK í notkun 19 kV rafstreng frá Glerárskógum til Búðardals árið 2020 og þar með er komin tvöföld tenging til Búðardals í kerfi RARIK frá flutningskerfi Landsnets í Glerárskógum. Þessu til viðbótar má nefna að Skógarstrandarlínu, sem fæðir sveitir Dalabyggðar, hefur verið hægt að nota sem varatengingu fyrir Búðardal frá Stykkishólmi þegar straumlaust er í kerfi Landsnets í Glerárskógum.

5.2. Viðhald

Í byrjun árs 2022 varð reglulegt rafmagnsleysi í Dalabyggð sem þótti standa of lengi til að hægt væri að una því. Var óskað eftir fundi með Rarik sem varð við beiðninni og mættu forsvarsmenn á fund byggðarráðs í lok janúar 2022. Þar var kynnt áætlun Rarik innan Dalabyggðar fyrir komandi ár:

Verk RARIK 2022: Lögnin út að Lyngbrekku, Hvolsdalur, Hundadalur og uppsetning rofastöðvar við Ásgarð sem auðveldar bilanaleit.

Verk RARIK 2023: Laugar í Sælingsdal og frá rofastöð við Álfheima út að Gunnarsstöðum.

Verk RARIK 2025: Frá Lyngbrekku og út að Vogli.

Endurnýjun í Laxár- og Haukadal verði eftir 3-8 ár (2025-2030)

Áætlun er að árið 2035 verði allt kerfi RARIK orðið endurnýjað með jarðstrengjum, með viðbótarfjármagni stjórnvalda ætti að nást að setja 3ja fasa til allra býla í ábúð árið 2030.

Fjárfesting RARIK í Dalabyggð á árinu 2022 er áætluð 250 milljónir.

Skv. ársskýrslum Rarik 2022 og 2023 var farið í fimm jarðstrengsverkefni á árunum. Annars vegar um 50 km vegna endurnýjunar dreifilína á Fellsströnd, þ.e. frá Skerðingsstöðum að Lyngbrekku, frá Fellsenda að Hundadal og frá Árseli að Máskeldu í Saurbæ. Hins vegar 21 km vegna endurnýjunar á dreifilínunum að Laugaskóla og Skógarstrandarlínu frá Álfheimum til Gunnarsstaða. Einnig var sett upp ný rofastöð við Ásgarð og lokið við endurnýjun aðveitustöðvarinnar í Glerárskógum 2022. Í ársskýrslu Rarik 2024 kemur fram að nýr 15 MVA spennir hafi verið settur upp í Glerárskógum sem auki afhendingaröryggi í Búðardal og nærsveitum en samkvæmt yfirliti var ekki farið í jarðstrengsverkefni í Dölum á árinu.

Samkvæmt upplýsingum frá Rarik í september 2025 eru eftirfarandi verkefni á áætlun, sem gæti þó breyst eitthvað:

- **2025:**
 - Frá Lyngbrekku að Vogli inn á Fellsströnd, verkefnið fer af stað á næstu vikum.
- **2026:**
 - Halda áfram frá Gunnarsstöðum að Bíldhóli inn á Skógarströnd.
 - Byrja að strengvæða Skarðsströndina frá Tjaldanesi að Krossá.

Önnur verkefni sem voru nefnd, þó þau séu ekki komin á áætlun eru m.a.: Laxárdalur, Haukadalur, Sælingsdalur og Glerárskógar að Búðardal.

5.3. Varaafllsstöð

RARIK á og rekur varaafllsstöðvar í þéttbýllsstöðum víða um land þar sem ekki er tvöföld tenging frá dreifi- eða flutningskerfinu. Áður var 500kW varaafllsvél sem stóð í húsi Rarik í Búðardal en 2022 var ákveðið að staðsetja færanlega varaafllsvél við starfsstöð Rarik í Búðardal vor/sumar 2023, sem gengur undir nafninu Óðinn og er 800 kW. Komið geta upp þær aðstæður að vélin verði tímabundið flutt á önnur svæði til að sinna aðgerðum sem tengjast truflunum eða skipulögðu viðhaldi þar. Það er þó alltaf metið hverju sinni út frá þörf og ef hún er flutt burtu kemur hún aftur í Búðardal að notkun lokinni.

5.4. Áherslur

5.4.1. Afhendingaröryggi

Markmið Rarik er að dreifikerfi rafmagns verði allt komið í jörð og þriggja fasa fyrir 2035, nú þegar eru um 80% dreifikerfisins komið í jörð. Dalabyggð leggur áherslu á að þegar koma eigi loftlínu í jörðu sé m.a. horft til þess hvaða línur eru elstar. Elstu loftlínur sem enn eru í notkun í Dalabyggð eru Glerárskógar að Búðardal (1966) og bútur að Breiðabólstað (1964). Aðrar eldri loftlínur í Dölum voru byggðar á árunum 1971-1980.

Þegar verið er að forgangsraða jarðstrengsverkefnum þarf m.a. að horfa til þess hvaða svæði á einfasa línu gætu þurft að vera framar í forgangs röðun m.t.t. atvinnurekstrar, búsetu, uppbyggingar o.s.frv. Með færslu lína í jörð eykst öryggi, bæði afhendingaröryggi og öryggi almennings og búfjár.

Einnig þarf að treysta rafmagnsöflun. Dalabyggð hvetur stjórnvöld til að halda áfram að skoða lausnir sem geta skilað frekari öflun rafmagns sem og betri nýtingu þess.

5.4.2. Önnur raforka

Gera þarf orkuöflun að raunverulegum valkosti fyrir landsmenn. Ef íbúar vilja fara í framleiðslu raforku til eigin nota í dag þarf að fara eftir reglum HMS og Orkustofnunar. Ef um er að ræða örvirkjun (undir 12 kW) þarf að tilkynna um framleiðsluna til dreifiveitu. Ef um er að ræða framleiðslu yfir örvirkjunarviðmiðum (12-100 kW) er hægt að selja inn á kerfið en þá þarf að byrja á að gera samning við dreifiveitu um tengingu vinnslueiningar. Í Dalabyggð hafa verið skoðaðir ýmsir kostir til öflunar raforku. Má þar nefna að rannsóknarmöstur fyrir vindorku hafa verið sett upp í Dölum og eins hafa íbúar prufað sig áfram með minni vindrafstöðvar og eins sólarsellur.

Vorið 2022 stóð Dalabyggð fyrir fundi um tækifæri til smávirkjana í Dalabyggð. Þar var m.a. kynnt skýrsla fyrirtækisins Arnarlæks ehf. sem unnin var fyrir SSV og fjallaði um frumúttekt valkosta á Vesturlandi. Fundurinn var einstaklega vel sóttur og greinilegt að áhugi íbúa á þessum valkosti er til staðar. Í fyrrnefndri skýrslu komu fram 20 valkosti til virkjunar í Dalabyggð, vítt og breitt um héraðið. Samanlagt uppsett afl þeirra möguleika var talið 4.879 kW og árs orkuvinnsla 36.679 MWh. Gróft mat var lagt á hagkvæmni einstakra virkjunarkosta og þeim

raðað í flokka 1 - 3 þar sem flokkur 1 var skilgreindur sem mjög hagkvæmur kostur, flokkur 2 miðlungs og flokkur 3 síður hagkvæmur kostur en engu að síður athugandi. Alla flokka er að finna í Dalabyggð samkvæmt skýrslunni.

6. Húshitun

Sveitarfélagið Dalabyggð á aðild að Samtökum sveitarfélaga á köldum svæðum. Í Dalabyggð notast íbúar bæði við rafmagn og hitaveitu til húshitunar. Það er þó ekki með öllu frjálst val, hitaveita liggur frá Reykjadal í Suðurdölum í Búðardal og þjónustar þannig einhver lögbýli á þeirri leið ásamt meginþorra þorpsins. Á Laugum í Sælingsdal er borhola sem sinnir flestum byggingum á því svæði en þess utan eru íbúar þá ekki með hitaveitu nema um heimaborholu sé að ræða.

6.1. Hitaveita

6.1.1. Borholur og geta

Hitaveita Dalabyggðar var tekin í notkun í nóvember 2000. RARIK keypti hitaveituna sumarið 2003 af Dalabyggð og hefur annast rekstur hennar síðan. Hitaveitan nýtir vatn úr borholum við Grafarlaug í Reykjadal. Fyrsta holan var boruð 1983 og nú eru þar tvær djúpar vinnsluholur. Hitastig vatns úr borholunum er um 78–90°C. Heildarvinnsla úr jarðhitakerfinu árið 2021 var 377.104 m³. Í ársskýrslu Rarik 2023 kemur fram að, að jafnaði sé orka frá virkjunarsvæði hitaveitunnar 13 l/s af 84°C heitu vatni sem samsvarar um 4,5 MW afli miðað við nýtingu til húshitunar. Einnig er tekið fram að rekstur veitunnar hafi gengið vel á árinu.

Í maí 2023 gaf ÍSOR út skýrslu varðandi úttekt á stöðu hitaveitna og nýtingar jarðhitavatns til húshitunar. Skýrslan sýndi m.a. að afkastageta borholna veitunnar í Reykjadal væri töluvert umfram notkun og staða veitunnar skoraði almennt vel í úttektinni. Tekið var fram að dreifikerfið þarfnaðist viðhalds og ekki væri til staðar stefna eða framtíðarsýn fyrir veituna. Tekið var fram að ekki væru fyrirsjáanleg vandamál hjá veitinni að mæta fyrirbyggjandi eftirspurn m.a. í nýja sundlaug á svæðinu sem verður tekin í notkun 2026.

6.1.2. Viðhald

Í framhaldi af útgáfu skýrslu ÍSOR óskaði atvinnumálanefnd Dalabyggðar eftir upplýsingum um viðhald hitaveitunnar. Í svari frá Rarik sem kynnt var á fundi nefndarinnar í ágúst 2023 kemur m.a. fram að hitaveitunni í Dalabyggð sé vel við haldið með skýrum verkferlum um reglulegt viðhald sem fela í sér eftirlit og skoðanir á borholusvæðinu á tveggja vikna fresti. Mánaðarlegar skoðanir feli í sér prufukeyrslur á varavélum ásamt öðrum ítarlegri viðhaldsverkefnum sem sé sinnt í tveggja vikna skoðunum. Árlega sé svo farið ítarlega yfir allan búnað hitaveitunnar og farið í lagfæringar eða eftir atvikum búnaði skipt út sem komið sé slit í.

Langtímaviðhald feli í sér standsetningar á djúpdælum í borholum og búnaði sem þeim fylgja. Þess utan sé keypt þjónusta frá ÍSOR til að sinna árlegu vinnslueftirliti þar sem ítarlega sé fylgst

með efnasamsetningu vatnsins og vatnsbúskap á svæðinu. Varðandi sóun á vatni og skoðun á stofn- og dreifikerfi sé framkvæmd lekaleit með dróna á fimm ára fresti. Þá hafi stjórnkerfi hitaveitunnar verið endurnýjað og hemlum skipt úr fyrir orkumæla, m.a. til að draga úr orkusóun.

Í ársskýrslu Rarik 2024 kemur fram að unnið sé að hermun og greiningu á innanbæjarkerfi Búðardals, stofnlögn og dreifbýlisdreifikerfi því framundan sé viðamikið verkefni í endurnýjun á dreifikerfi veitunnar innanbæjar. Dreifikerfið þarfnist mikils viðhalds og varmatap í byggð sé mikið.

2025 tók Rarik upp samtal við Dalabyggð varðandi áform fyrirtækisins um endurnýjun hitaveitulagna í Búðardal. Fulltrúar Rarik mættu á fund byggðarráðs í júlí 2025 þar sem fram kom að ljóst væri að endurnýja þyrfti dreifikerfi hitaveitu í Búðardal. Kostnaður verkefnisins yrði á bilinu 3-400 milljónir króna og áætlað væri að verkefnið spanni að óbreyttu um 3 til 4 ár.

6.1.3. Dreifikerfið

Atvinnumálanefnd Dalabyggðar hefur einnig skorað á Rarik að útvíkka núverandi hitaveitukerfi í Dalabyggð, með tilliti til þess hve mörg heimili og fyrirtæki í dreifbýli Dalabyggðar reiða sig á rafmagn til húshitunar. Hefur þar verið horft til þess að draga úr notkun rafmagns til húshitunar og nýtingar á umframgetu kerfisins. Þær tillögur hafa ekki hlotið hljómgrunn hingað til.

6.2. Varmadælur

Orkunotendur, sem ekki eiga kost á að nýta jarðvarma til húshitunar, hita nær allir hús sín með rafmagni sem er talsvert dýrara en hitun með hitaveitu. Til að jafna búsetuskilyrði greiðir ríkið niður dreifi- og flutningskostnað raforku til hitunar heimila. Mikil tækifæri felast í bættri orkunýtingu og orkusparnaði hérlandis.

Varmadælur verða algengari lausn með árunum enda geta þær dregið úr orkunotkun og þannig kostnaði vegna raforku. Sem dæmi segir á vef Orkustofnunar að í heild séu 374 varmadælur á Íslandi í maí 2025 og þar af 56 á Vesturlandi. Eflaust má þó gera betur hvað þetta varðar en samkvæmt Orkustofnun eru yfir 100 lögbýli í Dalabyggð sem nýta rafmagn (frá Rarik) til húshitunar.

Þeir notendur sem njóta niðurgreiðslu rafmagns til húshitunar eiga þess kost að sækja um eingreiðslu til Orkustofnunar vegna kaupa á varmadælu. Styrkurinn er reiknaður út frá kaupum á búnaði og efniskostnaði við uppsetningu hans.

Starfshópur um eflingu samfélagsins í Dalabyggð á málefnasviði umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytisins skilaði af sér skýrslu í október 2024 þar sem m.a. er lagt til að Dalabyggð, í samvinnu við umhverfis-, orku-, og loftslagsráðuneyti og Samtök sveitarfélaga á Vesturlandi, setji af stað verkefni þar sem íbúum og atvinnurekendum í Dalabyggð verði auðveldað að setja upp varmadælur hjá sér.

Í desember sama ár var haldinn kynningarfundur fyrir íbúa og aðra áhugasama á kostum varmadæla fyrir íbúa á köldum svæðum. Var fundurinn vel sóttur og greinilegt að áhugi er fyrir því að skoða möguleika á notkun varmadæla frekar.

6.3. Áherslur

Dalabyggð leggur áherslu á að unnin verði áætlun til framtíðar þar sem fram komi hve langt dreifikerfi hitaveitu getur legið og hversu miklu það geti annað. Þetta er mikilvægt í því tillit að heimili og fyrirtæki í Dölum hafi forsendur til að ákveða hvort það vilji/þurfi að nýta aðrar lausnir eða hvort möguleiki sé á hitaveitu innan ákveðinna ára. Slíkar upplýsingar geta m.a. legið til grundvallar frekari uppbyggingu atvinnutækifæra á svæðinu. Því þarf áætlun sem þessi að koma frá rekstraraðilum, svo verið sé að byggja á réttum upplýsingum en ekki tilfinningum varðandi hvort hitaveita verði raunverulegur möguleiki.

Þar sem skilgreind verða svæði sem dreifikerfi hitaveitu mun ekki ná til og ábúendur/eigendur leggja ekki í kostnað við heimaborholu er vert að skoða átak í innleiðingu varmadæla. Slíku átaki þyrfti að fylgja ráðgjöf fagaðila sem og fjármagn til innleiðingar. Dalabyggð hentar vel sem tilraunasvæði fyrir slíkt átak.