

REIÐVEGIR ÍSLANDS

Saga reiðleiða og reiðvega frá landnámi til nútíma

Frá hófförum í klöpp til stafrænnar kortasjár



Halldór H. Halldórsson



Hestalest á ferð eftir gamalli reiðleið á hálendi Íslands
Varða við götuna markar leiðina um heiðina



Landssamband hestamannafélaga 2026

Reiðvegir Íslands – Saga reiðleiða og reiðvega frá landnámi til nútíma

Útgefandi Landssamband hestamannafélaga
Höfundur Halldór H. Halldórsson

Reykjavík 2026

Eigi má afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, ljósritun eða á annan sambærilegan hátt nema með leyfi höfundar.

Formáli

Saga reiðleiða og reiðvega á Íslandi er samofin sögu þjóðarinnar frá upphafi byggðar. Um aldir voru þessar leiðir helstu samgöngur landsmanna og tengdu saman byggðir, verslunarstaði og afrétti. Í slóðum þeirra má enn rekja spor kynslóða sem ferðuðust um landið á hestum, í nánú samspili við náttúru þess.

Á síðustu áratugum hafa safnast saman margvísleg gögn um reiðleiðir og reiðvegi, bæði í skýrslum, kortum og í starfi þeirra sem helgað hafa sig skráningu, rannsóknum, varðveislu og uppbyggingu þessara leiða. Hestamenn og samtök þeirra hafa um árabil unnið að því að vernda hinar fornu þjóðleiðir og jafnframt byggja upp nýja reiðvegi sem mæta þörfum nútímans. Sú vinna hefur oft verið unnin af mikilli elju og hugsjón. Reiðleiðir eru því ekki aðeins hluti af samgöngusögu landsins heldur einnig mikilvægar menningarminjar og lifandi þáttur í arfleifð þjóðarinnar.

Hestamennska á Íslandi er í senn íþrótt, menning og lífsstíll. Hún er jafnframt fjórða stærsta íþróttagrein landsins, með um 14.000 skráða iðkendur í hestamannafélögum. Talið er að tveir til þrír einstaklingar taki þátt í starfinu á bak við hvern skráðan félagsmann, hvort sem um er að ræða fjölskyldumeðlimi, aðstoðarfólk eða aðra sem tengjast hestamenskunni. Áætlað er því að 25–30 þúsund manns stundi hestamenskulega eða taki þátt í henni með einum eða öðrum hætti. Þar þekktist ekki kynslóðabil; börn, ungmenni og fullorðnir stunda hestamenskulega saman og tengjast í gegnum sameiginlega reynslu af hestinum, ferðalögum um landið og þeirri menningu sem í kringum hann hefur byggst.

Þessi víðtæka þátttaka undirstrikar mikilvægi þess að varðveita og þróa reiðleiðir og reiðvegi landsins. Þeir eru ekki aðeins minjar um liðna tíð heldur lifandi innviðir útivistar, ferða og hestamenskulega sem þjóna tugþúsundum landsmanna á hverju ári.

Markmið þessarar bókar er að draga saman sögu reiðleiða og reiðvega á Íslandi, allt frá fyrstu hófförum landnámsmanna til stafrænnar skráningar þeirra í Kortasjá Landssambands hestamannafélaga. Jafnframt er leitast við að halda til haga þeirri þekkingu og reynslu sem safnast hefur í starfi hestamanna við skráningu, vernd og uppbyggingu reiðleiða á síðustu áratugum.

Þjóðleiðir og reiðleiðir liggja enn um heiðar, mela og móa. Þær minna okkur á að um landið var ferðast á hófum hesta og að í slóðum þeirra lifir saga ríðandi þjóðar. Von mín er að þessi bók verði framlag til þess að sú saga gleymist ekki heldur varðveitist og haldi áfram að móta skilning komandi kynslóða á þessum mikilvæga hluta íslenskrar náttúru-, samgöngu- og menningarsögu.

Halldór H. Halldórsson



Höfundur á hesti sínum Blika
Ljósmynd Sigríður B. Hólmsteinsdóttir

Efnisyfirlit

Markmið, hugtök og heimildir	7
Land ríðandi þjóðar	9
Reiðleiðir móta samfélagið	11
Þjóðleiðir og ferðahættir fyrri alda	14
Þjóðleiðir á miðöldum.....	15
Leiðir til Þingvalla	16
Reiðleiðir miðhálandis Íslands	18
Helstu þjóðleiðir yfir hálendi Íslands.....	19
Kjölur – meginleið milli norðurs og suðurs.....	21
Sprengisandur – sex ára framkvæmd	22
Arnarvatnsheiði, Stórisandur og Grímsstunguheiði	23
Ferðir og ferðasögur um hálendi Íslands	28
Leggur upp móðu.....	30
Daniel Bruun og rannsóknir á íslenskum þjóðleiðum	31
Herforingjaráðskortin sem heimild um reiðleiðir	32
Upphaf nútímakortagerðar á Íslandi	34
Landpóstarnir	37
Póstleiðirnar.....	37
Hestar, kerrur og fyrstu vegirnir.....	41
Hestakerrur og fyrstu umbæturnar	42
Bílar taka við	43
Umbrotatími samgangna	44
Bílaöldin og breytingar á samgöngum.....	45
Vegakerfið tekur að breytast.....	45
Reiðleiðir sem menningarminjar	47
Reiðtygi fyrri alda – hluti af menningararfi reiðleiðanna	49
Hellisheiði og leiðir milli landshluta	53
Þjóðleiðir yfir Hellisheiði	53
Kolviðarhóll – hjarta samgangna yfir Hellisheiði	59
Konungsvegurinn	68
Þegar hesturinn missti hlutverk sitt	70
Lok vinnuhestsaldarinnar.....	70

Endurreisn hestamennskunnar	76
Landssamband hestamannafélaga	77
Reiðvega- og samgöngunefnd LH	79
Skipulag, hlutverk og úthlutun reiðvegafjár	79
Skráning reiðleiða	83
Frá Áföngum til Kortasjár.....	83
Skráning reiðleiða með GPS	84
REIÐVEGANEFNDIR LANDSSVÆÐA.....	87
Uppbygging svæðisbundins kerfis	87
Verkefni reiðveganefnda	89
Kortasjá LH	91
Umfang skráningarinnar	92
Umsóknir og skráning framkvæmda í Kortasjá LH	97
Vegagerðin	102
Samkomulag um gerð reiðvega 1982	102
Reiðvegahandbók.....	103
Reiðvegir og reiðleiðir	106
Flokkun hestaumferðar.....	106
Flokkun reiðleiða	106
Stjórnsýsla og uppbygging reiðvegakerfisins.....	108
Skipulag reiðvega	109
Úthlutun reiðvegafjár.....	112
Umferðar- og umgengnisreglur hestamanna	113
Lagarammi reiðvega og hestaumferðar	116
Uppbygging nútíma reiðvega.....	120
Reiðvegir sem hluti af samgöngukerfi landsins.....	123
Efnahagslegt vægi hestamennsku og hestatengdrar ferðapjónustu	125
Fjármögnun reiðvega	125
Raunvirði ríkisframlaga til reiðvega	130
Erlendir ferðamenn vegna íslenska hestsins.....	133
Veghald reiðvega.....	134
Fararréttur og þjóðleiðir.....	136
Eignarnám og reiðleiðir.....	138
Munkapverármálið og lagaleg mörk	138

Merkingar reiðvega og reiðleiða	140
Kjölur og Kjalvegur.....	144
Burðarás reiðleiða milli landshluta	145
Reynsla af Kili – ferð norður Kjöl 1991	149
Málþing um úrbætur í reiðvegamálum 2017 – tímamót í stefnumótun reiðvegakerfis Íslands .	158
Ályktun málþingsins	160
Verndarsvæði	162
Hestamennska innan þjóðgarða á Íslandi	162
Lokaorð	167
Húm litar hauður	169
VIÐAUKAR	170
Viðauki A – Skýrsla 2022.....	171
Viðauki B – Stefnumótun í ferðapjónustu	179
Viðauki C – Reiðveganefnd 1999.....	184
Viðauki D – Hálendisnefnd 1999	197
Viðauki E – Fjármögnun 2003	206
Viðauki F – Munkaþverarmál	221
Viðauki G – Þingsályktanir	227
Viðauki H – Ríkisframlög til reiðvega 1960–2026	232
Viðauki I – Rafræn fylgigögn	234

Markmið, hugtök og heimildir

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Reiðvegir Íslands fjallar um sögu reiðleiða og reiðvega á Íslandi allt frá fyrstu tíð byggðar og fram til okkar daga. Um aldir var hesturinn helsta samgöngutæki landsmanna og reiðleiðirnar burðarás samskipta milli byggðarlaga. Þær mótuðust af landslagi, veðurfari og þörfum samfélagsins og urðu að því samgöngukerfi sem tengdi landið saman löngu áður en eiginleg vegagerð hófst.

Markmið þessa rits er tvíþætt. Annars vegar er leitast við að rekja þróun reiðleiða og samgangna ríðandi manna frá landnámi til nútímans. Hins vegar er fjallað um stöðu reiðleiða og reiðvega í íslensku samfélagi í dag, bæði út frá lagalegu, skipulagslegu og menningarlegu sjónarhorni.

Reiðleiðirnar voru um aldir ein helsta samgönguæð landsins og í raun fyrstu innviðir þess. Þær urðu til þar sem auðveldast var að ferðast um landið — yfir heiðar og fjallvegi, meðfram ám eða um fjörur þar sem færi gafst. Smám saman mótuðust fastar leiðir sem tengdu saman byggðir og urðu hluti af daglegu lífi landsmanna.

Með tilkomu akvega og síðar vélknúinna farartækja breyttist hlutverk þessara leiða. Þær hurfu þó hvorki úr landslaginu né úr minni þjóðarinnar. Þær urðu hluti af menningararfi landsins og síðar undirstaða skipulagðrar uppbyggingar reiðvega á vegum hestamanna, sveitarfélaga og opinberra aðila.

Við gerð þessa rits er stuðst við fjölbreyttar heimildir. Þar má meðal annars nefna sagnfræðilegar heimildir um samgöngur og vegagerð, frásagnir af landpóstum og ferðum þeirra, dönsku herforingjaráðskortin frá upphafi 20. aldar, lög og reglugerðir um umferð og fararrétt um land, gögn og skýrslur Landssambands hestamannafélaga (LH) ásamt niðurstöðum nefnda og starfshópa ráðuneyta. Einnig er byggt á samstarfi við Vegagerðina, kortagögnum frá Loftmyndum ehf. og skráningu reiðleiða sem varðveitt er í stafrænu formi í Kortasjá LH.

Í ritinu er gerður skýr greinarmunur á hugtökunum **þjóðleið**, **reiðleið**, **reiðvegur** og **reiðstígur**, enda hafa þau ólíka merkingu þótt þau séu oft notuð sem samheiti í almennri umræðu.

Reiðleið er slóð eða gata sem hefur myndast við endurteknar ferðir manna og hesta um sama svæði. Þegar slík leið hefur um langan tíma gegnt hlutverki samgönguleiðar milli byggða telst hún jafnframt **þjóðleið**, enda voru þjóðleiðir farnar bæði af gangandi og ríðandi fólki.

Reiðvegur er hins vegar manngerð leið þar sem gripið hefur verið til framkvæmda til að bæta aðstæður og öryggi fyrir hestaumferð. Slíkar framkvæmdir geta verið allt frá einföldum lagfæringum eldri reiðleiða til nýlagðra reiðvega.

Reiðstígur er uppbyggður reiðvegur með undirlagi, burðarlagi og yfirlagi sem hannaður er sérstaklega fyrir reglubundna hestaumferð, einkum í og við þéttbýli.

Þessi aðgreining er lögð til grundvallar í ritinu og hugtökin notuð í samræmi við þessa skilgreiningu.

Skýr og samkvæm hugtakanotkun er forsenda þess að unnt sé að fjalla með markvissum hætti um sögu, vernd, skipulag og uppbyggingu reiðleiða og reiðvega á Íslandi.

Kaflinn *Reiðtygi fyrri alda* byggir meðal annars á grein Sigríðar Sigurðardóttur, „*Reiðtygi og klyfjareiðskapur*“, sem birt er á vef Söguseturs íslenska hestsins.

Umfjöllun um Hellsisheiði og leiðir milli landshluta byggir að hluta á efni og ljósmyndum af vefnum FERLIR.

Til að tryggja gagnsæi og auðveldu lesendum að kynna sér frumheimildir fylgja bókinni ítarlegir viðaukar.

Þar eru birtar óbreyttar skýrslur starfshópa og nefnda sem stjórnvöld hafa skipað um reiðvegamál, þingmál og þingsályktanir Alþingis, auk dóms Hæstaréttar í Munkaþverármálinu.

Þessir viðaukar eru ætlaðir sem sjálfstæð heimildasöfn og veita lesendum kost á að kynna sér þau gögn sem byggt er á við gerð bókarinnar.

Í viðauka I, *Rafræn fylgigögn*, á bls. 234 eru tenglar á rafrænar heimildir og gögn sem stuðst er við í bókinni.

Land ríðandi þjóðar

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Á Íslandi mótuðust samgöngur þjóðarinnar um aldir á hófum hesta. Í landi þar sem fjöll, heiðar, ár, dalir og víðáttumiklar auðnir settu ferðalögum skýr mörk varð hesturinn ómissandi ferðafélagi mannsins og helsta tenging milli byggða landsins.

Frá fyrstu tíð byggðar gegndi hesturinn lykilhlutverki í lífi landsmanna. Hann bar menn milli staða, flutti varning og vistir og var burðarás samgangna, búskapar og atvinnulífs í dreifðum byggðum landsins. Á baki hestsins lágu leiðir yfir heiðar og fjallvegi og í sporum hans mótuðust þjóðleiðir sem tengdu saman sveitir og landshluta.

Hestalestir voru um aldir algeng sjón í íslenskum sveitum. Þær fluttu hey, matvæli og aðrar nauðsynjar milli bæja og afrétta og voru órjúfanlegur hluti daglegs lífs. Í slíkum ferðum reyndi jafnt á þol hests og manns, enda voru leiðirnar oft langar og torfærar.



Heybandslest á ferð

Þeir hestar sem landnámsmenn fluttu með sér til Íslands, einkum frá Noregi, þróuðust hér í einangrun og urðu að sérstöku hestakyni — íslenska hestinum. Harðgerður, úthaldsgóður og öruggur á fæti lagaðist hann að íslenskri náttúru og varð með tímanum órjúfanlegur hluti af menningu og sjálfsmynd þjóðarinnar.

Í aldaraðir var Ísland því í raun land ríðandi þjóðar. Ferðir manna, samskipti milli byggða og flutningar á vörum fóru fram á hófum hesta og víða má enn sjá merki þessara ferða í landslaginu. Í klöppum og moldargötum hafa kynslóðir markað spor sín — sýnilegar minjar um samspil manns, hests og lands í gegnum aldirnar.



Torfbær og hestar í íslenskri sveit á fyrstu öldum byggðar. Hesturinn kom með landnámsmönnum til Íslands og á hófum hans mótuðust fyrstu slóðirnar sem síðar urðu reiðleiðir og þjóðleiðir um landið.

Tilgátumynd (gervigreind)

Saga reiðleiða Íslands er þannig jafnframt saga hestsins og þeirrar þjóðar sem lifði og ferðaðist um landið á baki hans. Þótt samgönguhættir hafi tekið miklum breytingum lífa gömlu leiðirnar áfram í landslaginu og minna á þann tíma þegar hesturinn var þarfasti þjónn landsmanna og samferðamaður þeirra á ferðum um landið.

Reiðleiðir móta samfélagið

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Saga Íslands er að miklu leyti saga ferða um landið.

Í þessu víðfeðma landi mótuðust leiðirnar ekki aðeins af vilja manna heldur einnig af náttúrunni sjálfri. Fjallvegir, heiðar, jökulár og sandar settu ferðalögum skýr mörk og reynslan kenndi hvar best var að fara. Smám saman festust ákveðnar leiðir í sessi og urðu að þjóðleiðum sem þekktar voru um land allt.

Reiðleiðirnar voru því ekki aðeins samgönguleiðir heldur einnig hluti af menningu og lífsháttum þjóðarinnar. Þær tengdu saman byggðir landsins og gerðu fólki kleift að lifa og starfa í dreifðu samfélagi þar sem vegir í nútímaskilningi voru lengi vel óþekktir. Hesturinn var félagi mannsins í ferðalaginu og reiðmennskan varð órjúfanlegur þáttur í sjálfsmynd þjóðarinnar.



Berserkjagata í Berserkjahrauni. Talin elsta manngerða samgönguleið á Íslandi, um 1,2 km að lengd. Samkvæmt Heiðarvígssögu var hún lögð af berserkjunum Halli og Leikni að áeggjan Víga-Styrs.

Aðrar heimildir um markvissa vegagerð eru ekki frá þessum tíma – nema tvær brýr. Önnur var byggð á þingvöllum yfir Öxará, líklega skömmu eftir kristnitöku árið 1000, því hún tengdist starfsemi kirkjustaðarins. Hin var á Sturlungaöld, brú yfir Hvítá í Borgarfirði, nálægt Kláfferju. Talið er einnig að brú hafi staðið á Jökulsá á Brú á Austurlandi; teikningar af þessu mannvirki frá síðari öldum styðja það.

Fyrsta eiginlega vegagerðin hófst þó ekki fyrr en seint á 18. öld. Þá hafði upplýsingastefnan breiðst út og embættismenn tekið að sinna vegabótum. Magnús Ketilsson, sýslumaður í Dölum, lét leggja steinlagða götu í mýrlendi við Skarð á Skarðsströnd. Hún var stutt en furðu breið og var kölluð *Silfurbrúin*, að því er sagt er

vegna þess að verkamenn fengu greidd laun — sem þótti fágætt í þá daga. Af mannvirkinu spunnust síðan þjóðsögur, meðal annars að enskir fangar hefðu byggt það, þó litlar líkur séu á því.

Á 19. öld og einkum á 20. öldinni tóku nýir samgönguhættir að breyta þessu mynstri. Með tilkomu vagnvega og síðar akvega færðist meginþungi samgangna af hófum yfir á hjól. Margar gamlar þjóðleiðir féllu smám saman í gleymsku, sumar hurfu undir nýja vegi en aðrar lifðu áfram sem slóðir í landslaginu eða í minni þeirra sem þekktu staðhætti og leiðirnar.

Þrátt fyrir þessar breytingar hafa reiðleiðir aldrei horfið úr íslensku samfélagi. Á síðustu áratugum hefur áhugi á þeim raunar aukist á ný. Hestamennska á Íslandi er í senn íþrótt, útivist og menning. Þúsundir manna leggja ár hvert upp í ferðir um landið á hestum, oft eftir sömu slóðum og kynslóðirnar á undan fóru. Í slíkum ferðum mætast fortíð og nútíð; ferðalagið verður ekki aðeins leið milli staða heldur einnig leið inn í sögu landsins.

Á sama tíma hefur aukin vitund skapast um mikilvægi þess að skrá og varðveita þessar leiðir. Margar þeirra eru í raun menningarminjar sem bera vitni um ferðahætti fyrri alda. Á síðustu áratugum hefur verið unnið markvisst að því að kortleggja reiðleiðir landsins, skrá þær og tryggja að þær haldist opnar og aðgengilegar fyrir komandi kynslóðir.

Tilgangur þessara skrifa er að draga saman og varðveita þann fróðleik sem safnast hefur um reiðleiðir og reiðvegi á Íslandi. Hér er fjallað um þróun þeirra frá landnámi til nútímans – frá fornum þjóðleiðum og póstleiðum til markvissrar uppbyggingar reiðvega á síðari árum. Einnig er fjallað um kortlagningu leiðanna, skráningu þeirra og þá vinnu sem unnin hefur verið til að tryggja að þær glatist ekki.

Sérstök áhersla er lögð á hálendið, þar sem margar mikilvægustu þjóðleiðir landsins lágu milli landshluta. Þar má enn rekja slóðir ferðamanna fyrri alda og sums staðar má sjá spor hófa í klappir sem bera vitni um langa sögu ferðalaga um hið óbyggða hálendi Íslands.

En jafnframt lifir sagan áfram í ferðalögum nútímans. Þegar hestamaður leggur upp í langferð yfir fjöll, heiðar, sanda, mela og móa fylgir hann ekki aðeins slóð í landslaginu heldur einnig í spor þeirra sem áður fóru sömu leið. Í þeirri reynslu felst eitthvað af þeim anda sem skáldið Einar Benediktsson orti um í ljóðinu *Fákar*, þar sem hesturinn er bæði ferðafélagi og tákn frelsis í víðáttu landsins.

Árið 1897 voru í fyrsta sinn haldnar kappreiðar í Reykjavík sem öruggar heimildir eru til um. Þar sigraði grár hestur sem Fálki hét, frá Fljótsdal í Fljótshlíð, í eigu Einar Benediktsson. Síðar sagði eiginkona Einars frá því að hann hefði ort kvæðið *Fákar* til þessa hests, enda hafi honum þótt Fálki einn hinn tilkomumesti gæðingur sem hann hafði átt.

Kvæðið *Fákar* er eitt áhrifamesta hestakvæði sem ort hefur verið á íslensku og um leið dæmigert fyrir skáldskap Einars — þróttmikið, myndrænt og hljómmikið. Þar birtast bæði frelsiskennd reiðmannsins og samspil manns, hests og lands.

Hér eru fyrsta og síðasta erindi kvæðisins:

Í morgunljómann er lagt af stað.
Allt logar af dýrð, svo vítt sem er séð.
Sléttan, hún opnast sem óskrifað blað,
þar akur ei blettur, þar skyggir ei tréð.
– Menn og hestar á hásumardegi
í hóp á þráðbeinum, skínandi vegi
með nesti við bogann og bikar með.
Betra á dauðlegi heimurinn eigi.

– Ef inni er þröngt, tak hnakk þinn og hest
og hleyptu á burt undir loftsins þök.
Hýstu aldrei þinn harm. Það er bezt.
Að heiman, út, ef þú berst í vök.
Það finnst ekki mein, sem ei breytist og bætist,
ei böll, sem ei þaggast, ei lund, sem ei kætist
við fjörgammsins stoltu og sterku tök.
Lát hann stökkva, svo draumar þíns hjarta rætist.

- Einar Benediktsson

Reiðleiðir Íslands eru þannig bæði minjar um fortíðina og lifandi hluti af nútíma útivist og samgöngum hestamanna. Þær minna okkur á að um landið var ferðast um aldir á hófum hestsins — og að í þeim slóðum sem enn má rekja um fjöll og dali lifir saga ríðandi þjóðar.

Þjóðleiðir og ferðahættir fyrri alda

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Frá fyrstu tíð byggðar á Íslandi voru samgöngur milli landshluta háðar hestinum og þeim leiðum sem færar voru um landið.

Í landi þar sem öræfi, fjöll og stórfljót skiptu byggðum í sundur mótuðust samgöngur af reynslu og þekkingu kynslóða.

Þessar leiðir urðu með tímanum að þjóðleiðum. Þær tengdu saman byggðir, þingstaði og verslunarstaði og gegndu lykilhlutverki í samskiptum milli landshluta. Á þeim fóru bændur á Alþingi og héraðsþing, biskupar í vísitasíu, prestar í sóknarferðir, vermenn til verbúða og landpóstar með bréf og fréttir. Einnig voru þær mikilvægar fyrir flutning á vörum og búpeningi milli svæða.

Þjóðleiðirnar fylgdu sjaldnast beinum línunum milli staða heldur löguðu þær sig eftir landslagi. Farið var um dali og heiðar þar sem greiðfært var, sneitt hjá ófærum hraunum og mýrum og leitað að vaðstöðum þar sem hægt var að komast yfir ár og fljót. Þannig mótuðust leiðir sem voru bæði öruggar og færar fyrir hesta og menn.

Á mörgum stöðum má enn sjá merki þessara leiða í landslaginu. Í klöppum hafa hófför hesta grafið djúpar rásir eftir aldalanga umferð á heiðum. Víða við þjóðleiðirnar standa vörður sem vísa ferðamönnum veginn. Slíkar minjar bera vitni um mikilvægi þessara leiða og þann mikla fjölda ferðamanna sem þar fóru um á liðnum öldum.

Ferðalög á þessum tíma voru þó sjaldan auðveld. Veðurfar, vatnavextir og snjóalög gátu gert leiðir ófærar um lengri eða skemmri tíma. Þekking á leiðunum og landslaginu var því afar mikilvæg og oft nauðsynlegt að leita fylgdar reyndra leiðsögumanna þegar farið var um ókunn svæði, einkum yfir hálendi landsins.

Á hálendi Íslands lágu margar mikilvægar þjóðleiðir sem tengdu saman byggðir norðan og sunnan lands. Þar má nefna leiðir yfir Kjöl, Sprengisand og Arnarvatnsheiði sem gegndu mikilvægu hlutverki í samgöngum milli landshluta um aldir. Þessar leiðir voru oft erfiðar yfirferðar og aðeins færar yfir sumarmánuðina, en þær styttu verulega leiðir milli fjarlæggra byggða.

Þjóðleiðirnar mynduðu þannig samgöngukerfi sem þróaðist smám saman í takt við þarfir samfélagsins. Þótt þær væru sjaldnast skipulagðar eða lagðar með þeim hætti sem síðar varð með vegagerð, gegndu þær engu að síður lykilhlutverki í þróun íslensks samfélags.

Með tímanum breyttust sumar þessara leiða, aðrar lögðust af og nýjar tóku við. En í mörgum tilfellum lifðu þær áfram sem grunnur að síðari vegagerð, reiðleiðir sem hestamenn nota enn í dag.



Þjóðleiðir markaðar í klappir á Hellisheiði

Ljósmynd frá Ferlir

Þjóðleiðir á miðöldum

Þegar byggð festi rætur á Íslandi á 9. og 10. öld myndaðist smám saman net ferðaleiða sem tengdi saman byggðir landsins. Þessar leiðir urðu síðar þekktar sem þjóðleiðir og gegndu lykilhlutverki í samskiptum milli landshluta

Á miðöldum voru þessar leiðir lífsnauðsynlegar.

Á þeim fóru menn til verslunar, kirkjusóknar og annarra erinda, auk þess sem þær voru mikilvægar fyrir flutning á vörum og búpeningi.

Margar þessara leiða urðu snemma fastmótaðar. Í sumum tilvikum lágu þær eftir náttúrulegum farvegum í landslaginu þar sem greiðfært var fyrir hesta. Þar sem leiðir voru fjölfarnar mynduðust með tímanum greinilegar slóðir og sums staðar má enn sjá djúp hófför í klöppum eftir aldalanga umferð genginna kynslóða.

Leiðir til Þingvalla

Eitt af mikilvægustu ferðamynstrum fyrri alda á Íslandi tengdist ferðum til Þingvalla. Þar komu saman höfðingjar landsins til ráðagerða og lagasetningar og þar varð til eitt merkasta stjórnskipunarform þjóðarinnar þegar Alþingi var stofnað um árið 930.

Á þingstaðinn lágu leiðir úr öllum helstu byggðum landsins. Þær voru meðal fjölförnustu ferðaleiða Íslands og mynduðu fyrstu samgönguásana milli landshluta.

Frá Norðurlandi lá ein helsta leiðin yfir Kjöl og áfram suður í Árnessýslu og meðal annars til Þingvalla. Aðrar leiðir lágu frá Vesturlandi yfir heiðar Borgarfjarðar og um Uxahryggi, en frá Suðurlandi lá leið um Grafning og upp til þingstaðarins. Þessar leiðir mynduðu saman víðfeðmt samgöngukerfi sem tengdi saman þingstaðinn við byggðir landsins.

Ferðir til Alþingis voru langar og oft erfiðar og gátu tekið marga daga. Þekking á leiðum og aðstæðum var því lykilatriði og oft fylgdu menn reyndum leiðsögumönnum, einkum þegar farið var um hálendi landsins.



Spor genginna kynslóða hafa markast í klappir á þjóðleiðinni um Hellisheiði
Ljósmynd frá Ferlir



Hestalest á ferð í Jökulgili við Landmannalaugar, Friðlandi að Fjallabaki

Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Hvernig þjóðleið verður til

Flestar þjóðleiðir Íslands urðu ekki til með skipulagðri vegagerð heldur mótuðust smám saman af endurteknum ferðum manna og hesta.

Þar sem farið var sömu leið aftur og aftur mynduðust slóðir sem dýpkuðu með tímanum og urðu að greinilegum reiðgötum.

Hófar hestanna höfðu þar mest áhrif.

Á klöppum má víða sjá rákir sem hafa myndast eftir aldalanga umferð, í móum og melum urðu slóðir að greinilegum reiðgötum.

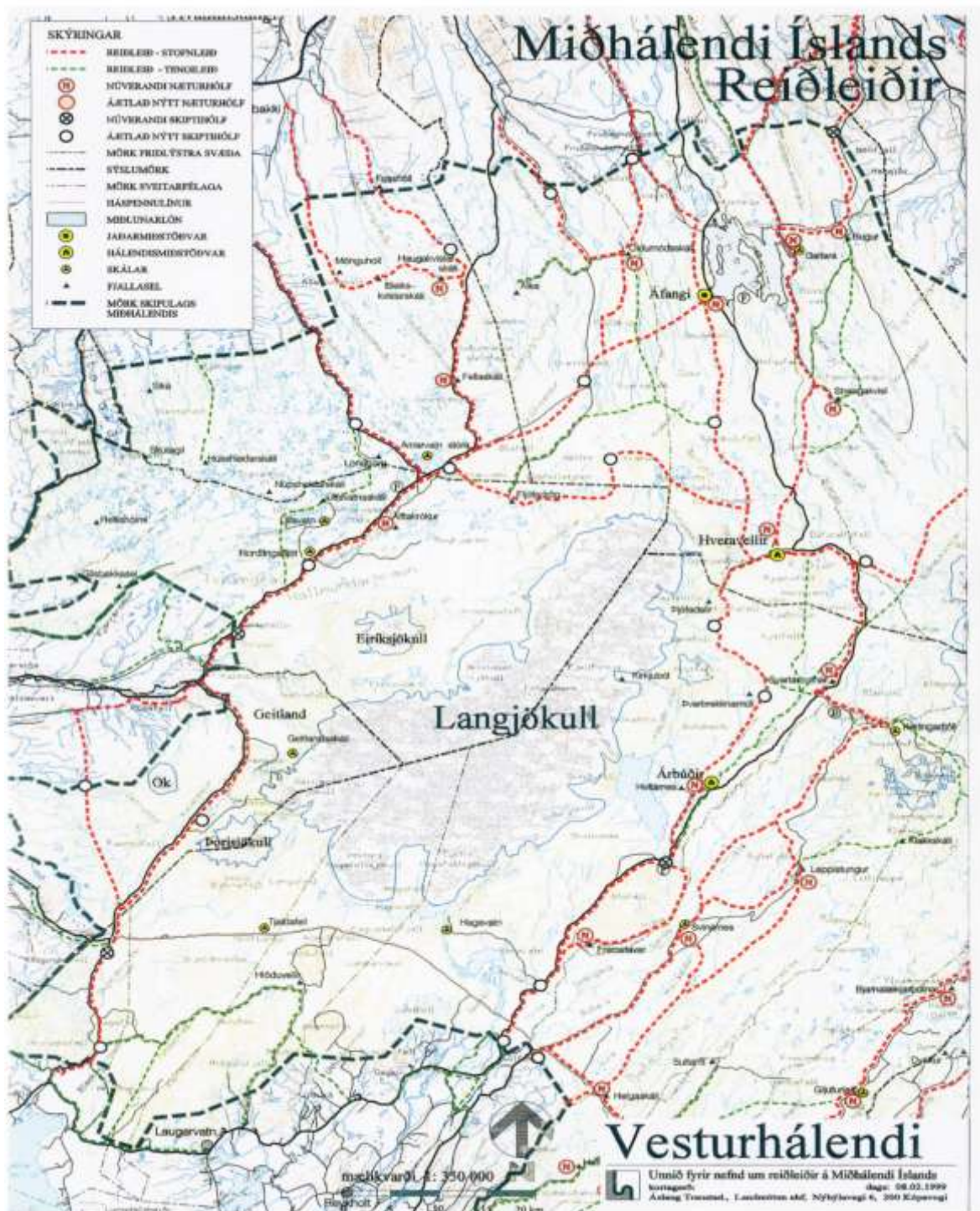
Með tímanum festust ákveðnar leiðir í sessi sem **þjóðleiðir**, þ.e. samgönguleiðir sem almenningur notaði milli byggða. Þær tengdu saman bæi, kirkjur, þingstaði og verslunarstaði og voru helstu æðar samgangna í landinu um aldir.

Þegar skipulögð vegagerð hófst á Íslandi á 19. og 20. öld voru margar nýjar samgönguleiðir lagðar eftir þessum gömlu slóðum. Í mörgum tilvikum liggja nútíma reiðleiðir enn að hluta til eftir sömu leiðum og hestar og ferðamenn mótuðu fyrir hundruðum ára.

Saga þjóðleiðanna er því ekki aðeins saga samgangna heldur einnig saga samspils manns, hests og landslags. Í dag eru þessar leiðir í auknum mæli skráðar og kortlagðar, meðal annars í **Kortasjá Landssambands hestamannafélaga**, þar sem gömlu slóðirnar fá nýtt líf í stafrænu formi.

Reiðleiðir miðhálandis Íslands

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)



Kort byggt á kortlagningu nefndar samgönguráðherra um reiðleiðir á miðhálandi Íslands frá 1999. Leiðirnar hafa síðar verið skráðar og hnitsettar í Kortasjá LH.

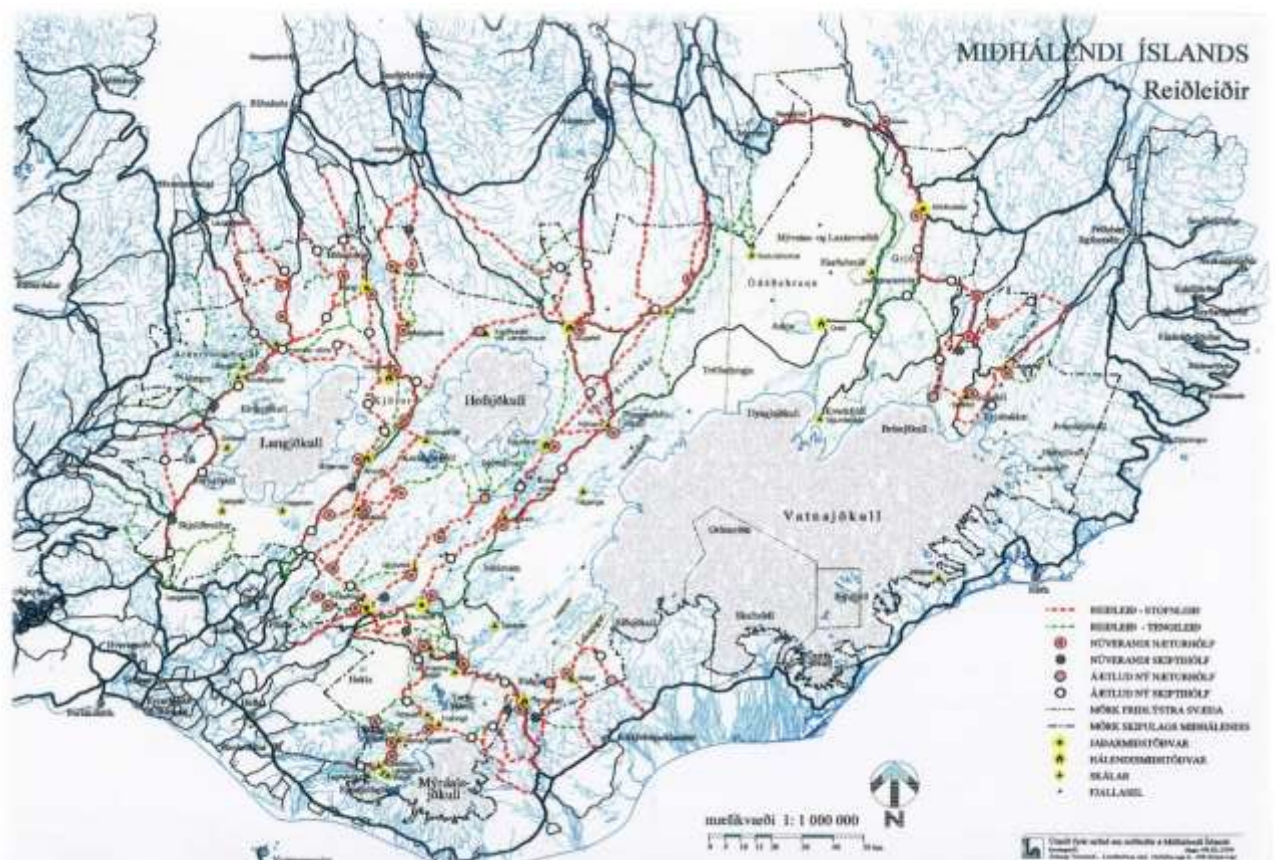
Helstu þjóðleiðir yfir hálendi Íslands

Miðhálandi Íslands gegndi um aldir lykilhlutverki í samgöngum milli landshluta. Þar lágu þjóðleiðir sem tengdu saman byggðir norðan og sunnan lands og vestan og austan jökla. Þótt leiðirnar lægju um víðáttumikil og oft harðbýl svæði voru þær mikilvægur hluti þess samgöngukerfis sem byggðist nær alfarið á ferðum gangandi og ríðandi manna og flutningum með hestalestum.

Meðal mikilvægustu hálandisleiðanna voru Kjalvegur, Sprengisandsleið og leiðirnar um Arnarvatnsheiði, Stórasand og Grímsstunguheiði. Þær voru ólíkar að gerð og hlutverki en áttu það sameiginlegt að tengja byggðir sem annars voru aðskildar af miklum vegalengdum, jöklum, stórárm og óbyggðum.

Þessar leiðir voru þó ekki aðeins troðningar sem mynduðust af ferðum kynslóðanna. Snemma tóku menn að ryðja torfærur, hlaða vörður, bæta vegstæði og reisa sæluhús. Á 19. öld varð þessi starfsemi skipulegri og með vegalögunum 1875 varð uppbygging fjallvega formlega að verkefni hins opinbera.

Saga þessara framkvæmda er því jafnframt mikilvægur hluti af sögu reiðvega á Íslandi.



Nefnd samgönguráðherra lét árið 1999 vinna yfirlitskort af reiðleiðum á miðhálandi Íslands, kort sem hér er birt, ásamt fjórum sérkortum fyrir einstök svæði hálendisins.

Frá reiðgötum til samgöngumannvirkja

Fornar þjóðleiðir mótuðust fyrst og fremst af langri notkun. Menn leituðu greiðfærustu leiða milli byggða, vöð á ám urðu þekkt, áningarstaðir festust í sessi og reiðgötur mynduðust þar sem hófar hesta fóru ár eftir ár og öld eftir öld.

Á fjallvegum var þó ekki nóg að gata væri sýnileg undir fótum. Í þoku, snjó eða vondum veðrum gat hún horfið með öllu. Vörður urðu því eitt mikilvægasta öryggistæki ferðamannsins. Þær vísuðu veginn um mela og sanda þar sem engin greinileg gata myndaðist og gátu skipt sköpum þegar skyggni versnaði.

Á fyrri hluta 19. aldar hófst skipulegra starf við að bæta helstu fjallvegi landsins. Þar gegndi Fjallvegafélagið mikilvægu hlutverki. Félagið var stofnað árið 1831 að frumkvæði Bjarna Thorarensen amtmanns og vann að því að ryðja reiðgötur, hlaða vörður og bæta aðstæður ferðamanna á fjallvegum.

Félagið lét meðal annars lagfæra leiðir og hlaða vörður á Kaldadal, Grímsstunguheiði, Stórasandi og Arnarvatnsheiði. Á Stórasandi var unnið að ruðningi og vörðun hins forna Skagfirðingavegar og heimildir greina frá því að árið 1831 hafi leið verið rudd frá Surtshelli að Hólmakvísl við Sandfell.

Þetta voru samgöngubætur hestaaldarinnar. Vegirnir voru gerðir fyrir gangandi og ríðandi ferðamenn og hestalestir.

Ríkið tekur ábyrgð á fjallvegum

Með vegalögum frá 15. október 1875 urðu mikil tímamót í sögu íslenskra samgangna. Landshöfðingja var falið, að fengnum tillögum amtsráða, að ákveða hvaða leiðir skyldu teljast fjallvegir.

Í opinberri auglýsingu landshöfðingja 9. nóvember 1876 voru fjallvegir landsins síðan taldir upp. Þar voru meðal annars nefndir vegir um Grímsstunguheiði og Kaldadal, Stórasand, Kjalhraun og Vatnahjalla, Sprengisand, Hellisheiði, Mosfellsheiði og leiðin fyrir Ok.

Mikilvægast í þessu samhengi var þó að kostnaður við vegabætur á fjallvegum skyldi greiðast úr landssjóði.

Alþingi hafði veitt 15.000 krónur til fjallvegabóta fyrir árin 1876 og 1877. Samtímaheimild greinir frá því að framkvæmdir hafi hafist á Holtavörðuheiði og Hellisheiði árið 1876 og að næsta sumar ætti að ráðast í Grímsstunguheiði og Kaldadalsveg, sem sagðir voru mjög þarfnast bráðra úrbóta.

Þarna urðu grundvallarbreytingar. Uppbygging þessara leiða var ekki lengur eingöngu háð framtaki einstaklinga, heimamanna eða félagasamtaka. Hið opinbera hafði tekið á sig skilgreinda ábyrgð á fjallvegum landsins og Alþingi veitti fé til framkvæmda.

4.000 krónur til Grímstunguheiðar og Kaldadals

Frumheimildir sýna síðan hvernig þessari stefnu var hrint í framkvæmd.

Í Stjórnartíðindum árið 1878 birtist ráðstöfun þess fjár sem Alþingi hafði veitt til fjallvegabóta. Þar var ákveðið að verja samtals 4.000 krónum til vegabóta á Grímstunguheiði og Kaldadal.

Fjárhæðinni var skipt þannig að 2.000 krónur runnu til framkvæmda í Norðuramtinu og 2.000 krónur til framkvæmda í Suður- og Vesturamtinu.

Þetta er merkileg heimild um sögu reiðvegagerðar á Íslandi. Hér er um beina opinbera fjárveitingu að ræða til uppbyggingar þjóðleiða á þeim tíma þegar ferðalög um þær fóru fram gangandi eða á hestum og vöruflutningar með hestalestum.

Framkvæmdirnar voru heldur ekki aðeins fólgnar í því að hlaða vörður. Á Kaldadalsvegi var meðal annars unnið að færslu vegstæðis, vegur hlaðinn upp og vatnsrásir gerðar. Um var að ræða eiginlega vegagerð eftir mælikvarða þess tíma.

Samtímaumræða sýnir jafnframt að fjárveitingar til fjallvega voru ekki óumdeildar. Árið 1880 var rætt í blöðum hvort rétt væri að verja almannafé til fjallvega sem ekki væru jafnframt póstvegir. Í þeirri umræðu var sérstaklega vísað til framkvæmda á Grímstunguheiði.

Þeir sem vörðu framkvæmdirnar bentu meðal annars á mikilvægi leiðarinnar fyrir kaupafólk og fjárrekstrarmenn að norðan.

Umræðan er athyglisverð vegna þess að hún sýnir hvernig litið var á þessar leiðir. Þær þjónuðu atvinnu, vöruflutningum og almennum samskiptum milli héraða og voru því samgöngumannvirki samfélagsins.

Kjölur – meginleið milli norðurs og suðurs

Kjalvegur var ein mikilvægasta þjóðleið Íslands og um aldir meginleið milli byggða Norðurlands og Suðurlands. Leiðin lá milli Langjökuls og Hofsjökuls og tengdi Biskupstungur við byggðir norðan heiða og áfram í Skagafjörð.

Mikilvægi Kjalvegar fólst ekki aðeins í því að hann stytti leiðina milli Norðurlands og Suðurlands. Hann var hluti af hinu forna samgöngukerfi þjóðarinnar og um hann fóru menn í margvíslegum erindum milli landshluta. Þar fóru meðal annars þingfarendur, embættismenn, bændur, vermenn og aðrir ferðamenn, auk hestalesta með varning.

Leiðin tengdist jafnframt ferðum Norðlendinga til Alþingis á Þingvöllum og var því um aldir ein mikilvægasta þjóðleið landsins.

Aðstæður á Kili skýrðu að nokkru hvers vegna leiðin varð svo mikilvæg. Þótt þar væri farið um hátt og opið hálendi var yfirborðið víða tiltölulega greiðfært hestum og leiðin því að jafnaði auðveldari en Sprengisandsleið. Hættan fólst fremur í vegalengdum, veðrabrigðum og nauðsyn þess að þekkja vatnsból, haglendi og áningarstaði. Þekking á leiðinni var því verðmæt og gat ráðið úrslitum um örugga ferð.

Undir lok 19. aldar hófst nýtt skeið í uppbyggingu leiðarinnar. Danski herforinginn og fornleifafræðingurinn Daniel Bruun ferðaðist víða um Ísland og kynntist Páli Briem, amtmanni norðan og austan. Páll fékk Bruun til að kanna vegastæði á nokkrum hálendisleiðum.

Í framhaldi af þeirri vinnu var Kjalvegur merktur og varðaður sumrin 1898 og 1899. Að framkvæmdinni unnu einkum tveir skagfirskir bændur, Indriði Árnason á Írafelli og Magnús Jónsson í Gilhaga.

Vörðustæði voru könnuð og merkt og hundruð varða síðan hlaðnar á leiðinni. Heimildir greina frá um 300 vörðum á löngum kafla Kjalvegar.

Þetta var umfangsmikil samgönguframkvæmd á þeirra tíma mælikvarða. Grjóti þurfti að safna á staðnum og menn, verkfæri og vistir að flytjast um hálendið á hestum. Vörðurnar þurftu jafnframt að vera nægilega stórar og þéttar til að ferðamenn gætu fylgt þeim við slæmar aðstæður.

Á árunum 1920–1922 voru vörður á Kjalvegi síðan endurhlaðnar að tilstuðlan vegamálastjóra.

Ekki hefur enn fundist örugg heimild um nákvæman kostnað við vörðun Kjalvegar 1898–1899. Framkvæmdin sjálf og opinber aðkoma að henni eru hins vegar vel heimildum studd.

Saga Kjalvegar sýnir þannig hvernig gömul þjóðleið, sem hafði mótast af ferðum manna og hesta um aldir, varð að leið sem stjórnvöld tóku þátt í að merkja, bæta og viðhalda.

Sprengisandur – sex ára framkvæmd

Sprengisandsleið var önnur helsta samgönguleið milli Norður- og Suðurlands yfir miðhálendið, þótt Kjölur væri almennt greiðari og fjölfarnari.

Leiðin lá um víðáttumikla sanda og mela milli Hofsjökuls og Vatnajökuls. Þar voru langar vegalengdir milli gróðurlenda, lítið um skjól og sums staðar erfitt um vatn. Ferðamenn urðu því að þekkja leiðina vel og haga áföngum eftir aðstæðum.

Að þessu leyti var Sprengisandsleið ólík Kjalvegi. Hún var almennt erfiðari, hrjóstrugri og síður fjölfarin, en gegndi engu að síður mikilvægu hlutverki í samgöngum milli Norður- og Suðurlands. Þar þurfti að leggja langar dagleiðir yfir gróðursnauð svæði og velja áfangastaði með hliðsjón af vatni og haga fyrir hestana. Ferð um Sprengisand reyndi því bæði á úthald manna og hesta og á staðþekkingu þeirra sem leiðina fóru.

Þrátt fyrir erfiðleikana var Sprengisandur ekki aðeins neyðarleið eða einstaka ferðamannaslóð. Hann var ein af hinum fornu þjóðleiðum milli landshluta og sú staðreynd að menn lögðu snemma áherslu á vörðun hans og sæluhús sýnir hversu mikilvægt þótti að halda þessari samgönguleið opinni og öruggri.

Sprengisandsleið á sér langa sögu og gamlar vörður sýna að menn höfðu snemma reynt að auðkenna hana. Eggert Ólafsson og Bjarni Pálsson töldu á 18. öld mikilvægt að varða leiðina og koma þar upp sæluhúsum.

Um aldamótin 1900 hófst síðan stórt átak við að gera leiðina öruggari.

Að tillögu Daniels Bruun var árið 1901 byrjað að varða Sprengisand. Fyrsti áfanginn lá úr Bárðardal og suður fyrir Kiðagil. Verkinu var síðan haldið áfram sumar eftir sumar og lauk ekki fyrr en árið 1906.

Vörðunarstarfið önnuðust að stórum hluta Jón Oddsson, Jón Þorkelsson og Eiríkur Sigurðsson úr Bárðardal.

Umfang framkvæmdarinnar sést best á síðasta sumrinu. Árið 1906 hlóðu þrír menn 425 vörður á aðeins 44 dögum. Við verkið var hestur og kerra notuð til þess að draga grjót að vörðustæðunum.

Þetta var því engin tilviljanakennd lagfæring heldur skipulögð sex ára uppbygging einnar af helstu þjóðleiðum landsins. Fjölmargar nýjar vörður voru reistar, eldri vörður endurhlaðnar og vísbendingar eru um að legu leiðarinnar hafi jafnframt verið breytt á köflum.

Nákvæm fjárhæð framkvæmdanna hefur ekki enn fundist í frumheimildum. Umfang verksins og framkvæmd þess á árunum 1901–1906 er hins vegar vel staðfest.

Margar þessara varða standa enn og eru áþreifanlegar minjar um samgöngukerfi hestaaldarinnar.

Arnarvatnsheiði, Stórisandur og Grímstunguheiði

Leiðakerfið um Arnarvatnsheiði, Stórasand og Grímstunguheiði hefur ekki alltaf fengið sama sess í almenntri umfjöllun og Kjölur og Sprengisandur. Sögulegar heimildir sýna þó að þar lágu afar mikilvægar og fjölfarnar þjóðleiðir.



„Áningarhólf við Öldumóðuflá á Grímstunguheiði. Hin forna ferðaleið um heiðina er enn farin á hestum og nútímaleg aðstaða, svo sem áningarhólf, auðveldar ferðalög um þessar gömlu þjóðleiðir. Ljósm. Kristján Þorbjörnsson“

Leiðirnar tengdu Borgarfjörð og aðrar byggðir Vesturlands við Húnavatnssýslur og Skagafjörð. Þær voru notaðar til almennra ferðalaga, fjárrekstra og vöruflutninga, meðal annars skreiðarflutninga norður yfir heiðarnar.

Ólíkt Kili og Sprengisandi er hér í raun ekki um eina afmarkaða leið að ræða heldur net samverkandi þjóðleiða. Frá Borgarfirði og Arnarvatnsheiði gátu ferðamenn valið leið eftir áfangastað: norður um Grímstunguheiði til Húnavatnssýslu eða norðaustur yfir Stórasand til Skagafjarðar. Þannig tengdist Arnarvatnsheiði tveimur meginleiðum norður úr Borgarfirði og varð eins konar tengihnúður í samgöngukerfi Vestur- og Norðurlands.

Landslagið mótaði jafnframt ferðahættina. Á Arnarvatnsheiði voru víða gróðurlendi og vötn og aðstæður því að mörgu leyti mildari en á söndum Kjalvegur og Sprengisands. Það þýddi þó ekki að leiðirnar væru hættulausar. Mýrar, hraun, ár og vötn gátu torveldað för og því skipti staðþekking og rétt leiðarval miklu máli.

Hinn forni Skagfirðingavegur lá um Stórasand og tengdist leiðunum um Arnarvatnsheiði. Skagfirðingar fóru þar um í skreiðarferðum langt fram á 19. öld.



Ólafsvörður á Stórasandi. Vörðurnar minna enn á hina fornu þjóðleið yfir sandinn og það samgöngukerfi sem tengdi Borgarfjörð og Skagafjörð um aldir. Ljósmynd Sæmundur Eiríksson

Mikilvægi leiðakerfisins sést ekki síst af því hversu snemma var ráðist í skipulegar vegabætur þar. Fjallvegafélagið lét þegar á fjórða áratug 19. aldar ryðja og varða leiðir á þessu svæði. Heimildir greina sérstaklega frá framkvæmd árið 1831, þegar leiðin frá Surtshelli að Hólmakvísl við Sandfell var rudd.

Ferðalýsingar 19. aldar gefa einnig góða mynd af mikilvægi leiðarinnar. Frá Arnarvatnsheiði gátu ferðamenn annars vegar haldið norðaustur yfir Stórasand til Skagafjarðar eða norður um Grímsstunguheiði niður í Vatnsdal. Síðarnefnda leiðin var talin styttri og hættuminni og var mikið farin að sumarlagi.

Eftir vegalögin 1875 var Grímsstunguheiði síðan formlega skilgreind sem fjallvegur ásamt Kaldadal. Opinberu fjárveitingarnar 1878 sýna að stjórnvöld töldu leiðina nægilega mikilvæga til að verja þar verulegu fé.

Þetta var því ekki jaðarleið í samgöngukerfi landsins. Leiðakerfið vestan Langjökuls tengdi saman stór landsvæði og bauð ferðamönnum fleiri en einn möguleika eftir því hvert ferðinni var heitið.

Saga Arnarvatnsheiðar, Stórasands og Grímsstunguheiðar sýnir því vel að mikilvægi þjóðleiða verður ekki eingöngu metið eftir því hversu þekktar þær urðu síðar. Um þessar heiðar fóru kynslóðir ferðamanna, fjárrekstrarmanna og lestormanna og þar var ráðist í skipulegar vegabætur löngu áður en nútíma vegakerfi varð til.

Samgöngukerfi hestaaldarinnar

Þessar leiðir höfðu þó hver sitt hlutverk og sinn karakter. Kjölur var meginleiðin milli Norðurlands og Suðurlands og almennt greiðfærust hinna stóru hálendisleiða. Sprengisandur var austlægari, lengri og erfiðari yfirferðar en engu að síður mikilvæg þjóðleið milli landshluta. Vestan Langjökuls mynduðu Arnarvatnsheiði, Stórisandur og Grímsstunguheiði síðan víðfeðmt leiðakerfi sem tengdi Borgarfjörð við Húnavatnssýslur og Skagafjörð.

Saman sýna þessar leiðir að hálendi Íslands var ekki sú samgöngulausa auðn sem nútímamaðurinn gæti ætlað. Um það lá skipulagt net þjóðleiða sem mótast hafði af aldalangri reynslu og tengdi byggðir landsins saman á meðan hesturinn var helsta samgöngutæki þjóðarinnar.

Þegar saga þessara leiða er skoðuð í samhengi kemur í ljós að reiðleiðir miðhálendisins mynduðu raunverulegt samgöngukerfi.

Kjölur, Sprengisandur, Arnarvatnsheiði, Stórisandur, Grímsstunguheiði og Kaldidalur voru ekki aðeins götur í landinu. Þær tengdu byggðir, verslunarstaði, verstöðvar og stjórnsýslusvæði og gerðu möguleg samskipti milli landshluta á þeim tíma þegar hesturinn var helsta samgöngutæki þjóðarinnar.

Uppbygging þeirra þróaðist með samfélaginu. Fyrst mótuðust göturnar af umferðinni sjálfri. Síðan komu vörður og staðbundnar vegabætur. Á fyrri hluta 19. aldar tóku einstaklingar og Fjallvegafélagið að vinna skipulega að úrbótum.

Með vegalögunum 1875 urðu síðan afgerandi þáttaskil. Fjallvegir voru skilgreindir með opinberum hætti og kostnaður við vegabætur á þeim greiddur úr landssjóði.

Fjárveitingin til Grímsstunguheiðar og Kaldadals árið 1878 sýnir þetta sérstaklega vel. Þar er ekki um að ræða stuðning við tómstundir eða afþreyingu heldur opinbera fjárfestingu í samgöngumannvirkjum samfélagsins.

Um aldamótin 1900 urðu framkvæmdirnar enn skipulegri, eins og vörðun Kjalvegjar 1898–1899 og sex ára vörðunarátakið á Sprengisandi 1901–1906 bera skýrt vitni um.

Þetta var vegagerð síns tíma.

Vegirnir voru ekki byggðir fyrir bifreiðar heldur fyrir menn og hesta. Að ryðja grýtta götu, færa vegstæði, hlaða upp veg, gera vatnsrásir, bæta torfæru, finna öruggt vað, hlaða vörður eða reisa sæluhús var samgöngubót þess tíma.



Riðið norður með Áfangafelli frá Áfangaskála. Hinar fornu hálendisleiðir hafa margar varðveist sem reiðleiðir og eru enn hluti af samgöngukerfi hestamanna um hálendið. Ljósmynd Sæmundur Eiríksson

Þegar bíllinn tók síðar við meginhlutverki hestsins breyttist samgöngukerfið. Nýir akvegir voru lagðir og sumar gömlu þjóðleiðirnar misstu sitt fyrra hlutverk. Aðrar héldu áfram sem reiðleiðir og sumar þeirra eru enn meðal mikilvægustu ferðaleiða hestamanna um hálendið.

Frá vörðum til stafrænnar kortasjár

Á síðari hluta 20. aldar jókst áhugi á að varðveita þessar leiðir og tryggja áframhaldandi aðgang að þeim.

Árið 1998 skipaði samgönguráðherra nefnd, hálendisnefnd, sem hafði það hlutverk að safna gögnum um fornar og nýjar reiðleiðir á miðhálendi Íslands, gera tillögur um áningarstaði og móta heildarsýn á reiðleiðakerfið. Árið eftir lá fyrir kortlagning leiðanna og voru gerð bæði yfirlitskort af miðhálendinu og sérkort einstakra svæða. (Sjá niðurstöður hálendisnefndar í viðauka D).

Þessi vinna markaði á vissan hátt nýjan kafla í sögu hálendisleiðanna.

Leiðir sem höfðu um aldir varðveist í reiðgötum, vörðum, örnefnum og minni ferðamanna voru nú færðar skipulega á kort. Síðar voru þær skráðar og hnitsettar í Kortasjá Landssambands hestamannafélaga þar sem upplýsingar um legu þeirra eru varðveittar og gerðar aðgengilegar nýjum kynslóðum ferðamanna.

Þannig má rekja samfellda sögu frá reiðgötum fyrri alda, vörðum og vegabótum Fjallvegafélagsins til opinberrar ábyrgðar á fjallvegum eftir 1875, skipulagðrar uppbyggingar hálendisleiðanna um aldamótin 1900 og loks stafrænnar skráningar nútímans.

Aðferðirnar hafa breyst, en viðfangsefnið er í grunninn hið sama: að varðveita samgönguleiðir hestsins um landið, halda þeim færum og tryggja að ferðamaðurinn rati um þær.

Ferðir og ferðasögur um hálendi Íslands

Ferðalög yfir hálendi Íslands hafa um aldir verið hluti af lífi landsmanna, þótt þau væru sjaldan farin að nauðsynjalausu. Leiðirnar styttu vissulega vegalengdir milli landshluta, en lágu um víðáttur þar sem veður, vatnavextir og torfærur gátu á skömmum tíma gert ferðalög hættuleg.

Þeir sem lögðu upp í slíkar ferðir þurftu því bæði reynslu og góða þekkingu á landslagi. Oft var farið í hópum og valdir áfangastaðir þar sem hægt var að hvíla menn og hesta. Með tímanum mynduðust þannig þekktir áningarstaðir þar sem vatn, skjól eða hagar voru tiltækir.

Frásagnir af þessum ferðum eru varðveittar bæði í rituðum heimildum og munnlegri geymd. Þær segja frá erfiðum leiðangrum yfir sanda og jökulár, óvæntum veðrabrigðum og þeirri þrautseigju sem þurfti til að komast leiðar sinnar.

Sérstaklega eru þekktar ferðir yfir Kjöl og aðrar leiðir sem tengdu Norðurland og Suðurland. Slíkar ferðir gátu tekið marga daga og kröfðust nákvæmrar þekkingar á leiðum og aðstæðum. Meðal kunnra leiða eru Sprengisandsleið, Vonarskarð og Bárðargata, sem allar gegndu mikilvægu hlutverki í samgöngum landsins.

Bárður Bjarnarson, jafnan kallaður Gnúpa-Bárður, var einn þekktasti landnámsmaður Íslands og tengist bæði Bárðardal norðanlands og Fljótshverfi sunnan Vatnajökuls. Við hann er Bárðarbunga kennd, hið mikla eldfjall í Vatnajökli.

Samkvæmt Landnámu var Bárður sonur Heyangurs-Bjarna Helgasonar, hersis úr Sogni í Noregi. Með honum héldu til Íslands tveir bræður hans, en annar þeirra, Ásbjörn, fórst á leiðinni. Þorgerður, kona Bárðar, og synir þeirra námu land í Öræfum, Helgi hinn bróðirinn, settist einnig að á Íslandi.

Bárður fór hins vegar norður fyrir landið, kom skipi sínu í Skjálfandafljótsós og nam Bárðardal upp frá Kálfborgará og Eyjardalsá. Hann bjó um tíma að Lundarbrekku, en síðar flutti hann sig suður yfir hálendið í Fljótshverfi og settist að á Gnúpum, þaðan sem viðurnefnið Gnúpa-Bárður er komið. Bærinn heitir nú Núpar.

Í Landnámu er sagt frá þeirri för Bárðar sem síðar tengdist Bárðargötu og leiðinni um Vonarskarð:

„Þá markaði hann að veðrum, að landviðri voru betri en hafviðri, og ætlaði af því betri lönd fyrir sunnan heiði. Hann sendi sonu sína suður um góí; þá fundu þeir góibeytla

(Skollafingur) og annan gróður. En annað vor eftir þá gerði Bárður kjálka hverju kykvendi, því er gengt var, og lét hvað draga sitt fóður og fjárhlut; hann fór Vonarskarð, þar er síðan heitir Bárðargata. Hann nam síðan Fljótshverfi og bjó að Gnúpum; þá var hann kallaður Gnúpa-Bárður.“

Hvað sem sannleiksgildi frásagnarinnar líður er ljóst að leiðir um Vonarskarð og yfir Vatnajökul gegndu mikilvægu hlutverki í samgöngum milli Norðurlands og Suðurlands frá fyrstu öldum landnáms. Norðanmenn fóru meðal annars yfir jökulinn til sjóróðra í Suðursveit fram á 16. öld.

Landnáma telur upp níu syni Bárðar: Sigmund, Þorstein, Egil, Gísli, Nefstein, Þorbjörn krum, Hjör, Þorgrím og Björn. Frásagnir af Bárði og ferðum hans sýna vel hve mikilvægar hálendisleiðirnar voru þegar á fyrstu öldum byggðar og hvernig ferðalög yfir öræfi og jökla urðu hluti af sögu og samgöngum landsins.

Í íslenskum heimildum er einnig að finna dramatískar frásagnir af slíkum ferðum. Þar ber líklega hæst saga Reynisstaðabræðra, sem urðu úti á Kili á 18. öld ásamt fylgdarmönnum sínum. Sú saga er áminning um þá hættu sem fylgdi ferðalögum yfir hálendið. Þrátt fyrir þessa áhættu voru leiðir eins og Kjölur engu að síður fjölfarnar á ýmsum tímabilum, enda stytta þær verulega leiðir milli landshluta. Þær urðu þannig lykilæðar samgangna í landinu um aldir.

Ferðir yfir hálendi Íslands voru þannig bæði nauðsyn og ævintýri – samgönguleiðir milli byggða, en jafnframt vitnisburður um samspil manns, hests og náttúru í einu harðbýlasta landi Evrópu.



Gripið niður við Svörturústir norðan Hofsjökuls, nærri miðpunkti Íslands

Ljósmynd Sæmundur Eiríksson

Leggur upp móðu

Gola í faxi, gljáir á lendar,

grundirnar óma.

Taumar í greipum, fuglar upp fælast,

fákar sig teygja.

Löður um bringu, langt stíga fætur,

leggur upp móðu.

Glymur í járn, gneistar af klöppum,

galsi í augum.

Svellur í æðum. Syngur í grasi.

Sólin í heiði.

Sigrún Á. Haraldsdóttir

Daniel Bruun og rannsóknir á íslenskum þjóðleiðum

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Danski rithöfundurinn og liðsforinginn Daniel Bruun ferðaðist víða um Ísland um aldamótin 1900 og rannsakaði meðal annars fornleifar og gamla þjóðhætti á ferðalögum sínum um landið. Í ferðabók sinni segir hann frá ýmsum leiðum landsins og ferðaháttum á þeim tíma. Þar kemur fram að Kjalvegur hafi um skeið lagst af sem alfaraleið eftir hið fyrrnefnda slys Reynisstaðabræðra, sem lengi lifði í minni manna.

Á þeim tíma var Ísland undir danskri stjórn og póstmál heyrðu undir dönsk yfirvöld. Með skipulagningu póstferða á hestum varð til ákveðinn grunnur að markvissari samgöngum milli landshluta. Þessar póstleiðir urðu síðar mikilvægar samgönguleiðir um landið.

Daniel Bruun kom fyrst til Íslands sumarið 1896 til fornleifarannsókna. Sú ferð var upphafið að mörgum ferðum hans um landið á næstu árum. Athygli vekur hversu víða hann fór í ferðum sínum, enda var hesturinn þá nánast eina farartækið sem hægt var að treysta á. Strandferðir voru strjálar og komu honum að litlu gagni við rannsóknir sínar.

Á þessum tíma mátti Ísland að mestu leyti kallast vega- og brúarlaust land. Vegir í nútímaskilningi voru fáir og víða lítt þekktir meðal almennings. Bruun segir frá skemmtilegri sögu sem lýsir vel þeim breytingum sem þá voru að verða á samgöngum.

Hann segir frá gamalli konu sem hafði riðið um nýlagðan vegarspotta yfir flóasund. Konan lét illa af ferð sinni og sagði að hesturinn hefði hvað eftir annað lagst á kvið og hún sjálf naumast komist leiðar sinnar. Að lokum spurði hún: „Til hvers er garðurinn sem liggur meðfram veginum?“ Þá kom í ljós að garðurinn sem hún taldi vera við veginn var í raun hinn nýi vegur sjálfur — en konan hafði riðið alla leið eftir vegskurðinum.

Þessi frásögn sýnir vel hversu ný hugmynd vegagerð var í hugum margra á þessum tíma. Hinir gömlu fjallvegir voru sums staðar hálfgleymdir og lítil kort voru til af landinu. Helsta kortið sem tiltækt var uppdráttur Bjarna Gunnlaugssonar frá miðri 19. öld. Hvorki það né hin óstöðuga veðráttta Íslands virtust þó draga úr áhuga Daniels Bruun á að ferðast um landið og rannsaka fornar leiðir þess og lífshætti þjóðarinnar.

Frásagnir hans veita því mikilvæga innsýn í ferðahætti á Íslandi á tímum þegar hesturinn var enn helsti ferðamáti landsmanna og gömlu þjóðleiðirnar lifðu áfram í minni manna og slóðum í landslaginu.

(Frásögn byggð á heimild í bókinni Íslenskt þjóðlíf í þúsund ár.)

Herforingjaráðskortin sem heimild um reiðleiðir

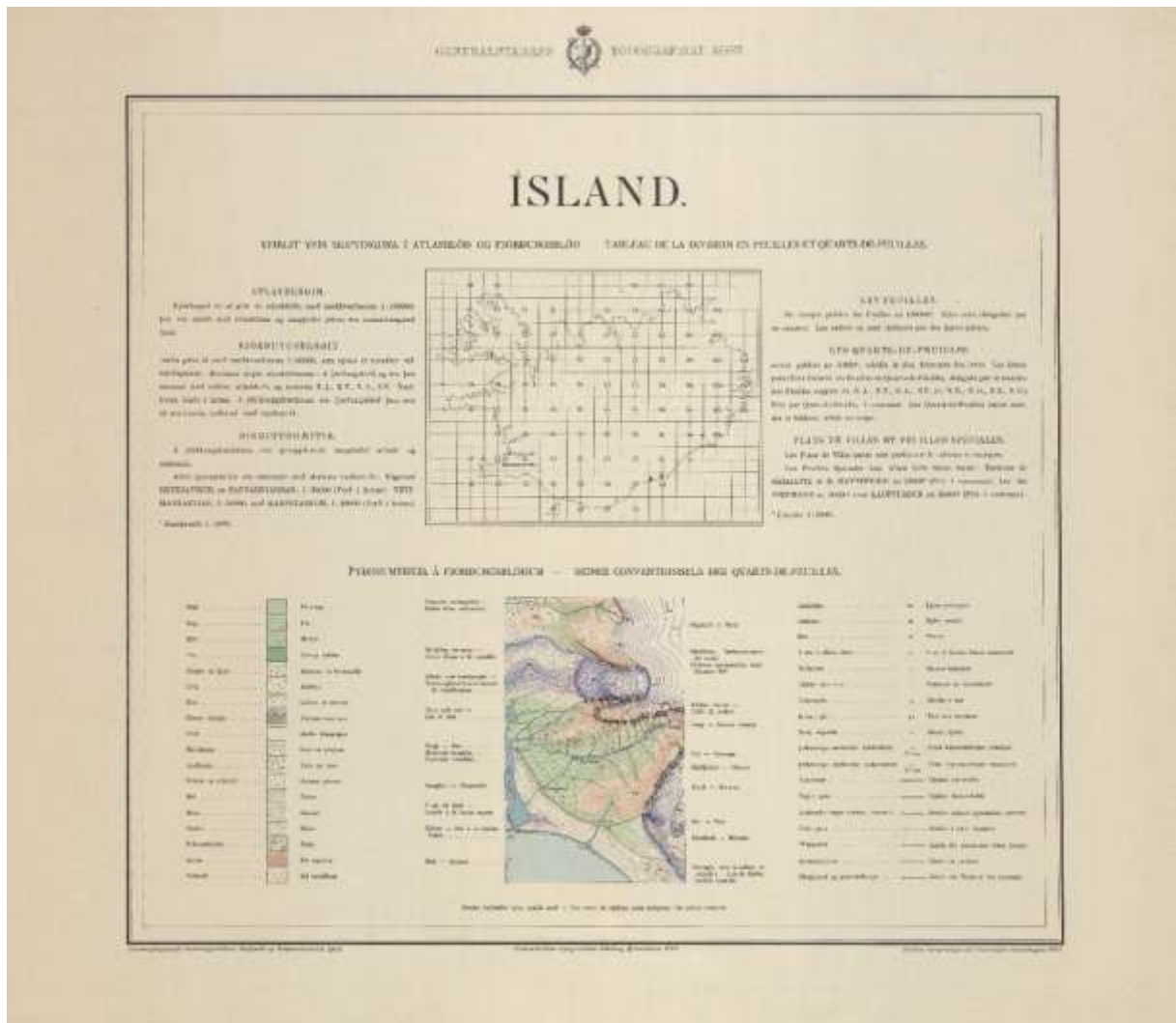
[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Mikilvægasta heimildin um fornar reiðleiðir á Íslandi eru dönsku Herforingjaráðskortin, oft nefnd atlaskortin, sem unnin voru á fyrstu áratugum 20. aldar. Kortin voru gerð eftir nákvæmum landmælingum og vettvangsathugunum og sýna með mikilli nákvæmni landslag, byggðir og samgönguleiðir landsins á þeim tíma.

Á kortunum eru skráðar fjölmargar þjóðleiðir og reiðgötur sem höfðu verið notaðar um aldir. Þessar leiðir voru yfirleitt merktar á grundvelli upplýsinga frá heimamönnum og eigin athugana kortagerðarmanna. Af þeim sökum eru Herforingjaráðskortin ein mikilvægasta heimild sem til er um staðsetningu og legu margra gamalla reiðleiða á Íslandi.

Ef leiðum sem sýndar eru á þessum kortum hefur ekki verið mótmælt í orði eða verki má almennt líta svo á að þær njóti verndar samkvæmt hefðarrétti, þó undantekningar geti vissulega komið til. Í slíkum tilvikum hefur verið bent á að ef einhver vill véfengja reiðleið sem sýnd er á Herforingjaráðskortunum — sem kortlagðar voru í góðri trú — þá hvíli sönnunarbyrðin á þeim sem halda því fram að um hefðbundna þjóðleið sé ekki að ræða, en ekki á þeim sem vilja fara leiðina ríðandi eða gangandi.

Af þessum sökum hafa Herforingjaráðskortin gegnt mikilvægu hlutverki í umræðu um vernd og varðveislu gamalla reiðleiða. Þau veita ekki aðeins landfræðilegar upplýsingar heldur einnig mikilvægan grunn að mati á því hvaða leiðir hafa verið notaðar sem samgönguleiðir um lengri tíma.



Yfirlitssíða Herfingjaráðskorta Íslands sem sýnir skiptingu landsins í kortblöð

Tákn og merkingar á Herfingjaráðskortunum

Á Herfingjaráðskortunum eru samgönguleiðir greinilega merktar með mismunandi táknunum:

Vagnvegur
Tvöföld lína

Vegur eða gata
Einföld lína

Auðkenndur vegur, vörður eða staurar
Einföld lína með punktum með reglulegu millibili

Óviss gata eða slóð
Einföld brotalína

Þessi merkingakerfi gera kortin sérstaklega verðmæt fyrir rannsóknir á samgöngusögu landsins og auðveldar að rekja legu gamalla reiðleiða í landslaginu.

Upphaf nútímakortagerðar á Íslandi

Á síðasta áratug 19. aldar varð dönskum yfirvöldum ljóst að þau kort sem til voru af Íslandi fullnægðu ekki lengur kröfum samtímans.

Bestu kort landsins byggðust annars vegar á strandmælingum danska sjóhersins frá árunum 1801–1818 og hins vegar á kortum Bjarna Gunnlaugssonar, sem unnin voru á árunum 1831–1843 og byggð að hluta á fyrrnefndum mælingum.

Þessi kort voru merkileg fyrir sinn tíma en þó ófullnægjandi fyrir auknar kröfur um stjórnsýslu, samgöngur og skipulag.

Upphaf mælinga

Á fjárlögum ársins 1899 voru veittar 5000 krónur til að hefja nýjar landmælingar á Íslandi. Árið 1900 gaf danska stjórnin út tilskipun um að senda leiðangur til landsins til að:

- mæla grunnlínu
- ákvarða hnattstöðu landsins
- og byggja upp þríhyrninganet yfir landið.

Verkefnið var í höndum Generalstabens topografiske Afdeling, landmælingadeildar danska herforingjaráðsins. Danskir liðsforingjar komu til landsins sumarið 1900 og hófu undirbúning að umfangsmiklum mælingum.

Mælingar á fyrstu árum 20. aldar

Framkvæmdir hófust af fullum krafti árið 1902 eftir auknar fjárveitingar. Byrjað var á Hornafirði og síðan mælt vestur með suðurströndinni.

Uppsveitir og hálendi voru láttnar bíða fyrst um sinn og áhersla lögð á byggð svæði. Verkefnið stöðvaðist árið 1905 vegna fjárskorts en hófst síðan á ný.

Á árunum 1906–1914 var unnið nær samfelldt (að undanskildu árinu 1909) og þá lauk mælingum á:

- Suðurlandi
- Vesturlandi
- og norður að Húnaflóa.

Herforingjaráðskortin

Árangurinn var 117 kortblöð sem náðu yfir um þriðjung landsins, einkum suður- og vesturhluta þess.

Kortin voru gerð í mælikvarða 1:50.000 og eru almennt þekkt sem Herforingjaráðskortin, eftir þeim aðila sem stóð að verkinu.

Þau marka upphaf nákvæmrar kortagerðar á Íslandi og eru enn í dag ein mikilvægasta heimild um:

- legu gamalla reiðleiða
- þjóðleiðir
- og byggðamynstur

Atlaskortin

Kortaverkefnið þróaðist áfram á næstu áratugum og stóð í raun yfir í um 27 sumur, frá 1900 til 1940, að meðtöldum undirbúningi.

Um 70 landmælingamenn og kortagerðarmenn komu að verkinu ásamt um 300 aðstoðarmönnum, bæði íslenskum og dönskum.

Árið 1928 var stofnað Geodætisk Institut, sem tók við verkefninu af herforingjaráðinu.

Í kjölfarið voru gefin út atlaskort í mælikvarða 1:100.000, alls 87 kort, sem ná yfir allt landið.

Bæjarteikningar og sérkort

Samhliða almennum kortum voru gerðar nákvæmar uppdráttarteikningar af bæjum og þéttbýlisstöðum á árunum 1902–1920.

Þessar teikningar sýna meðal annars:

- húsaskipan
- tún og landamerki
- og þróun byggðar

Þær eru því mikilvæg heimild um íslenskt samfélag á umbreytingatíma.

Kortin í dag

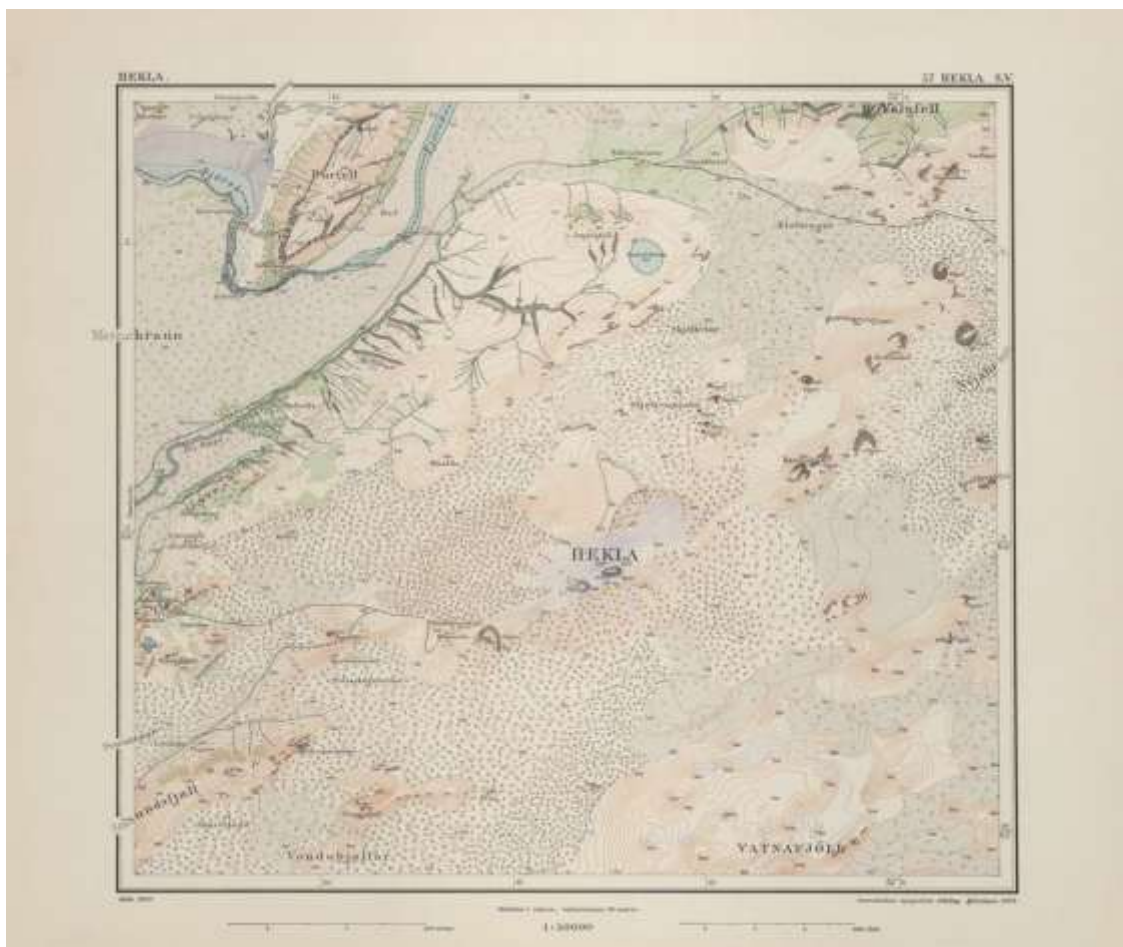
Í dag eru þessi kort aðgengileg í stafrænu formi, meðal annars hjá Landmælingum Íslands þar sem hægt er að skoða svokölluð *söguleg kort Dana* og bera þau saman við nútímakort.

Tengsl kortanna við reiðleiðir

Herforingjaráðskortin eru ómetanleg heimild fyrir rannsóknir á reiðleiðum. Á þeim má sjá með mikilli nákvæmni:

- gömlu þjóðleiðirnar
- fjallvegi eins og Kjalveg og Sprengisandsleið
- og tengingar milli byggðarlaga.

Án þessara korta væri mun erfiðara að rekja legu margra þeirra reiðleiða sem síðar urðu hluti af skipulögðu vegakerfi landsins eða eru enn notaðar af hestamönnum í dag.



Herforingjaráðskort af svæðinu umhverfis Heklu á Rangárvöllum (mælikvarði 1:50.000)

Landpóstarnir

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)



Landpóstar gegndu lykilhlutverki í að tengja saman byggðir landsins um aldir

Landpóstar ferðuðust um erfiðar leiðir yfir heiðar, sanda og ár og tryggðu að bréf, fréttir og nauðsynjar bærust milli landshluta. Þótt hlutverk þeirra hafi smám saman breyst með tilkomu nýrra samgangna lifir arfleifð þeirra áfram í gömlum leiðum landsins.

Í slóðum þeirra má enn sjá spor ferðanna þar sem landið var tengt saman á hófum hesta.

Póstleiðirnar

Póstleiðirnar byggðust að miklu leyti á eldri þjóðleiðum sem höfðu mótast í gegnum aldirnar. Þegar reglulegar póstferðir hófust var því í raun verið að nýta og styrkja það samgöngukerfi sem þegar hafði myndast í landinu.

Reglulegar póstferðir hófust á Íslandi á síðari hluta 18. aldar en urðu skipulagðari á 19. öld. Á árunum **1780–1786** hófust reglulegar póstferðir á Vestfjörðum, síðan á Norðurlandi og að lokum á Suðurlandi.

Ákvörðunin um að koma á fjórum póstleiðum, einni í hverjum landsfjórðungi, markaði tímamót. Þetta má telja fyrsta skipulega skrefið í átt að samræmdu samgöngukerfi á Íslandi. Landinu var skipt upp í póstumdæmi og ákveðnar fastar leiðir skilgreindar.

Helstu póstleiðir voru þessar:

Suður–Norður leiðin (yfir hálendið)

Frá Reykjavík, um Þingvelli, yfir Holtavörðuheði eða Kjöl, til Skagafjarðar og Eyjafjarðar. Þetta var ein mikilvægasta leiðin milli suður- og norðurlands.

Vesturleiðin

Frá Reykjavík, um Borgarfjörð, um Bröttubrekku til Breiðafjarðar og Vestfjarða. Vestfirðir voru sérstaklega einangraðir yfir veturinn.

Austurleiðin

Frá Suðurlandi yfir Skeiðarársand og Öræfi um Austfirði. Þetta var ein hættulegasta leiðin vegna jökuláa og sanda.

Hringferðir milli sýslna

Innan hvers landshluta fóru landpóstar milli prestsetra, sýslumannsetra og verslunarstaða. Oft var póstinum skipt milli pósta á ákveðnum póstskiptistöðum.

Þetta kerfi varð smám saman að eins konar grunnneti samgangna í landinu. Póstleiðirnar fylgdu eldri þjóðleiðum en styrktu jafnframt stöðu þeirra sem helstu samgönguæða landsins.

Hlutverk lúðursins

Lúðurinn sem sést á myndinni var ekki aðeins táknrænn heldur hafði raunverulegt hlutverk. Með honum gat pósturinn:

- tilkynnt komu sína í sveitir
- látið fólk vita að póstur væri kominn
- og varað við komu yfir blindhæðir eða í þoku

Í dreifbýli var þetta oft eina tilkynningarkerfið sem til var.

Vetrarferðir póstanna

Þrátt fyrir skipulagningu opnuðust engir nýir vegir strax. Póstarnir treystu áfram á hestinn, og gömlu leiðirnar voru þröngar, grýttar og oft torfærar.

Fyrir kom að póstur var borinn á bakinu ef bréfaumsvif voru lítil og hestafærð erfið.

Vetrarferðir landpóstanna voru oft sannkölluð þrautaganga. Þeir þurftu að glíma við fannfergi, harðfenni, ár sem voru ýmist ísi lagðar eða ófærar og langar leiðir milli bæja og gististaða.



Póstlest á Kolviðarhóli.

Áningarstaður á Hellsheiði þar sem landpóstar og ferðamenn hvíldu hesta sína áður en haldið var yfir heiðina eða niður í byggð. Í slíkum ferðum var hesturinn burðarás samgangna og póstlestir tengdu saman landshluta með bréfum, vörum og fréttum.

Pósturinn sem ferðafélagi

Á 19. öld fjölgaði ferðum og fólk fór smám saman að ferðast með póstinum, enda þekkti hann leiðirnar, árnar og gististaðina.

Sumir ferðuðust jafnvel hringinn í kringum landið með póstinum, þótt það tæki langan tíma.

Fyrir vikið festust í sessi ákveðnar leiðir sem síðar urðu undirstaða vegakerfis landsins. Þær fylgdu byggðum, völdu greiðfærari heiðar í stað torfærra og mótuðu í stórum dráttum þær leiðir sem þjóðvegir liggja um í dag.

Póstleiðir og gleymdir fjallvegir

Póstleiðirnar urðu grundvöllur vegakerfisins áður en vagnar og síðar bílar komu til sögunnar. Margir fornu fjallveganna um **Kjöl** og **Sprengrisand** féllu þó í gleymsku á síðari öldum, þrátt fyrir að hafa áður borið mikinn frægðarblæ.

Á 18. öld lognaðist notkun sumra fjallvega alveg út af, meðal annars vegna slysa eða útilegumannatrúar. Þótt aðeins einn raunverulegur útilegumaður, **Fjalla-Eyvindur**, sé kunnur af rituðum heimildum, ólu sagnir menn á ýmsum goðsagnakenndum ræningjum sem áttu að halda til í óbyggðum.

Lok landpóstakerfisins

Smám saman lagðist hið hefðbundna landpóstakerfi af með tilkomu vegagerðar og brúargerðar á 20. öld, ásamt aukinni bílaumferð á árunum 1915–1930 og síðar flugi.

En þrátt fyrir það lifa póstleiðirnar áfram í landslaginu og í sögu samgangna á Íslandi. Þær eru mikilvægur hluti af sögu reiðleiða landsins og sýna glögg hvernig hesturinn, þjóðleiðirnar og samgöngukerfið voru um aldir órjúfanlega tengd.

Þannig gegndu landpóstarnir lykilhlutverki í samgöngum og samskiptum þjóðarinnar um aldir. Þeir ferðuðust um erfiðar leiðir, yfir heiðar, sanda og ár, oft við krefjandi aðstæður þar sem bæði þekking og úthald réðu úrslitum. Ferðir þeirra tengdu saman byggðir landsins og tryggðu að fréttir, bréf og nauðsynjar bærust milli landshluta. Þótt hlutverk þeirra hafi smám saman breyst með tilkomu nýrra samgangna lifir arfleifð þeirra áfram í gömlum leiðum landsins, þar sem enn má sjá spor ferðanna.

Með hófatökum þeirra og sporum mörkuðum í klappir var landið tengt saman.

Hestar, kerrur og fyrstu vegirnir

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Fram undir lok 19. aldar var hesturinn helsta samgöngutæki landsmanna. Ferðalög fóru fram eftir reiðleiðum sem höfðu mótast í gegnum aldirnar og vegir í nútímaskilningi voru víðast hvar óþekktir.

Erlendir ferðamenn lýstu íslenska hestinum sem úthaldsgóðum og liprum ferðafélaga, en undruðust jafnframt hversu frumstætt vegakerfið var.

Ferðalög fóru víða fram eftir mjóum og torfærum slóðum sem höfðu mótast af langvarandi umferð hesta. Íslendingar höfðu sjálfir lítið til samanburðar, en virtu þó hestana og treystu þeim. Ferðalög voru þó oft erfið og hættuleg. Vegir voru grýttir, holóttir eða blautir, ár óbrúaðar og víða þurfti að reka hesta yfir á sundi.



Frá konungskomunni árið **1921**, á leið til Þingvalla eftir gamla Þingvallaveginum á Mosfellsheiði. Í kerrunni situr **Alexandra drottning Danmerkur**, næstur á gráum hesti er hans hátign Kristján X, en fylgdarlið konungshjónanna ríður á eftir.

Talið er að gerð svokallaðs „Kóngsvegar“ árið 1907 hafi kostað fjárhæð sem nam allt að tveimur heildarférlögum íslenska ríkisins á þeim tíma.

Hestakerrur og fyrstu umbæturnar

Fyrstu umbætur á vegum fólust einkum í því að ryðja grjóti af verstu leiðum og gera þær greiðfærari fyrir hesta.

Með tilkomu hestakerra urðu kröfur um betri vegi meiri og smám saman hófust markvissari vegabætur.

Erfiðleikar ferðalaga lifa enn í örnefnum eins og Leggjabrjótur og Ófærur, sem bera vitni um þær raunir sem ferðamenn þurftu að þola.

Þegar farið var að bæta helstu leiðir fyrir hesta opnuðust jafnframt möguleikar á frekari vegagerð og að lokum á því að gera leiðir færar fyrir hestakerrur.

Vegleysur og vondar aðstæður fyrir vagna og kerrur ollu því sennilega að þau voru minna notuð hér en í nágrannalöndunum. Notkun þeirra var þó ekki óþekkt á 13. öld ef marka má Sturlungu og löngu seinna, árið 1754, fluttist Jón eldklerkur Steingrímsson með börn og bú á vagni milli bæja í Skagafirði. Undir lok 19. aldar var farið að nota kerrur og vagna í meira mæli. Aktygi til dráttar voru þá flutt til landsins, en fljótlega var farið að framleiða íslensk aktygi sem hentuðu íslenska hestinum betur til kerru- og vagndráttar.

Með aukinni kerrunotkun hófust fyrstu raunverulegu vegabæturnar. Um aldamótin 1900 voru vegir fyrir póstvagna og aðrar hestakerrur ruddir á fáeinum leiðum, en verulegur skriður komst ekki á vegagerð í öllum landshlutum fyrr en bílar komu til landsins á fyrri hluta 20. aldar. Í fyrstu þræddu veginir gamlar hlykkjóttar reiðgötur sem kræktu fyrir hóla, börð og fúafen, en fljótlega fóru menn að leggja vegi eftir nýjum og beinni leiðum

Kerrurnar sem notaðar voru hér á landi voru yfirleitt einfaldar, með einum öxli og tiltölulega léttbyggðar. Þær voru þó oft klunnalegar á íslenskum vegum. Eitthvað var einnig til af tveggja öxla vögnum, meðal annars í tengslum við konungskomuna árið 1907.

Hestakerrur komu til landsins um aldamótin 1900 og áttu tiltölulega stutt blómaskeið áður en bílar tóku við hlutverki þeirra.

Á þessum tíma voru jafnvel uppi hugmyndir um járnbraut frá Reykjavík til Suðurlands, sem þó urðu aldrei að veruleika.

Undir lok 19. aldar hafði vegagerð tekið að þróast í átt að því að gera leiðir færar fyrir kerrur og vagna.

Þessi þróun lagði grunn að frekari vegabótum sem síðar urðu forsenda fyrir tilkomu vélknúinna farartækja.

Bílar taka við

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Upphaf 20. aldar markaði þáttaskil í samgöngusögu Íslands.

Með komu fyrstu bifreiðanna tók við nýr tími þar sem vélknúin farartæki fóru smám saman að ryðja sér til rúms á kostnað hestanna.

Árið 1904 kom fyrsti bíllinn til Íslands, svonefndur Thomsen-bíll. Hann vakti mikla athygli en reyndist illa við íslenskar aðstæður þar sem vegir voru fáir og víða lítið annað en breikkaðar reiðgötur.

Bíllinn átti því erfitt með að komast leiðar sinnar og þurfti stundum aðstoð hesta til að komast upp brekkur eða yfir torfærur. Bíllinn var þó aðeins í notkun í stuttan tíma áður en hann var sendur aftur úr landi.



„**Thomsenbíllinn**“ var nefndur svo eftir danska kaupmanninum Ditlev Thomsen. Fékk hann styrk frá Alþingi upp á 2.000 krónur til að kaupa bílinn í Kaupmannahöfn.

Bíllinn var af gerðinni Cudell, notaður fjögurra sæta blæjubíll og þótti hinn mesti gallagripur. Hann var kraftlaus og dugði illa í íslenskri veðráttu og vegleysum.

Thomsen réð Þorkel Clementz til að vera bílstjóri og sótti hann námskeið í Danmörku en ári eftir að bíllinn kom til landsins var hætt að nota bílinn.

Árið 1908 var bíllinn síðan sendur aftur út en öld seinna, árið 2008 smíðaði Sverrir Andrússon á Selfossi endurgerð hans. Á þessum tíma mættust á sömu leiðum ólíkir samgönguhættir þar sem hestar, kerrur og bílar deildu sömu slóðum.

Síðar komu bílar af gerðinni **Overland** og **Ford**. Ford-bíllinn þótti sérstaklega hentugur við íslenskar aðstæður, meðal annars vegna þess að hann „**flaut betur á drullunni**“, eins og sagt var á þeim tíma.

Umbrotatími samgangna

Þegar bílum fór að fjölga taldi Alþingi þörf á lagasetningu um bíla. Árið **1914** fór nefnd frá Reykjavík til Suðurlands og lýsti ástandi veganna meðal annars þannig:

„Þjóðvegurinn austur er víða skemmdur ... og víða sökkvandi mýri með djúpum vagnförum.“

Á þessari ferð mættu þeir á um 70 km vegarkafla:

- 40 bílum
- 210 hestakerrum
- 15–20 nautgripum
- um 80 hestum

Þetta lýsir vel þeim umbreytingatíma þegar gömul og ný samgöngutæki mættust á sömu leiðum. Reiðmenn og kerrufólk voru oft ósátt við bíla, töldu þá hræða fé og torvelda ferðalög. Slíkir árekstrar milli ólíkra samgönguhátta sýndu jafnframt hversu veikburða vegakerfið var á þessum tíma.

Bílaöldin og breytingar á samgöngum

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Á fyrstu áratugum 20. aldar urðu þáttaskil í samgöngusögu Íslands. Með tilkomu bifreiða og aukinni vegagerð tók samgöngukerfi landsins að breytast hratt og nýjar kröfur voru gerðar til leiða og innviða. Hlutverk reiðleiða sem helstu samgönguæða minnkaði smám saman og nýtt vegakerfi, ætlað vélknúnum farartækjum, tók við.

Í upphafi voru aðstæður þó erfiðar. Vegir voru víða lítið annað en breikkaðar reiðgötur eða grýttar slóðir sem hentuðu illa fyrir bíla. Þrátt fyrir það fór bílaeign hægt en örugglega vaxandi og með henni jókst þrýstingur á umbætur í vegagerð. Alþingi setti fyrstu reglur um bifreiðar og akstur og sífellt meiri áhersla var lögð á að gera vegi greiðfæra og örugga fyrir vélknúna umferð.

Þessi þróun markaði upphaf nýs samgöngukerfis sem á fáum áratugum umbreytti ferðamáta landsmanna. Á sama tíma breyttist hlutverk reiðleiða. Þær hurfu ekki úr landslaginu, heldur misstu stöðu sína sem meginæðar samgangna og urðu í auknum mæli hluti af menningararfi þjóðarinnar og grundvöllur að skipulagðri uppbyggingu reiðvega á síðari tímum.

Vegakerfið tekur að breytast

Með fjölgun bíla varð ljóst að gömlu reiðleiðirnar dugðu ekki lengur sem helstu samgönguæðar landsins. Nýir vegir voru lagðir með það að markmiði að gera akstur mögulegan milli helstu byggðarlaga.

Vegagerð tók smám saman mið af þörfum bílaumferðar. Vegir voru breikkaðir, yfirborð þeirra bætt og síðar hófst markviss brúargerð yfir stærstu ár landsins. Þessi þróun markaði upphaf þess vegakerfis sem síðar varð undirstaða nútíma samgangna á Íslandi.

Á sama tíma breyttist hlutverk margra gamalla reiðleiða. Sumar þeirra urðu hluti af nýjum vegum en aðrar féllu smám saman úr notkun. Slóðir sem áður höfðu verið helstu samgönguæðar landsins urðu á fáeinum áratugum að lítt notuðum götum í landslaginu.

Hnignun margra reiðleiða

Með aukinni bílaumferð og breyttum samgönguháttum fór notkun margra reiðleiða að minnka. Ferðalög milli landshluta sem áður höfðu tekið marga daga á hestum urðu á skömmum tíma mun hraðari með vélknúnum farartækjum.

Þessi þróun hafði í för með sér að sumar fornar leiðir féllu í gleymsku. Á meðan nýir þjóðvegir tengdu saman helstu byggðir landsins voru margar gömlu þjóðleiðirnar aðeins notaðar af bændum á nærliggjandi svæðum eða hestamönnum sem héldu áfram að ferðast eftir þeim.

Þrátt fyrir þetta lifðu margar leiðir áfram í landslaginu og í minni fólks. Slóðirnar má víða enn sjá sem hófför í klöpp, vörðum á heiðum og gömlum vaðstöðum við ár.



Bílalest við Kolviðarhól snemma á tuttugustu öldinni

Bílar á Hellisheiði á fyrstu áratugum 20. aldar.

Vegirnir voru þá enn grófir moldarvegir og víða lítið breyttir frá eldri reiðleiðum og vagnvegum. Með tilkomu bíla hófst nýtt tímabil í samgöngusögu Íslands þar sem gamla og nýja samgöngukerfið mættust á sömu leiðum — en á skömmum tíma tók hið nýja við og umbreytti ferðamáta þjóðarinnar.

Nýtt samgöngukerfi

Á fyrstu áratugum 20. aldar tók samgöngukerfi landsins því að taka á sig nýja mynd. Vegir, bílar og síðar vörubílar og rútur breyttu ferðamynstri landsmanna og tengdu byggðir landsins með nýjum hætti.

Þrátt fyrir þessa þróun hvarf hesturinn ekki úr íslensku samfélagi. Hann hélt áfram að gegna mikilvægu hlutverki í landbúnaði, ferðalögum og síðar í íþróttum og ferðamennsku.

Þar lauk sögu hófsins sem burðarás samgangna og vélin tók við.

Reiðleiðir sem menningarminjar

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)



Fógetastígur í Garðahrauni, greinileg slóð í landslaginu sem varðveitir minningu um gamla þjóðleið. Slíkir troðningar eru víða enn sýnilegr þar sem hestar og ferðamenn mörkuðu leiðir sínar um aldir. Þær eru lifandi minjar um samgöngusögu landsins. Ljósmynd Ferlir

Þegar vegagerð hófst af alvöru og vélknúin farartæki tóku smám saman við hlutverki hestsins breyttist staða gömlu reiðleiðanna. Leiðir sem um aldir höfðu verið helstu samgönguæðar landsins misstu hlutverk sitt sem daglegar ferðaleiðir, en hurfu þó ekki úr landslaginu.

Í slóðum þeirra má enn rekja spor kynslóða sem ferðuðust um landið á hestum.

Hófför í klöppum, vörður á heiðum og gamlir vaðstaðir bera vitni um samgöngusögu sem spannar aldir. Margar þessara leiða hurfu að hluta undir nýja vegi en aðrar féllu einfaldlega í gleysku þegar ferðamynstur breyttist. Slóðir sem áður höfðu verið troðnar af hestum og ferðamönnum urðu smám saman grónar eða máðust út af landinu.

Þrátt fyrir það eru víða enn greinileg merki þessara fornu leiða í landslaginu. Hófför í klöppum, vörður á heiðum, gömul vöð og slóðir bera vitni um þá tíð þegar þjóðleiðirnar tengdu saman byggðir landsins.

Þannig urðu gömlu reiðleiðirnar smám saman hluti af menningararfi landsins – minjar um þann tíma þegar hesturinn var helsta samgöngutæki Íslendinga og þjóðleiðirnar lífæð milli byggðarlaga.

Á síðari hluta 20. aldar fór vaxandi áhugi að vakna á því að varðveita þessar leiðir sem hluta af menningararfi þjóðarinnar. Þær eru ekki aðeins minjar um ferðalög fyrri alda heldur einnig vitnisburður um hvernig Íslendingar aðlöguðu sig að erfiðu landi og byggðu upp samgöngukerfi sitt áður en nútíma vegir komu til sögunnar.

Reiðleiðir eru því ekki aðeins leifar liðinnar samgöngutíðar heldur mikilvægar menningarminjar. Þær segja sögu um búsetu, samskipti og aðlögun mannsins að landi þar sem náttúran setti skýr mörk. Í gegnum aldirnar tengdu þessar leiðir saman byggðir landsins og gerðu fólki kleift að lifa og starfa í dreifðu samfélagi.

Á síðari áratugum hefur aukin áhersla verið lögð á að skrá, varðveita og viðhalda reiðleiðum landsins. Þær eru í dag mikilvægar fyrir hestamennsku, útivist og ferðapjónustu og gegna jafnframt hlutverki sem lifandi tenging milli fortíðar og nútíðar.

Reiðleiðir Íslands eru þannig bæði minjar um fortíðina og lifandi hluti af nútímanum.

Þær minna okkur á að um aldir var landið ferðað á hófum hesta og að í slóðum þeirra lifir enn saga ríðandi þjóðar.

Reiðtygi fyrri alda – hluti af menningararfi reiðleiðanna

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)



Söðull skreyttur látúni. Ljósmynd Þjóðminjasafn Íslands

Samspil manns, hests og lands

Íslenski hesturinn var um aldir burðarás samgangna í landinu. Á baki hans og með hans aðstoð fluttust menn, varningur og hugmyndir milli landshluta. Í þessu harðbýla landi mótaðist sérstakur búnaður – reiðtygi og klyfjareiðskapur – sem var ekki aðeins verkfæri heldur hluti af menningu og daglegu lífi þjóðarinnar.

Búnaðurinn var ætíð mótaður af hlutverki hestsins hverju sinni. Þegar riðið var létt yfir var notast við þófa, hnakk eða söðul, en þegar flytja þurfti varning tók við klyfjareiðskapurinn með reiðingi og klyfbera. Þessi einföldu en snjöllu tæki gerðu Íslendingum kleift að nýta landið, þrátt fyrir vegleysur og erfiðar aðstæður.

Frá einfaldleika til sérhæfingar

Elsti og algengasti reiðbúnaðurinn var reiðþófi – mjúk ullardýna sem var bæði einföld í gerð og þægileg í notkun. Við hann var hægt að bæta reiðskinni eða ábreiðu, og með einföldum ístöðum og gjörðum varð til fullnægjandi reiðbúnaður fyrir daglegt líf. Þessi lausn var lengi ríkjandi meðal almennings og mótaði íslenska reiðmennsku um aldir.

Samhliða þessu þróuðust glæsilegri söðlar hjá efnameiri mönnum. Standsöðlar miðalda með háum bríkum en viku síðar fyrir léttari hnökkum, og á 19. öld urðu áhrif erlendra strauma augljós þegar nútímaleg söðlasmíði festi rætur. Þessi þróun markar í raun umskipti frá heimilisiðn til sérhæfðs handverks.

Sérstakur þáttur í þessari sögu eru kvensöðlarnir. Sveifarsöðullinn, þar sem konur sátu þversum á hestinum, endurspeglar bæði tíðaranda og samfélagslega stöðu. Með tilkomu nýrri gerða undir lok 19. aldar breyttist það og konur fóru í auknum mæli að ríða eins og karlar – klovvega í hnakk.

Stjórn og öryggi

Beisli og mál gegndu lykilhlutverki í samskiptum manns og hests. Frá einföldum hringamélum til stangabeisla þróaðist búnaður sem gaf meiri stjórn en krafðist jafnframt meiri kunnáttu. Skeifur urðu einnig ómissandi, enda slitnuðu hófar hratt á grýttu landi. Járnun hesta var því ekki aðeins þægindi heldur forsenda ferðalaga.

Ístöð, sem komu til sögunnar snemma, breyttu reiðmennsku verulega. Þau juku stöðugleika og gerðu reiðmönnum kleift að beita sér betur, hvort heldur var á ferð eða við vinnu.

Klyfberinn – burðarás flutninga

Ef reiðtygin tengjast ferð mannsins, þá tengist klyfberinn sjálfri afkomu hans. Hann var helsta flutningstæki landsmanna fram á 20. öld. Með honum voru hey, vistir, verslunarvarningur og jafnvel heimili heilra fjölskyldna flutt milli staða.

Klyfberinn var einfaldur að gerð en afar úthugsaður: trébogi yfir hrygg hestsins, klakkar til að hengja varning og reiðingur til að hlífa bakinu. Hestalestir, þar sem hver hestur fylgdi öðrum, voru algeng sjón á þjóðleiðum landsins og ómissandi hluti af samgöngukerfi fyrri alda.



Myndatexti:

Klyfberi á reiðingi.

- 1 – klakkur
- 2 – klyfberabogi
- 3 – hliðarfjöl
- 5 – silar
- 6 – móttak
- 7 – hagldir (þófasylgja)
- 8 – gjarðir
- 10 – innanundirlag
- 11 – reiðingur
- 12 – klakktorfa

Dráttur og umbreyting

Hestar voru einnig nýttir til dráttar, einkum sleða og síðar vagna. Þó takmörkuðu vegleysur notkun slíkra tækja lengi vel. Það var ekki fyrr en með vegabótum á 19. og 20. öld að kerrur og vagnaakstur urðu algengari.

Með tilkomu véla breyttist þetta landslag hratt. Hlutverk hestsins sem burðar- og dráttardýrs vék fyrir vélknúnum tækjum, og með því hurfu hestalestir smám saman af þjóðleiðum.



Skeifur eða hestajárn

Járnun var forsenda ferðalaga um grýtt land



Reiðpófi, 1 volki, 2 reiði, 3 hamól, 4 þófi, 5 þófahringja, 6 tréistöð

Arfleifðin

Reiðtygi fyrri alda eru meira en verkfæri – þau eru heimildir um lífnaðarhætti, útsjónarsemi og náið samspil manns og hests. Í þeim má lesa hvernig þjóðin lagaði sig að landi sínu og nýtti það við krefjandi aðstæður.

Þótt hlutverk þeirra hafi breyst lífa þau áfram í menningu okkar – í hestamennsku samtímans og í þeim reiðleiðum sem enn marka landið.



Hellisheiði og leiðir milli landshluta

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Hellisheiði hefur um aldir verið ein mikilvægasta samgönguleið milli Suðurlands og byggða á suðvesturhorni landsins.

Um hana lágu þjóðleiðir sem tengdu saman byggðir og gegndu lykilhlutverki í ferðum manna, flutningum og samskiptum.



Djúp för í klöppum sem myndast hafa eftir járnaða ferðahesta á þjóðleiðinni yfir Hellisheiði. Slík för eru skýr vitnisburður um mikla umferð um leiðina á fyrri tíð. Ljósmynd frá Ferlir

Þjóðleiðir yfir Hellisheiði

Yfir Hellisheiði lágu nokkrar leiðir sem þróuðust með tímanum eftir aðstæðum og notkun. Þær mótuðust af landslagi, veðri og reynslu ferðamanna og urðu að hluta af því samgöngukerfi sem tengdi saman byggðir landsins. Áður en akvegir komu til sögunnar lá hér ein fjölfarnasta þjóðleið landsins. Hún tengdi saman byggðir við Faxaflóa og Árnassýslu og var jafnframt hluti af stærra leiðakerfi sem lá áfram austur um sveitir og norður yfir hálendið.

Leiðin yfir Hellisheiði mótaðist af landinu sjálfu. Hún lá yfir hraunbreiður, milli fellanna og yfir mýrlendi þar sem greiðfærast var hverju sinni. Með tíð og tíma mynduðust djúp för í klappir og jarðveg eftir járnaða hesta, hestalestir og vagnferðir. Þessi för eru enn víða sýnileg og bera vitni um aldalanga umferð.

Yfir Hellisheiði voru einnig reistir leiðarvísar í formi varða. Á nítjándu öld voru sagðar vera yfir hundrað vörður á leiðinni, enda var hún mikið farin á vetrum þegar snjór jafnaði landslagið og vörðurnar urðu mikilvægar til að halda rétttri stefnu.

Samkvæmt örnefnalýsingum lá hinn forni vegur frá Kambabrunn í stefnu á Hellisskarð og síðan yfir Bolavelli, vestur með Húsmúla og niður á Norðurvelli við Svínahraun. Þar tengdist hann leiðum við Lyklafell sem greindust þar til nokkurra átta. Meðal annars niður í Mosfellssveit, eða áfram til vesturs hjá Elliðakoti, Hólmi, Ártúni og áfram til Reykjavíkur. Ferðalög yfir heiðina voru þó ekki alltaf auðveld. Veður gátu verið válynd og snjóalög mikil yfir vetrarmánuðina. Því skiptu áningarstaðir miklu máli. Mikilvægastur þeirra var Kolviðarhóll sem varð um aldir helsti viðkomustaður ferðamanna á leið yfir heiðina.

Opinber vegagerð á Hellisheiði

Mikil breyting varð á stöðu leiðarinnar með vegalögum frá 15. október 1875. Árið eftir var Hellisheiði formlega talin meðal fjallvega landsins og samkvæmt lögnum skyldi allur kostnaður við vegabætur á slíkum vegum greiðast úr landssjóði. Alþingi hafði veitt 15.000 krónur til fjallvegabóta fyrir árin 1876 og 1877 og í samtímafrétt Ísafoldar í desember 1876 kemur fram að þá um sumarið hafi þegar verið byrjað lítillega á vegabótum á Hellisheiði. Fjárveitingin var sameiginleg fyrir fjallvegi landsins og því verður ekki ráðið af henni hversu stór hluti rann sérstaklega til Hellisheiðar.

Á næstu árum tók við markvissari vegagerð. Vegur um Svínahraun var lagður 1877–1878 og sumarið 1880 vann Eiríkur Ásmundsson í Grjóta með flokki manna að upphlöðnum vegi vestur yfir Hellisheiði og um Kamba. Vegurinn, sem síðar hefur verið nefndur Eiríksvegur eða Eiríksgata, fylgdi að hluta hinni fornu þjóðleið um Hellisskarð. Samtímaferðamaður lýsti árið 1880 vegunum yfir Svínahraun og Hellisheiði sem allvel gerðum, en taldi fimm álna breidd þeirra of litla þar sem hestalestir áttu erfitt með að mætast. Sú lýsing minnir á að þessir fyrstu lögðu vegir voru enn fyrst og fremst gerðir fyrir hesta, lestir og vaxandi vagnferðir.

Eiríksvegurinn var hins vegar víða of brattur fyrir vagnasamgöngur. Árið 1894 hófst því lagning nýs vagnfærs vegar yfir Hellisheiði og niður Kamba og árið 1895 var gert ráð fyrir að ljúka veginum til Varmár ásamt lagfæringum á Svínahraunsvegi. Nýja leiðin var færð frá Hellisskarði, suður fyrir Reykjafell og um Hveradali. Þar með urðu skýr þáttaskil: hin aldagamla reiðleið vék smám saman fyrir skipulögðum vagnvegi sem síðar varð undirstaða akvegur yfir heiðina.

Í dag eru þessar leiðir ekki aðeins hluti af samgöngusögu landsins heldur einnig mikilvægar menningarminjar. Klapparföör, vörður og gömul leiðarstæði bera vitni um hvernig kynslóðir ferðamanna mótuðu leiðir sínar yfir heiðina og skildu eftir sig spor sem enn má sjá eftir margar aldir.



Þjóðleiðin mörkuð í klöpp

Á sléttum hraunhellum hefur umferð alda grafið greinileg hófför í bergið. Á slíkum stöðum má enn fylgja leiðinni eftir eins og hún lá fyrir ferðamenn fyrri tíma. Þjóðleiðin liggur víða yfir sléttar hraunhellur þar sem hófför hesta hafa markað varanleg spor í bergið. Ljósmynd frá Ferlir



Á sumum köflum liggur hin forna leið enn greinilega í landslaginu þar sem jarðvegur hefur markast af umferð hesta og vagna, hér um Hellisskarð. Ljósmynd frá Ferlir



Rústir eða skjól sem tengjast ferðalögum yfir Hellisheiði. Slík mannvirki gátu veitt ferðamönnum skjól á leiðinni yfir fjallið. Ljósmynd frá Ferlir

Hellukofinn – skjól ferðamanna



Ein merkust minja við þessa leið er **Hellukofinn**, lítið sæluhús byggt úr hraunhellum um 1830. Kofinn stendur skammt norðan við hina fornu leið yfir heiðina og var reistur af Þórði Erlendssyni bónda á Völlum í Ölfusi. Ljósmynd frá Ferlir

Hellukofinn er hlaðinn úr flötum hraunhellum og er aðeins um tveir metrar í þvermál að innan. Þrátt fyrir smæð sína gegndi hann mikilvægu hlutverki sem skjól fyrir ferðamenn í vondum veðrum sem gátu skolið á fyrirvaralaust á heiðinni.

Kofinn var reistur á sama stað og áður hafði staðið **Biskupsvarða**, stór varða sem sögð var hafa verið hlaðin í kross með skjóli í kverkunum.

Hellukofinn var friðlýstur árið 1971 og telst í dag meðal merkustu minja um ferðalög yfir Hellisheiði.

Járn við jörðu

Myndirnar af klöppunum á Hellisheiði segja sína eigin sögu. Þar má sjá djúpar rásir sem myndast hafa við endurtekið álag hófa og skeifna hestanna við klappirnar.

Þær minna á að um aldir var **hesturinn helsta samgöngutæki landsmanna** og að leiðir eins og þessi voru slagæðar samfélagsins — farvegir verslunar, ferðalaga og samskipta milli landshluta.

Mosfellsheiðaleiðir

Þó hér sé helst getið þjóðleiðarinnar yfir Hellsheiði lágu fjölmargar aðrar leiðir frá suðvesturhluta landsins austur um sveitir. Þessar leiðir lágu flestar um Mosfellsheiði og er þar Gamli Þingvallavegurinn hvað þekktastur. Áhugasömum um þessar leiðir skal bent á ritið Mosfellsheiðarleiðir sem var útgefið 2019 af Ferðafélagi Íslands.



Ritið hefur að geyma 23 göngu- og reiðleiðir með kortum og hnitum af gömlum leiðum á Mosfellsheiði.

Höfundar eru Bjarki Bjarnason, Jón Svanþórsson og Margrét Sveinbjörnsdóttir.

Kolviðarhóll – hjarta samgangna yfir Hellisheiði

← Til baka í Efnisyfirlit



Kolviðarhóll um 1910

Í aldaraðir var Hellisheiði ein fjölfarnasta samgönguleið landsins. Um hana lágu þjóðleiðir milli Suðurlands og Reykjavíkur og yfir heiðina fóru bændur, kaupmenn, embættismenn, landpóstar og ótal almennir ferðamenn. Leiðin var þó löng og oft hættuleg. Veður gátu skipst á augabragði, þókan lagst yfir heiðina og snjóbyljir gert jafnvel vönustu ferðamenn ráðalausar. Á þessari leið varð Kolviðarhóll smám saman eitt mikilvægasta athvarf ferðamanna á Íslandi og gegndi lykilhlutverki í samgöngusögu þjóðarinnar.

Forna leiðin yfir Hellisheiði

Hin forna reiðleið lá af Kambabrunn niður um Hellisskarð, yfir Bolavelli, vestur með Húsmúla og áfram um Norðurvelli og Svínahraun til byggða í Mosfellssveit. Um þessa leið fóru kynslóðir Íslendinga ríðandi með hestalestir, varning og póst og hún var um aldir ein helsta samgönguæð landsins.

Þrátt fyrir mikla umferð voru leiðarmerki fá og vörður gisnar. Í dimmviðrum eða fannfergi gat verið nær ómögulegt að rata og heimildir greina frá því að nær árlega hafi einhver

orðið úti á Hellisheiði. Ferðamenn urðu því að treysta jafnt á eigin reynslu sem ratvísi hestanna, sem oft fundu leiðina þegar mennirnir sáu ekki handa sinna skil.



Rústir sæluhússins við Draugatjörn, Ljósmynd Ferlir

Frá sæluhúsi að gestastofu

Vegna þeirrar hættu sem fylgdi ferðum yfir Hellisheiði var reist sæluhús við Draugatjörn árið 1703. Það reyndist þó illa staðsett og erfitt að finna þegar verst lét. Um 1830 var Hellukofinn reistur sem annað skjól á sjálfri heiðinni. Árið 1844 reis síðan nýtt timbursæluhús uppi á Kolviðarhóli eftir fjársöfnun austan heiðar og vestan. Þar var staðurinn sýnilegri af leiðinni og aðgengilegri ferðamönnum í óveðrum, og Kolviðarhóll tók smám saman við hlutverki helsta athvarfs vegfarenda.

Þegar umferð jókst dugði gamla sæluhúsið ekki lengur. Árið 1878 reis veglegra og varanlegra gistihús á Kolviðarhóli, reist með samskotum og opinberum stuðningi. Þar voru herbergi fyrir ferðamenn, eldhús og hesthús og staðurinn þróaðist fljótt í þjónustumiðstöð við eina fjölförnustu þjóðleið landsins. Opinber aðkoma að Kolviðarhóli jókst síðan enn frekar: mannvirki þar komust í opinbera eigu á síðari hluta 19. aldar og í Alþingistíðindum 1901 kemur fram að rúmlega 4.000 krónum hafði verið varið úr opinberu fé til nýs sæluhúss á Kolviðarhóli. Sæluhús, hesthús og gisting voru þannig ekki aðeins einkarekin þjónusta heldur hluti af þeim innviðum sem héldu samgöngum yfir Hellisheiði gangandi.



Kolviðarhóll var lykiláningarstaður þar sem ferðamenn gátu fengið skjól og hvíld

Póststöð og hestaskipti

Með tilkomu reglulegra póstferða varð Kolviðarhóll einnig mikilvæg póststöð á leiðinni milli Reykjavíkur og Suðurlands. Þar var skipt um hesta, pósturinn fluttur milli ferða og ferðamenn gátu hvílst áður en lagt var í síðasta áfangann yfir heiðina.

Slík hestaskipti voru nauðsynleg á löngum ferðaleiðum. Hestar sem báru póst eða ferðamenn þurftu reglulega hvíld og nýir hestar tóku við. Þannig varð Kolviðarhóll einn af lykilstöðum samgangna yfir Hellisheiði og órjúfanlegur hluti póstsamgangna landsins.

Gestgjafar þjóðleiðarinnar

Fyrstu ábúendur á Kolviðarhóli bjuggu við erfiðar aðstæður. Ferðamenn höfðu oft eigið nesti, tekjur af greiðasölu voru litlar og aðdrættir erfiðir. Þrátt fyrir það lögðu fyrstu gestgjafarnir grunninn að þeirri þjónustu sem síðar gerði Kolviðarhól landsfrægan.

Þáttaskil urðu þegar Jón Jónsson og síðar Guðni Þorbergsson tóku við búskapnum. Þeir bættu ræktun landsins, aðstöðu fyrir hesta og ferðamenn og sköpuðu rekstrargrundvöll sem gerði staðinn að einni þekktustu gestastofu landsins.

Sigurður og Valgerður

Árið 1906 tóku Sigurður Daníelsson og eiginkona hans Valgerður Þórðardóttir við búskap á Kolviðarhóli. Með þeim hófst blómaskeið staðarins.

Þau stækkuðu túnin, byggðu ný útihús og árið 1929 reis hið glæsilega steinsteypta gistihús eftir teikningum Guðjóns Samúelssonar, húsameistara ríkisins. Húsið þótti eitt glæsilegasta gistihús landsins utan kaupstaða og var búið öllum helstu nútímaþægindum.

Ríkið studdi þessa uppbyggingu með beinum hætti. Í fjárlögum fyrir 1930 var Sigurði Daníelssyni veitt 6.000 króna fyrri greiðsla til byggingar á Kolviðarhóli og önnur 6.000 króna greiðsla fylgdi árið eftir. Heildarframlagið nam því 12.000 krónum. Styrknum fylgdi skýr þjónustuskýlda: á húseiganda skyldi hvíla sú kvöð að halda uppi gistingu og greiðasölu fyrir ferðamenn undir eftirliti atvinnumálaráðherra. Þetta sýnir glöggð að stjórnvöld litu á Kolviðarhól sem hluta af samgöngukerfi þjóðarinnar, en ekki aðeins sem venjulegt gistihús.

Á sama tíma var einnig varið opinberu fé til að halda sjálfri leiðinni opinni. Í fjárlögum var veittur 5.000 króna styrkur til þess að halda uppi vetrarflutningum yfir Hellisheiði. Þar má sjá hvernig hlutverk ríkisins hafði þróast: fyrst var fé lagt í reið- og vagnveginn og sæluhús fyrir menn og hesta, en með bílaöldinni bættist við sérstakur stuðningur til að tryggja vetrarsamgöngur yfir heiðina.



Kolviðarhóll um 1930. Hið glæsilega gistihús sem reist var árið 1929 eftir teikningum Guðjóns Samúelssonar, húsameistara ríkisins. Á þessum tíma var Kolviðarhóll orðinn ein þekktasta gestastofa landsins og mikilvægur áningarstaður ferðamanna á leið yfir Hellisheiði.

Guðjón Samúelsson (1887–1950)

Guðjón Samúelsson var fyrsti húsameistari ríkisins og einn áhrifamesti arkitekt Íslands. Eftir teikningum hans risu meðal annars Hallgrímskirkja, Þjóðleikhúsið, Háskóli Íslands, Akureyrarkirkja og fjöldi opinberra bygginga víða um land.

Árið 1929 teiknaði hann hið glæsilega gistihús á Kolviðarhóli, sem var eitt fullkomnasta gistihús landsins utan kaupstaða. Húsið varð tákn um nýtt tímabil í samgöngum yfir Hellisheiði, þar sem hefðbundin hestamennska og vaxandi bílaumferð mættust á einum stað. Þegar húsið var rífið árið 1977 töldu margir að þar hefði glatast eitt merkasta samgöngumannvirki Íslands og eitt athyglisverðasta verk Guðjóns Samúelssonar utan þéttbýlis.

En það sem gerði Sigurð og Valgerði þjóðkunn var ekki fyrst og fremst húsakosturinn heldur mannúðin. Dyrnar á Kolviðarhóli stóðu ætíð opnar. Þar fengu hraktir ferðamenn skjól, mat og hlýju á hvaða tíma sólarhrings sem var. Sigurður lagði ítrekað af stað í leit að fólki sem talið var í hættu uppi á heiðinni, oft í blindhríð og viðsjárverðu veðri, á meðan Valgerður tók á móti þeim sem bjargað var, hlúði að þeim og annaðist af einstakri alúð. Löngu áður en skipulagðar björgunarsveitir urðu til gegndi Kolviðarhóll því hlutverki sem óformleg björgunarstöð Hellisheiðar.

Ferðir yfir Hellisheiði

Ferðir yfir Hellisheiði voru meðal erfiðustu ferðalaga um landið. Fólk lagði gjarnan af stað í björtu og góðu veðri en gat skömmu síðar lent í stórhríð eða þoku þar sem vörður og slóðir hurfu í fannfergi. Hópar héldu því gjarnan þétt saman og oft var sagt að hestarnir myndu leiðina betur en mennirnir sjálfir þegar skyggni brást.

Þegar loks sást til Kolviðarhóls úr fannferginu þótti það jafnan mikill léttir. Þar beið skjól, ylur og hvíld eftir erfiða ferð og því varð staðurinn tákn öryggis fyrir ótal kynslóðir ferðamanna.



Mynd tekin við Kolviðarhóll þegar Friðrik VIII Danakonungur ferðaðist um Ísland árið 1907. Fremstur ríður konungurinn á hvítum hesti en við hlið hans er Hannes Hafstein ráðherra.

Konungsferðin 1907

Þegar Friðrik VIII Danakonungur heimsótti Ísland sumarið 1907 var ráðist í umfangsmikla vegagerð og vegabættur vegna ferðar hans um Suðurland. Hinn svonefndi Konungsvegur var lagður og endurbættur í tengslum við ferðina og lá frá Reykjavík um Mosfellsheiði til Þingvalla og þaðan áfram austur að Geysi og Gullfossi. Konungsvegurinn lá því ekki yfir Hellisheiði, þótt Hellisheiðarleiðin yrði mikilvægur hluti konungsferðarinnar.

Konungsferðin var í raun mikil hringferð um Suðurland. Frá Reykjavík var haldið 1. ágúst um Mosfellsheiði til Þingvalla og þaðan áfram um Laugarvatn að Geysi og Gullfossi. Ferðin hélt síðan áfram um Hreppana, yfir Þjórsá og vestur um Flóa og Ölfus.

Á heimleiðinni til Reykjavíkur 7. ágúst lá leið konungs og fylgdarliðs hins vegar upp Kambana og yfir Hellisheiði. Heimildir frá ferðinni sýna Friðrik VIII og Hannes Hafstein ráðherra saman á Kambabrún, en þaðan lá leiðin áfram vestur yfir heiðina að Kolviðarhóli.

Á Kolviðarhóli var áð og þar var konungur ásamt fylgdarliði sínu myndaður. Þar flutti Friðrik VIII einnig ræðu sem vakti athygli langt út fyrir sjálfa ferðina. Í ræðunni talaði hann um „bæði ríki mín“, orðalag sem þótti gefa til kynna að hann liti á Ísland og Danmörku sem tvö ríki undir sama konungi. Ummælin vöktu umræður, ekki síst í Danmörku, enda var staða Íslands gagnvart danska ríkinu eitt helsta stjórnmálamál samtímans. Ellefu árum síðar, árið 1918, varð Ísland fullvalda ríki í konungssambandi við Danmörku.

Kolviðarhóll varð þannig um stund vettvangur atburðar sem náði langt út fyrir sögu samgangna. Á þessum gamla áningarstað á þjóðleiðinni yfir Hellisheiði mættust með sérstökum hætti samgöngusaga landsins og stjórnmálasaga þess.

Konungsferðin 1907 tengir jafnframt saman tvær ólíkar samgönguleiðir. Austurleið konungs lá um hinn nýbætta Konungsveg um Mosfellsheiði og Þingvelli, en heimleiðin um hina fornu þjóðleið yfir Hellisheiði og um Kolviðarhól. Ferðin undirstrikar þannig mikilvægi Hellisheiðarleiðarinnar sem einnar helstu samgönguæðar milli Suðurlands og Reykjavíkur.

Ferðin markar jafnframt athyglisverðan umbreytingartíma í íslenskri samgöngusögu. Opinberu fé hafði verið varið til vegagerðar og vegabóta svo greiðara væri að ferðast um landið, en hesturinn var enn í lykilhlutverki í þessari umfangsmiklu opinberu ferð. Nýir og endurbættir vagnvegir voru þó að ryðja sér til rúms og boðuðu þær miklu breytingar sem skömmu síðar fylgdu með bílaöldinni.



Friðrik VIII Danakonungur og Hannes Hafstein ráðherra á ferð um Ísland 1907. Málverk Þórarins B. Þorlákssonar frá 1908. Listasafn Íslands. Mynd: Wikimedia Commons, almenningseign

Frá hestum til bifreiða

Saga Kolviðarhóls endurspeglar þróun íslenskra samgangna. Fyrst komu ríðandi ferðamenn og hestalestir, síðan póstvagnar og hestvagnar en að lokum bifreiðarnar. Eftir því sem vegir bötnuðu og ferðatími styttist minnkaði þörfin fyrir næturgistingu á heiðinni. Kolviðarhóll varð þannig vitni að umbreytingunni frá hestasamgöngum til bílaaldar.

Hnignun og fall

Eftir síðari heimsstyrjöld breyttust samgöngur hratt. Nýir vegir og öflugri bifreiðar gerðu það að verkum að ferðamenn fóru ekki lengur um Hellisheiði í áföngum. Rekstur Kolviðarhóls varð sífellt erfiðari og lagðist að lokum af.

Hið glæsilega hús Guðjóns Samúelssonar stóð síðan autt um árabíl þar til það var rífið árið 1977. Með því hvarf eitt merkasta samgöngumannvirki Íslands og eitt glæsilegasta verk Guðjóns Samúelssonar utan kaupstaða. Margir telja niðurrif hússins enn í dag eitt mesta glapræði í sögu íslenskrar minjaverndar.

Arfleifð Kolviðarhóls

Þótt húsin séu horfin lifir saga Kolviðarhóls áfram. Hóllinn var ekki aðeins gististaður heldur órjúfanlegur hluti af samgöngukerfi þjóðarinnar. Þar mættust reiðleiðir, póstleiðir, hestvagnar og síðar akvegir. Þar fengu menn og hestar skjól, mat og hvíld og þaðan voru farnar ótal björgunarferðir þegar veður hamlaði för.

Gömlu reiðleiðirnar sjást enn í landslaginu. Reiðgötur, vörður og fornar slóðir minna á þann tíma þegar Hellisheiði var ein fjölfarnasta þjóðleið landsins og hesturinn var ómissandi samferðamaður Íslendinga.

Kolviðarhóll stendur því enn sem tákn um fórnfýsi, dugnað og mannúð þeirra sem héldu þessari mikilvægu samgönguleið opinni um aldir. Fáir staðir endurspegla jafn skýrt sögu íslenskra reiðleiða, þróun samgangna og það mikilvæga hlutverk sem hesturinn gegndi í lífi þjóðarinnar.



Rústir Kolviðarhóls

Helstu áfangar í sögu Kolviðarhóls

Saga Kolviðarhóls spannar rúmlega 270 ár, frá sæluhúsinu við Draugatjörn til niðurrifs hins glæsilega gistihúss árið 1977.

- **1703** – Sæluhús reist við Draugatjörn.
- 1844 – Nýtt timbursæluhús reist á Kolviðarhóli.
- 1876 – Hellisheiði skilgreind sem fjallvegur; vegabætur hefjast fyrir fé úr landssjóði.
1878 – Veglegra gistihús reist á Kolviðarhóli með samskotum og opinberum stuðningi.
1880 – Eiríksvegur lagður yfir Hellisheiði og um Kamba.
1894–1895 – Nýr vagnfær vegur lagður yfir Hellisheiði og um Hveradali.
- **1906** – Sigurður Daníelsson og Valgerður taka við.
- 1907 – Konungsferð Friðriks VIII; konungur fer um Hellisheiði og Kolviðarhól.
- 1929 – Nýja gistihúsið eftir Guðjón Samúelsson reist; ríkisstuðningur tryggir jafnframt gistingu og greiðasölu.
1929–1930 – 5.000 kr. árlegt framlag til vetrarflutninga yfir Hellisheiði.
- **1977** – Húsið rífið

Konungsvegurinn

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Í tengslum við heimsókn Friðriks VIII Danakonungs til Íslands árið 1907 var ráðist í umfangsmikla vegagerð á leiðinni frá Reykjavík til Þingvalla og þaðan austur um sveitir Suðurlands að Geysi og Gullfossi. Vegurinn sem gerður og endurbættur var vegna ferðarinnar varð þekktur sem Konungsvegurinn eða Kónigsvegurinn. Framkvæmdin var óvenju umfangsmikil á mælikvarða þess tíma og sýnir hve hátt stjórnvöld settu vegagerðina vegna konungsheimsóknarinnar.

Markmiðið var að gera leiðina færa hestvögnum og því þurfti víða að breikka, jafna og endurgera eldri leiðir sem áður höfðu fyrst og fremst verið reiðgötur. Þótt sérstakur konungsvagn væri útbúinn kaus Friðrik VIII sjálfur að ferðast að mestu ríðandi. Þar birtist skýrt umbreytingarskeiðið: nýir vagnvegir voru að ryðja sér til rúms en hesturinn var enn sjálfsagður ferðamáti.

Konungsvegurinn lá frá Reykjavík um Mosfellsheiði til Þingvalla og þaðan áfram austur um Bláskógaheiði, yfir Laugardalsvelli og hjá Laugarvatni að Geysi og Gullfoss.



Konungsvagninn 1907; hér má sjá hestvagn sem ætlaður var hans hátign Friðriki VIII konungi til farar um landið í Konungsheimsókninni. Konungur kaus heldur að ferðast ríðandi á hesti og er vagninn nú varðveittur á Samansafninu á Kiðafelli í Kjós. Ljósmynd Þorkell Hjaltason

Gamli Þingvallavegurinn um Mosfellsheiði hefur í seinni tíð verið nefndur Kónigsvegurinn, en rétt er að það er nafn á hestvagnaleið sem lögð var frá Þingvöllum austur um sveitir Suðurlands fyrir konungskomuna 1907.

Í landsreikningi fyrir árin 1906–1907 námu útgjöld til vegabóta alls 220.257 krónum og heimildir benda til þess að stærsti hluti þess fjár hafi farið til framkvæmda vegna Konungsvegarins. Ekki liggur þó fyrir nægilega traust sundurliðun til að segja að öll sú fjárhæð hafi verið kostnaður við Konungsveginn sjálfan. Framkvæmdin var engu að síður ein stærsta vegagerð landsins á þessum tíma og markaði mikilvægt skref frá hefðbundnum reiðleiðum til skipulagðra vagnvega.

Konungsferðin varð þannig táknræn fyrir umbreytingartíma í samgöngusögu landsins. Gamlar reiðleiðir voru enn í fullri notkun, en nýir vagnvegir og aukin opinber fjárframlög til vegagerðar voru farin að móta samgöngukerfi sem síðar varð grunnur bílaumferðar á Íslandi.

Rétt er að halda Konungsveginum og Hellisheiðarveginum aðskildum. Konungsvegurinn lá um Mosfellsheiði og Þingvelli austur í sveitir, en konungur fór einnig um Hellisheiði og kom við á Kolviðarhóli. Báðar leiðirnar sýna þó sömu þróun: hvernig þjóðleiðir hestamennskunnar voru á fáeinum áratugum lagaðar að vagnferðum og síðan bifreiðum.



Gamli Þingvallavegurinn á Mosfellsheiði. Ljósmynd frá Ferlir

Fákar fljúga yfir fold,
frjálsir undir himins tjöld;
eldur býr í æðum þeirra,
æðir kraftur lands og veðra.

Einar Benediktsson

Þegar hesturinn missti hlutverk sitt

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

„Á einni kynslóð breyttist íslenski hesturinn úr ómissandi félagi mannsins í dýr sem margir töldu sig ekki lengur hafa þörf fyrir. En sagan endaði ekki þar.“

Lok vinnuhestsaldarinnar

Á örfáum áratugum um miðja 20. öld urðu ein mestu þáttaskil í sögu íslenska hestsins. Með tilkomu bíla, dráttarvéla og bættra vega hvarf smám saman sú nauðsyn sem um aldir hafði gert hestinn að þarfasta þjóni landsmanna. Samgöngur, vöruflutningar og bústörf færðust í vaxandi mæli yfir á vélar og hesturinn lét smám saman af því hlutverki sem hann hafði gegnt allt frá upphafi byggðar.

Þessi umbreyting varð víða hröð. Á sumum bæjum fækkaði hestum verulega og margir vinnuhestar, sem áður höfðu borið fólk og farangur um óbyggðir eða unnið daglangt við bústörf, urðu skyndilega óþarfir. Fyrir þá sem höfðu alist upp við náið samband manns og hests markaði þetta tímabil endalok lífshátta sem höfðu staðið nánast óbreyttir í margar aldir.



Að færa björg í bú. Áður en bílar og dráttarvélar tóku við var hesturinn burðarás flutninga á íslenskum sveitabæjum. Á haustin voru klyfjahestar hlaðnir því sem safnast hafði yfir sumarið og flutt heim til bæjarins. Slíkar ferðir voru ómissandi þáttur í undirbúningi vetrarins og sýna vel það traust sem bændur báru til hestsins sem vinnufélaga.

Síðustu verkefni vinnuhestsins

Þótt fyrstu dráttarvélarnar kæmu til landsins upp úr miðri síðustu öld hurfu hestarnir ekki úr sveitunum á einni nóttu. Á mörgum bæjum störfuðu þeir áfram um árabíl við hlið vélanna. Á afskekktari bæjum og þar sem land var erfitt yfirferðar entust þeir víða lengur en víða annars staðar og voru oft öruggasti og hagkvæmasti kosturinn.

Þeir drógu heysátur heim í hlöðu, slógu með hestasláttuvélum, drógu rakstrarvélar og heyvagna og sinntu fjölmörgum verkum þar sem vélar höfðu enn ekki tekið við. Víða voru þeir jafnframt notaðir til smalamennsku, við fjárrekstra og ýmis tilfallandi bústörf.

Íslenskur landbúnaður gekk því um tíma á tveimur aflgjöfum – hestinum og dráttarvélinni. Sú samvera varð skammvinn en markaði einstakt umbreytingarskeið í íslenskri búskaparsögu.



Hey dregið heim í hlöðu

Á mörgum bæjum hélt vinnuhesturinn áfram að gegna mikilvægu hlutverki langt fram eftir 20. öld. Hér dregur hann hey inn í hlöðu með þeirri ró og öryggi sem hafði einkennt íslenskan landbúnað um aldir.



Gömul hestasláttuvél

Hestasláttuvélin er áþreifanleg minning um síðustu áratugi vinnuhestsins. Hún tengir saman tvö tímabil íslensks landbúnaðar; annars vegar öld vinnuhestsins og hins vegar upphaf vélvæðingarinnar.

Vélin tekur við

Þegar dráttarvélar urðu öflugri og fjölhæfari breyttist vinnulag bænda hratt. Verk sem áður höfðu krafist margra hesta, mikillar vinnu og fjölmargra handa urðu nú að mestu unnin af einni vél.

Fyrst komu litlar dráttarvélar eins og **Ferguson** og **Farmall Cub**, sem reyndust bylting í íslenskum búskap. Skömmu síðar bættust við stærri og afkastameiri vélar, svo sem **David Brown** og **Massey Ferguson**, sem gátu sinnt flestum þeim verkefnum sem áður höfðu verið unnin með hestum.

Á mörgum bæjum mátti um skeið sjá hest og dráttarvél vinna hlið við hlið. Fyrst dró Willys-jeppinn heysáturarnar, síðan Ferguson og loks stærri dráttarvélar eins og David Brown, þar til vinnuhesturinn hvarf smám saman úr daglegum bústörfum.

Þessi breyting var þó ekki aðeins tæknileg. Hún breytti daglegu lífi fólks, sparaði vinnuafli og stytta vinnudaginn. Á sama tíma lauk því nánú sambandi sem um aldir hafði ríkt milli bóndans og vinnuhestsins.



Hey dregið heim í hlöðu með Willys-jeppa

Á mörgum bæjum unnu hesturinn og fyrstu jepparnir saman um skeið. Hér dregur Willys-jeppi heysátu síðasta spölinn inn í hlöðu og endurspeglar þannig tímamótin þegar vélar tóku smám saman við af vinnuhestinum.



Ferguson og David Brown

Ferguson markaði upphaf vélvæðingar á bænum en síðar tók öflugri David Brown við stærri verkefnum. Saman sýna þær hvernig tæknibreytingin varð í áföngum fremur en í einni svipan.



Heyvinna um 1940. Enn gegndi hesturinn lykilhlutverki við hirðingu heyja, en breytingarnar voru handan við hornið. Á fáum árum tóku dráttarvélar og jeppar við stórum hluta þeirra starfa sem vinnuhesturinn hafði sinnt um aldir. Á hægri jaðri myndarinnar má greina hestarakstrarvél.

Gamli sorry Gráni

Þessi umbreyting lifði ekki aðeins í minningum fólks heldur einnig í íslenskri menningu. Hún birtist meðal annars í texta Megasar, *Gamli sorry Gráni*, þar sem örlög gamals vinnuhests eru dregin upp af mikilli samkennd.

Ljóðið er þó fyrst og fremst listræn lýsing á einstaklingssögu en ekki almenn mynd af hlutskipti íslenskra hesta. Á flestum bæjum nutu þeir áfram virðingar og umhyggju, enda höfðu þeir verið ómissandi samferðamenn kynslóða.



Sérstök verkefni hestsins

Hesturinn gegndi einnig fjölmörgum sérhæfðum verkefnum sem fáar vélar gátu leyst af hólmi. Á sumum stöðum prouðust sérstakar vinnuaðferðir sem byggðu á styrk hans, úthaldi og öryggi í erfiðu landslagi. Hesturinn til dæmis notaður við svonefndan *fyrirdrátt* þar sem silunganet voru dregin í straum Héraðsvatna og að landi.



Mjólkurflutningar

Um áratuga skeið voru hestar burðarás mjólkurflutninga víða um land. Þeir báru mjólkurbrúsana örugglega milli bæja og mjólkurbúa á tímum þegar vegir voru fáir og bifreiðar höfðu enn ekki tekið við.

Endurreisn hestamennskunnar

Þótt hesturinn hyrfi úr hlutverki samgöngutækis markaði það ekki endalok hans. Smám saman tók að vaxa ný sýn á íslenska hestinn sem félaga til útivistar, ferðalaga og íþróttar.

Á síðari hluta 20. aldar fjölgaði hestamannafélögum, reiðmennska efldist og áhugi á ferðalögum um hálendi landsins og fornar þjóðleiðir jókst á ný. Sífelld fleiri uppgötvuðu að hesturinn átti ekki lengur aðeins heima í fortíðinni heldur einnig í nútíma samfélagi.

Með þessari endurvakningu vaknaði jafnframt nýr skilningur á gildi reiðleiðanna. Þær voru ekki lengur aðeins minjar um liðna samgöngusögu heldur lifandi innviðir hestamennsku, menningararfur þjóðarinnar og mikilvægar útivistarleiðir.

Þessi þróun varð jafnframt grunnurinn að þeirri markvissu uppbyggingu reiðleiða og reiðvega sem hófst á síðari hluta aldarinnar og hefur síðan verið eitt af meginverkefnum íslenskra hestamanna.

Upphaf nýs tímabils

Þessi vakning varð jafnframt upphaf að skipulagðri baráttu hestamanna fyrir vernd, skráningu og uppbyggingu reiðleiða og reiðvega. Áhugasamir einstaklingar, hestamannafélög og síðar Landssamband hestamannafélaga tóku höndum saman um að tryggja að þessar leiðir hyrfu hvorki úr landslaginu né úr minni þjóðarinnar.

Þannig varð lok eins tímabils jafnframt upphaf nýrrar sögu íslenska hestsins. Sú saga byggðist ekki lengur á nauðsyn heldur á áhuga, útivist, íþróttum og vaxandi vilja til að varðveita þá menningararfleifð sem reiðleiðir landsins geyma.

Landssamband hestamannafélaga

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Fræinu að stofnun Landssambands hestamannafélaga var sáð á svonefndum Þingvallafundi árið 1941. Hugmyndin að fundinum kom frá Jóni Pálssyni dýralækni á Selfossi, sem þá var formaður hestamannafélagsins Sleipnis. Um 140 hestamenn úr fjórum hestamannafélögum – Fáki, Faxe, Glæð og Sleipni – sóttu fundinn og komu ríðandi á 333 hrossum. Dvalið var á Þingvöllum yfir helgi og markaði fundurinn tímamót í samvinnu hestamanna.

Á fundinum setti Gunnar Bjarnason, nýráðinn hrossaræktarráðunautur, fram hugmynd um stórsýningu á hestum á Þingvöllum. Sú hugmynd varð síðar að Landsmóti hestamanna, sem fyrst var haldið árið 1950.

Landssamband hestamannafélaga (LH) var síðan formlega stofnað 18. desember 1949 í Baðstofu iðnaðarmanna í Reykjavík. Tólf hestamannafélög stóðu að stofnun sambandsins og leiddi Gunnar Bjarnason undirbúningsvinnuna. Fyrsti formaður LH var H. J. Hólmjárn.

Í fyrstu lögum sambandsins var markmiði þess lýst svo:

„Markmið sambandsins er að vinna að bættri meðferð hesta, sérræktun íslenska reiðhestakynsins og framgangi reiðhesta íþróttar.“

Allt að 48 hestamannafélög hafa verið starfandi innan LH, en í dag eru þau 40, fækkun stafar einkum af sameiningu félaga. Skráðir félagsmenn 2026 eru 13.697, en talið er að tveir til þrír fylgi hverjum skráðum félagsmanni. Því má ætla að allt að 30.000 manns stundi hestamennsku reglulega hér á landi.

Hestamennska er einnig sérstök að því leyti að þar er ekkert kynslóðabil. Í íþróttinni og útivistinni sameinast oft kynslóðirnar þ.e. afar, ömmur, foreldrar og börn.

Landssamband hestamannafélaga gegnir lykilhlutverki í:

- samræmingu hagsmuna hestamannafélaga
- uppbyggingu reiðvega og reiðleiða
- þróun hestaíþróttar
- fræðslu og réttindagæslu

Stofnun LH markaði tímamót þar sem hestamenn fengu sameiginlegan vettvang til að vinna að sínum málum á landsvísu.

Með tilkomu LH:

- varð skipulag markvissara
- samstarf við stjórnvöld efldist
- og áhrif á lagasetningu jukust

LH hefur átt stóran þátt í að tryggja að hefðbundnar reiðleiðir og þjóðleiðir haldist opnar og aðgengilegar.



Gullmerkishafar árið 2024 á Landsþingi LH höldnu í Borgarnesi

Halldór Sigurðsson, Gunnar Örn Guðmundsson, Sigríður Jóna Kristjánsdóttir, Jónína Stefánsdóttir, Helga Claessen, Pálmi Guðmundsson, Sigurður Ævarsson og Guðmundur Sveinsson, Guðni Halldórsson formaður LH lengst til hægri á mynd.
Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Reiðvega- og samgöngunefnd LH

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Skipulag, hlutverk og úthlutun reiðvegafjár

Reiðvega- og samgöngunefnd Landssambands hestamannafélaga gegnir lykilhlutverki í uppbyggingu og þróun reiðvegakerfisins á Íslandi. Hlutverk nefndarinnar er annars vegar að standa vörð um hagsmuni hestamanna gagnvart stjórnvöldum þegar kemur að skipulagi, fjármögnun og þróun reiðvega, og hins vegar að annast úthlutun þess reiðvegafjár sem rennur til Landssambands hestamannafélaga af samgönguáætlunum Alþingis.

Starfsemi nefndarinnar byggir á þeirri þróun sem orðið hefur í reiðvegamálum á síðari hluta 20. aldar og fram á okkar daga, þegar sífellt meiri áhersla var lögð á að byggja upp skipulagt reiðvegakerfi um land allt. Með aukinni umferð hestamanna og vaxandi þörf fyrir öruggar og vel skipulagðar reiðleiðir varð nauðsynlegt að skapa formlegt samstarf milli hestamannafélaga, sveitarfélaga og ríkisvalds um uppbyggingu og viðhald reiðvega.

Skipan nefndarinnar

Til að tryggja að sjónarmið ólíkra landshluta kæmu fram í þessari vinnu var landinu skipt í sjö svæði og reiðveganefndir skipaðar á hverju þeirra. Í svæðisnefndunum sitja fulltrúar frá þeim hestamannafélögum sem starfa innan viðkomandi svæðis, og velja nefndirnar sér formann úr sínum hópi.

Formenn svæðanefndanna sitja síðan saman í Reiðvega- og samgöngunefnd LH. Að auki skipar stjórn Landssambands hestamannafélaga formann nefndarinnar sem hefur umsjón með boðun funda og samhæfingu starfseminnar í samráði við skrifstofu LH.

Með þessari skipan myndast bein tenging milli hestamannafélaga á vettvangi einstakra landshluta og þeirrar stefnumótunar sem fram fer á vettvangi Landssambandsins. Fyrirkomulagið tryggir að ákvarðanir um uppbyggingu reiðvega taki mið af aðstæðum í ólíkum landshlutum, þar sem þarfir og verkefni geta verið mjög mismunandi.

Úthlutun reiðvegafjár

Eitt af mikilvægari verkefnum nefndarinnar er úthlutun reiðvegafjár. Um er að ræða þá fjármuni sem ætlaðir eru til uppbyggingar og viðhalds reiðvega og koma af samgönguáætlunum Alþingis.

Framan af var aðeins hluta þess fjár sem veitt var til reiðvega ráðstafað í gegnum Landssamband hestamannafélaga. Vegagerðin hélt þá eftir hluta fjárins til verkefna sem stofnunin taldi ástæðu til að styrkja. Smám saman breyttist þetta fyrirkomulag og sífellt stærri hluti reiðvegafjárins kom til úthlutunar hjá LH. Frá árinu 2019 hefur allt það reiðvegafé sem kemur af samgönguáætlunum verið til ráðstöfunar innan þessa kerfis.

Við úthlutun fjárins er stuðst við ákveðin viðmið sem ætlað er að tryggja jafnvægi milli ólíkra þarfa. Áður en fjármunum er skipt milli einstakra svæða er hluti ráðstöfunarfjárins nýttur til verkefna sem þjóna reiðvegakerfinu í heild.

Í fyrsta lagi er hluta fjárins ráðstafað til svonefndra ferðaleiða. Þar er einkum átt við fjölfarnar reiðleiðir sem tengja saman landshluta eða liggja um vinsæl ferðasvæði hestamanna. Slíkar leiðir hafa oft þýðingu fyrir hestamenn víða að af landinu og því eðlilegt að hluti fjárins fari til viðhalds og uppbyggingar þeirra.

Í öðru lagi er ákveðnum hluta fjárins varið til skráningar og reksturs Kortasjár Landssambands hestamannafélaga. Kortasjáin hefur á undanförunum árum orðið eitt mikilvægasta tæki málaflokksins við skráningu og utanumhald reiðleiða og gegnir lykilhlutverki í áætlanagerð og skipulagi reiðvega.

Þegar þessum þáttum hefur verið sinnt er ráðstöfunarfénu skipt milli svæða. Við það mat er meðal annars horft til fjölda þeirra sem stunda hestamennsku á svæðinu og eru skráðir í hestamannafélög, víðfeðmi svæðisins og fjölda skráðra reiðleiða. Með þessu er leitast við að taka bæði mið af umfangi hestamennsku og þeim landfræðilegu aðstæðum sem uppbygging og viðhald reiðvega felur í sér.



Riðið á Löngufjörur

Ljósmynd Sæmundur Eiríksson

Verkefni reiðveganefnda

Reiðveganefndir hestamannafélaga gegna mikilvægu hlutverki við framkvæmd og eftirfylgni verkefna. Þær sjá meðal annars um að undirbúa umsóknir um reiðvegafé fyrir sitt svæði og vinna framkvæmdaáætlanir til nokkurra ára í senn.

Á hverju ári skulu nefndirnar einnig skila framkvæmdaskýrslu til skrifstofu LH þar sem gerð er grein fyrir þeim verkefnum sem unnin hafa verið og hvernig úthlutuðu fé hefur verið ráðstafað. Þetta fyrirkomulag stuðlar að gagnsæi í ráðstöfun opinberra fjármuna og tryggir að uppbygging reiðvega byggist á skýrum áætlunum.

Svæðisnefndirnar gegna jafnframt mikilvægu hlutverki sem tengiliðir milli hestamanna og opinberra aðila. Þær funda reglulega með forsvarsmönnum Vegagerðarinnar á viðkomandi svæðum, kynna sér framkvæmdaáætlanir stofnunarinnar og gera athugasemdir þegar þörf krefur.

Einnig fylgjast reiðveganefndirnar með skipulagsmálum á sínum starfssvæðum og gera athugasemdir við skipulagstillögur sem kunna að hafa áhrif á reiðleiðir eða aðgengi að þeim. Með þessu móti geta hestamenn komið sjónarmiðum sínum á framfæri á frumstigi skipulagsferla og þannig stuðlað að því að mikilvægar reiðleiðir falli ekki út úr skipulagi eða verði lagðar á óhentuga staði.

Stjórnsýsla og ábyrgð

Í starfsemi Reiðvega- og samgöngunefndar LH er lögð áhersla á vandaða stjórnsýslu. Fundargerðir skulu skráðar með skipulegum hætti og ákvarðanir bókaðar þannig að rekjanlegt sé hvernig niðurstöður nefndarinnar verða til.

Nefndarmenn skulu einnig gæta hæfis síns og forðast hagsmunaárekstra í störfum sínum. Ef mál kemur til meðferðar þar sem nefndarmaður á verulegra persónulegra hagsmuna að gæta ber honum að víkja af fundi meðan það er til umræðu.

Á nefndarmönnum hvílir jafnframt þagnarskylda um málefni sem þeir fá vitneskju um í starfi sínu og varða hagsmunum Landssambands hestamannafélaga eða annarra aðila.

Með þessari skipan hefur Reiðvega- og samgöngunefnd LH orðið einn af hornsteinum reiðvegakerfisins á Íslandi. Hún sameinar stefnumótun, samráð og fjárhagslega forgangsriðun í einum vettvangi og tryggir að sjónarmið hestamanna komi fram bæði í skipulagsmálum og í umræðu um samgöngur og innviði landsins.

Starf nefndarinnar hefur þannig haft veruleg áhrif á uppbyggingu reiðvega á Íslandi á síðustu áratugum og er lykilþáttur í þeirri vinnu að tryggja að reiðvegakerfið þróist áfram sem mikilvægt net samgangna og útivistar um landið.

Eitt helsta baráttumál Landssambands hestamannafélaga frá upphafi hefur verið að standa vörð um reiðleiðir landsins og vinna að því að aðskilja ríðandi umferð frá vélknúnni umferð þar sem því verður við komið. Í þeirri baráttu hefur **Ferða- og samgöngunefnd LH** gegnt lykilhlutverki. Árið 2021 var nafni nefndarinnar breytt og heitir

hún nú **Reiðvega- og samgöngunefnd LH**. Starfslýsingu nefndarinnar er að finna aftar í þessari samantekt.

Í gegnum tíðina hefur nefndin átt fjölmarga fundi með samgönguráðherrum og síðar innviðaráðherra, ráðuneytisstjórum, þingmönnum, þingnefndum og lögmönnum þar sem fjallað hefur verið um stöðu reiðvega og fjárframlög til þeirra af opinberu fé. Á Alþingi hafa verið lagðar fram þingsályktanir og ráðherrar skipað nefndir og starfshópa til að fjalla um málaflokkinn. Þá hefur einnig verið unnið að skipulagi hálendisins og öðrum verkefnum sem tengjast reiðleiðum.

Niðurstöður þessara nefnda og starfshópa hafa ítrekað sýnt að reiðvegakerfi landsins er verulega vanfjármagnað og að þörf sé á markvissu átaki í uppbyggingu og viðhaldi reiðvega. Í viðaukum aftar í samantektinni er nánar fjallað um ályktanir og skýrslur sem unnar hafa verið um þessi mál.



Frá vígslu á nýjum reiðvegi inn með Vífilsstaðahlíð 2004

Ljósmynd Margrét Tómasdóttir

Skráning reiðleiða

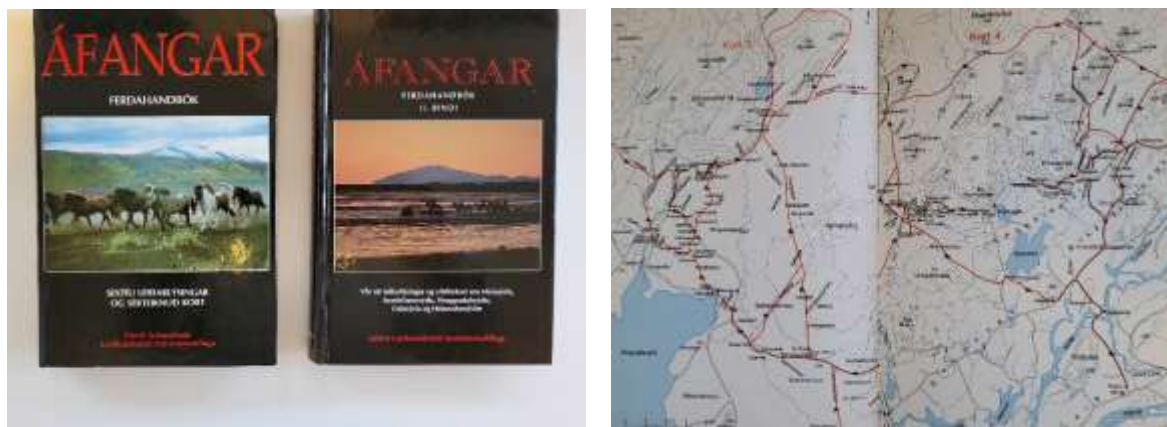
[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Á síðari hluta 20. aldar hófst markviss vinna við að skrá reiðleiðir á Íslandi í rituðu formi. Þar bar hæst útgáfa Ferða- og samgöngunefndar Landssambands hestamannafélaga, Áfangar I árið 1986 og Áfangar II árið 1994.

Í þessum bókum var safnað saman ítarlegum leiðarlýsingum byggðum á reynslu hestamanna sem þekktu landið af eigin ferðum. Lýsingarnar náðu til fjölda leiða um land allt og voru oft studdar kortum, ábendingum um kennileiti, vöð og áningarstaði.

Verkin höfðu mikla þýðingu á sínum tíma. Þau auðvelduðu hestamönnum að ferðast um landið, stuðluðu að miðlun þekkingar og varðveislu leiða sem annars hefðu getað fallið í gleymsku.

Á sama tíma endurspegluðu Áfangabækurnar ákveðinn veruleika: þekking á reiðleiðum var enn að miklu leyti bundin við einstaklinga, reynslu þeirra og frásagnir.



Áfangar I (1986) gefnir út af Sigurði Ragnarssyni og Hákonni Hákonarsyni. Áfangar II (1994), gefnir út af Landssambandi hestamannafélaga. Í þessum ritum var í fyrsta sinn safnað saman á skipulegan hátt leiðarlýsingum reiðleiða víðs vegar um landið.

Frá Áföngum til Kortasjár

Útgáfa Áfangabókanna markaði því tímamót í skráningu reiðleiða á Íslandi. Þar var í fyrsta sinn stigið mikilvægt skref frá munnlegri hefð yfir í skipulega, ritaða skráningu.

Þessi þróun hefur síðan haldið áfram með tilkomu stafrænnar tækni.

Með Kortasjá Landssambands hestamannafélaga hefur sú þekking sem áður var varðveitt í bókum, kortum og minni hestamanna verið færð yfir í sameiginlegt, stafrænt

kerfi. Þar eru reiðleiðir hnitsettar, tengdar skipulagi og gerðar aðgengilegar öllum sem áhuga hafa á ferðum um landið.

Munurinn er þó ekki aðeins tæknilegur.

Þar sem Áfangabækurnar byggðu fyrst og fremst á lýsingu leiða, veitir Kortasjáin heildaryfirsýn yfir reiðvegakerfið. Hún gerir kleift að tengja saman leiðir, meta ástand þeirra og leggja grunn að skipulagi og uppbyggingu til framtíðar.

Þannig má segja að Áfangabækurnar hafi lagt grunninn — en Kortasjáin byggir ofan á þann grunn og fær hann inn í nýtt tímabil.

Ekki var ráðist í frekari útgáfur safnrita af því tagi sem Áfangabækurnar eru. Næsta tilraun til skráningar reiðleiða fólst í verkefni sem Vegagerðin styrkti, þar sem starfsmaður var ráðinn til sex mánaða til að fara um landið, ræða við hestamenn og skrá og merkja inn reiðleiðir. Úr því verkefni varð til mappa með talsverðu magni korta og leiðarlýsinga sem gefin var út í takmörkuðu upplagi. Virðist það efni þó síðar hafa glatast. Við eftirleitan eftir frumgögnum þeirrar vinnu hjá Vegagerðinni, fundust þau gögn ekki.

Reynt var einnig samstarf við fyrirtæki sem nefndist E-ferðir um netskráningu reiðleiða, en það verkefni gekk ekki eftir.

Skráning reiðleiða með GPS

Árið 2004 var gerður samningur við Landmælingar Íslands um skráningu reiðleiða í kortagrunn stofnunarinnar. LH fjárfesti í nokkrum GPS-tækjum sem afhent voru kunnugum hestaferðamönnum til að hnitsetja þær reiðleiðir sem þeir fóru um.

Verkefnið gekk þó misjafnlega. Fyrir kom að gleymdist að slökkva á tækjunum í náttstað eða kveikja á þeim við brottför, eða að skipta um rafhlöður. Engu að síður var talsverðu efni safnað og það afhent Landmælingum Íslands. Hægt var að skoða leiðirnar í kortagrunni stofnunarinnar, en þar sem ekki var unnt að nýta gögnin til frekari vinnslu, til dæmis til að hlaða reiðleiðaferlum inn í GPS-tæki, lagðist verkefnið smám saman af.

Ályktun landsþings LH 2006

Á **55. landsþingi LH**, sem haldið var í Borgarnesi dagana 27.–28. október 2006, var samþykkt að fela stjórn LH að leita leiða til að ráða starfsmann til tímabundinna verkefna. Starfsmaðurinn skyldi veita reiðveganefndum aðstoð við áætlanagerð, skráningu og hnitsetningu reiðleiða.

Í greinargerð með ályktun Ferða- og samgöngunefndar þingsins kom meðal annars fram að ráðist hefði verið í metnaðarfullar áætlanir um skráningu og hnitsetningu reiðleiða um

land allt og að samningar hefðu verið gerðir við Vegagerðina og Landmælingar Íslands í því skyni.

Til að þær áætlanir gætu gengið eftir þótti ljóst að ráða þyrfti starfsmann til verkefnisins, annað hvort í hálfstarf til eins árs eða fullt starf í hálf ári.

Verkefni starfsmanns

Helstu verkefni sem lagt var til að starfsmaður sinnti voru meðal annars:

- að útbúa skráningarform í töflureikni til áætlanagerðar og eftirlits með ráðstöfun reiðvegafjár sem úthlutað er af Vegagerðinni og LH
- að vinna að skráningu reiðleiða og gerð reiðvegaskrár
- að vinna að langtímaáætlun og fjögurra ára áætlunum í reiðvegagerð
- að leiðbeina reiðveganefndum og aðstoða við skráningu reiðleiða og áætlanagerð
- að vinna með Vegagerðinni að númerakerfi reiðvega
- að aðstoða hestamannafélög við skipulagsmál gagnvart skipulagsyfirvöldum
- að fylgja eftir verkefnum um hnitsetningu reiðleiða

Í framhaldi af þessari ályktun hófu undirritaður og stjórn LH að skoða hvernig best væri að koma þessum verkefnum í framkvæmd, þó ekki væri ljóst á því stigi hversu umfangsmikil þau yrðu.

Þar sem fjárhagur LH er takmarkaður var leitað styrkja meðal annars hjá Pokasjóði og Vegagerðinni. Nokkrir styrkir fengust og í framhaldi var leitað eftir starfsmanni til verkefnisins.

Leitað var til Sæmundar Eiríkssonar, tæknifræðings og formanns reiðveganefndar hestamannafélagsins Harðar. Sæmundur er mikill áhugamaður um hestaferðir og reiðleiðir og féllst hann á að leggja verkefninu lið. Aðkoma hans reyndist mikilvæg fyrir framgang verkefnisins og hefur verið til mikilla heilla fyrir þróun skráningar reiðleiða.



Hestaferð um Snæfellsnes með klyfjahesta

Ljósmynd Herdís Hjaltadóttir (Lilla)

REIÐVEGANEFNDIR LANDSSVÆÐA

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Uppbygging svæðisbundins kerfis

Í kjölfar samþykktu á 54. landsþingi Landssamband hestamannafélaga á Selfossi dagana 29.–30. október 2004 var ákveðið að efla skipulag reiðvegamála með því að stofna svæðisbundnar reiðveganefndir.

Aðildarfélög LH voru hvött til að tilnefna fulltrúa í slíkar nefndir og var markmiðið að byggja upp samræmt skipulag reiðvegamála á landsvísu.

Horft var til góðrar reynslu af samstarfi hestamannafélaga á höfuðborgarsvæðinu, svonefndri Reiðveganefnd Kjalarnespings hins forna, sem hafði sýnt fram á mikilvægi samvinnu milli félaga.

Skipting landsins

Upphaflega var miðað við að ein reiðveganefnd starfaði í hverju umdæmi Vegagerðin, en þau voru sjö. Þegar Vegagerðin breytti skipulagi sínu í fimm þjónustusvæði var ákveðið að halda áfram með svæðisbundið kerfi LH en aðlagga það að raunverulegum aðstæðum.

Niðurstaðan varð sú að skipta landinu í eftirfarandi svæði:

- Suðvestursvæði
- Vestursvæði
- Norðursvæði 1
- Norðursvæði 2
- Austursvæði
- Suðursvæði 1
- Suðursvæði 2

Í víðfeðmum landshlutum var svæðum skipt frekar til að tryggja betri yfirsýn og virkni.

Stofnun nefndanna

Árið 2005 voru haldnir stofnfundir reiðveganefnda víðs vegar um landið.

Fundirnir voru haldnir m.a.:

- á Selfossi (Suðurland)
- í Skagafirði (NV svæði)
- á Akureyri (NA svæði)
- í Reykjavík (SV svæði)
- í Reykjavík (Vesturland og Vestfirði)
- á Egilsstöðum (Austurland)

Viðbrögð hestamannafélaganna voru almennt mjög góð, þó misjöfn eftir svæðum. Á sumum svæðum tókst fljótt að mynda öflugt starf, en annars staðar tók það lengri tíma.

Skipan Reiðvega- og samgöngunefndar LH

Formenn svæðisbundnu reiðveganefndanna skipa saman **Reiðvega- og samgöngunefnd LH**, ásamt formanni sem skipaður er af stjórn LH.

Þannig verður til:

- 👉 beint samband milli grasrótar og yfirstjórnar
- 👉 samræmd stefna á landsvísu
- 👉 sterk tenging við stjórnvöld og Vegagerð

Þetta skipulag hefur reynst lykilatriði í uppbyggingu reiðvegakerfis landsins.

Samstarf við Vegagerðina

Mikil áhersla var lögð á að samræma starf reiðveganefnda við starfssvæði Vegagerðarinnar með það að markmiði að:

- einfalda samskipti
- tryggja skýra ábyrgð
- og efla samvinnu

Reiðveganefndir landsvæða funda reglulega með svæðisstjórum Vegagerðarinnar og taka þátt í skipulagi og forgangsriðun framkvæmda.

Verkefni reiðveganefnda

Helstu verkefni reiðveganefnda eru:

- Reiðveganefndir hestamannafélaga sækja um reiðvegafé ár hvert til LH.
- Reiðveganefndir hestamannafélaga vinna að framkvæmdaáætlun reiðvega fyrir sitt starfssvæði til a.m.k. fjögurra ára í senn.
- Reiðveganefndir hestamannafélaga skulu skila inn framkvæmdaskýrslu ár hvert til skrifstofu LH um þegar unnin verk og gera grein fyrir úthlutuðu fjármagni til reiðvegagerðar innan síns starfssvæðis.
- Reiðveganefndir hestamannafélaga sem trassa að skila inn framkvæmdaskýrslum, og greinargerð vegna reiðvegaframkvæmda eiga á hættu að koma ekki til greina við næstu úthlutun reiðvegafjár.
- Reiðveganefndir landsvæða leitast við að efla tengsl við Vegagerðina, funda a.m.k. einu sinni á ári með forsvarsmönnum Vegagerðarinnar á viðkomandi svæðum.
- Reiðveganefndir landsvæða kynna sér framkvæmdaáætlanir Vegagerðarinnar í sínu umdæmi og bregðast við þeim eftir því sem við á.
- Reiðveganefndir landsvæða kynna Vegagerðinni reiðvegaáætlanir hestamannafélaga á sínum starfssvæðum.
- Reiðveganefndirnar skulu fylgjast vel með skipulagsmálum á sínum starfssvæðum og gera viðeigandi athugasemdir á vinnslustigi skipulags, er varðar reiðvegi, reiðleiðir eða áningarhólf.

Hestamannafélög sem að kjósa að vera fyrir utan samstarfs reiðveganefndanna skulu ekki útiokuð frá að sækja um reiðvegafé á sitt starfssvæði.

Nefndir sem ekki uppfylla skilyrði um skýrslugjöf geta misst rétt til úthlutunar fjármuna.

Sveigjanleiki og þróun

Skipting svæða hefur tekið breytingum í tímans rás:

- félög hafa færst milli svæða
- sveitarfélög sameinast
- og starfsemi þróast

Kerfið hefur því verið lifandi og aðlagast breyttum aðstæðum, sem er forsenda þess að það haldi virkni sinni.



Svæðaskipting Vegagerðarinnar og reiðveganefnda LH. Punktalínur sýna skiptingu Vegagerðarinnar en heildarlínur skiptingu LH.

Mikilvægi kerfisins

Stofnun reiðveganefnda markaði þáttaskil í reiðvegamállum á Íslandi.

Kerfið: styrkti skipulag, bætti samskipti, og gerði langtímaáætlanir mögulegar.

Það lagði grunn að þeirri faglegu vinnu sem síðar leiddi til:

- 👉 reiðvegaskrár
- 👉 kortasjár
- 👉 og markvissrar uppbyggingar reiðvegakerfis

Kortasjá LH

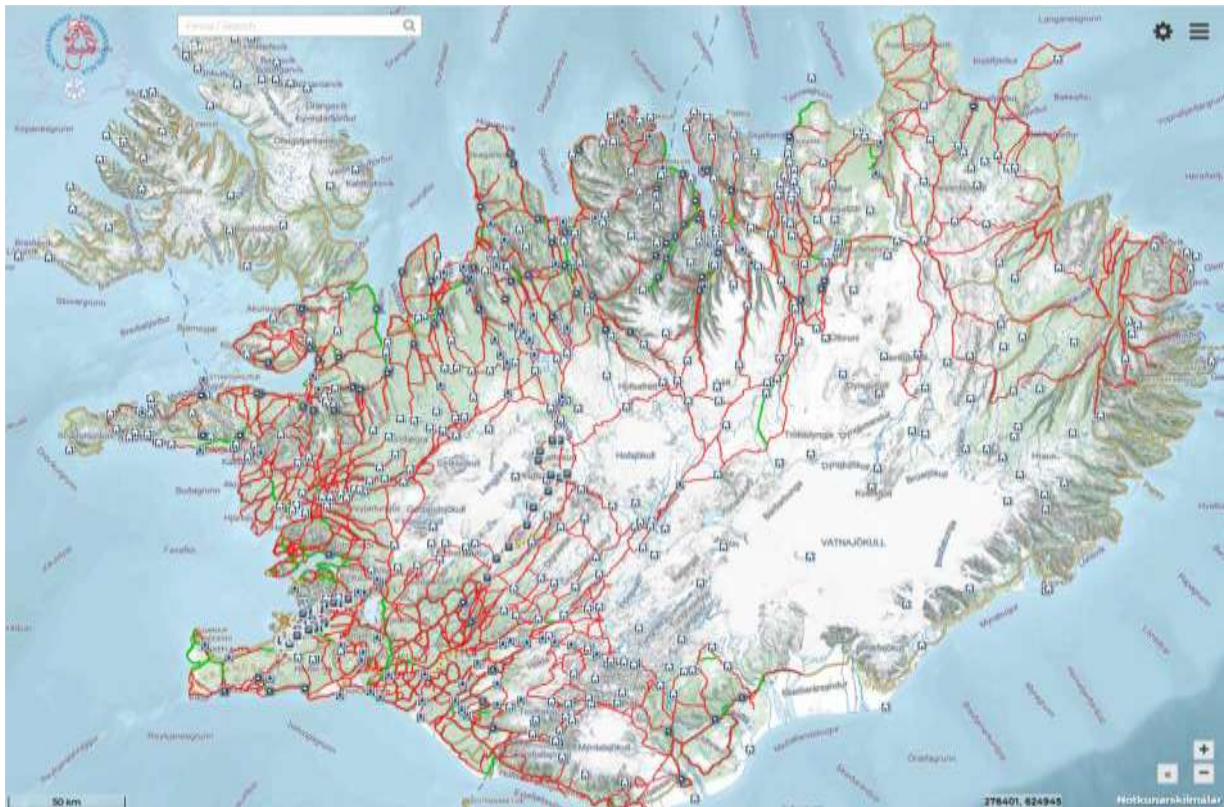
[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Kortasjá Landssambands hestamannafélaga er eitt mikilvægasta verkfæri sem þróað hefur verið á síðari árum í reiðvegamállum á Íslandi. Með henni hefur tekist að safna, skrá og miðla upplýsingum um reiðleiðir á skipulegan og aðgengilegan hátt.

Kortasjáin markar tímamót í því hvernig þekking á reiðleiðum er varðveitt og nýtt. Þar sem áður var stuðst við munnlega hefð, leiðarlýsingar og kort á pappír, er nú byggt á stafrænu kerfi þar sem leiðir eru hnitsettar og tengdar skipulagi og áætlanagerð.

Kortasjáin er rekin í samstarfi við Loftmyndir ehf., sem sér um grunnkort og loftmyndir. Með þessu samstarfi er tryggt að gögnin byggist á áreiðanlegum og uppfærðum landupplýsingum.

Í kerfinu eru reiðleiðir skráðar með nákvæmum hætti, bæði sem línur á korti og með upplýsingum um legu, ástand og mikilvægi leiðanna.



Yfirlitsmynd úr Kortasjá LH sem sýnir reiðleiðir og áningarstaði

Í Kortasjónni er hægt að sjá:

- Öll friðuð svæði, hvers eðlis friðunin er ásamt stærð svæðis
- Reiðvegaframkvæmdir frá 2011
- Skálar og þjónusta, m.a. vegvísar, fjárréttir, neyðarskýli, skálar og gisting
- Hestamannafélög landsins, stærðir og hvar staðsett
- Skipulagðar reiðleiðir
- Reiðleiðir
- Ljósmyndir
- Umsóknir um reiðvegafé fara fram um kortasjóna
- Teikna reiðveg, hægt er að teikna feril reiðleiðar og senda umsjónarmanni kortasjár
- Tenging við vefsvæði Skipulagsstofnunnar
- Tenging við handbók um reiðvegi „**Reiðstígar gerð og uppbygging**“
- Leiðbeiningar um notkun Kortasjárinnar

Kortasjónin gerir þannig hestamönnum kleift að skoða leiðirnar á nákvæman hátt og undirbúa ferðir sínar með mun betri upplýsingum en áður var mögulegt.

Umfang skráningarinnar

Frá árinu 2008 hefur verið unnið markvisst að skráningu reiðleiða í Kortasjóna. Nú þegar hafa um 15.000 km af reiðleiðum verið skráðir, en áætlað er að um 5.000 km séu enn óskráðir.

Einungis eru skráðar leiðir sem hafa verið teknar til greina í skipulagi sveitarfélaga eða teljast til viðurkenndra þjóðleiða.

Ein af meginreglum skráningarinnar er að í Kortasjónni séu fyrst og fremst færðar inn:

- reiðleiðir sem hafa verið samþykktar í skipulagi sveitarfélaga
- þekktar þjóðleiðir og sögulegar samgönguleiðir
- reiðleiðir sem hestamenn hafa nýtt um langan tíma með samþykki landeiganda

Með þessu er leitast við að tryggja að skráningin endurspegli bæði nútímalegt reiðvegakerfi og þær leiðir sem hafa sögulegt gildi.

Í Kortasjónni er einnig að finna svokallaða reiðvegaskrá, þar sem teknar eru saman upplýsingar um einstaka reiðvegi, þar á meðal lengd þeirra og áætlaðan kostnað við uppbyggingu og viðhald.

Þessi gögn hafa meðal annars verið nýtt af starfshópi innviðaráðherra árið 2022 til að meta fjárþörf í uppbyggingu reiðvegakerfisins. Þau sýna að verulegt átak er nauðsynlegt til að viðhalda og þróa kerfið til framtíðar.

Kortasjáin gegnir lykilhlutverki í skipulagi reiðvega. Með henni er hægt að fá heildaryfirsýn yfir reiðleiðir á landsvísu og sjá hvernig þær tengjast byggð, vegakerfi og öðrum samgönguleiðum.

Þetta auðveldar sveitarfélögum, hestamannafélögum og stjórnvöldum að taka upplýstar ákvarðanir um uppbyggingu og forgangsröðun framkvæmda.

Kortasjáin er aðgengileg á vefnum og gerir notendum kleift að skoða reiðleiðir, skipuleggja ferðir og nálgast upplýsingar um leiðir um land allt.

Slóðin er: www.map.is/lh eða um heimasíðu LH www.lhhestar.is

Kortasjá Landssambands hestamannafélaga er þannig ekki aðeins gagnagrunnur um reiðleiðir heldur lifandi verkfæri sem styður við skipulag, uppbyggingu og notkun reiðvega á Íslandi.

Með henni hefur tekist að færa þekkingu sem áður var bundin við reynslu einstaklinga yfir í sameiginlegt og aðgengilegt kerfi. Kortasjáin tengir þannig saman fortíð og nútíð og leggur grunn að framtíðarsýn í reiðvegamálum.

Kortasjáin sem stjórnæki

Kortasjá LH er ekki aðeins upplýsingakerfi fyrir hestamenn heldur einnig mikilvægt verkfæri við skipulag og uppbyggingu reiðvega.

Upplýsingar úr Kortasjánni hafa meðal annars verið nýttar í vinnu starfshópa stjórnvalda um stöðu reiðvegakerfisins. Í starfshópi sem skipaður var af innviðaráðherra árið 2022 var Reiðvegaskráin notuð til að meta fjárþörf við uppbyggingu reiðvega á landsvísu.



Sæmundur Eiríksson kynnti Kortasjá LH og skráningu reiðleiða á málþingi um reiðvegamál árið 2017. Hér á kynningu hjá Hestamannafélaginu Sörla árið 2019.

Samspil hefðar og tækni

Kortasjáin markar tímamót í skráningu reiðleiða á Íslandi. Í fyrsta sinn hefur verið unnt að safna saman í eitt kerfi upplýsingum um þær leiðir sem mótað hafa í landslagi Íslands í gegnum aldirnar.

Með þessari vinnu tengjast saman tvær ólíkar hefðir:

- gömul spor hesta í landslaginu
- ný stafræn tækni til skráningar og miðlunar

Þannig verður til brú milli fortíðar og nútíðar þar sem fornar reiðleiðir eru varðveittar með nýjum aðferðum og gerðar aðgengilegar komandi kynslóðum.

Mikilvægi verkefnisins

Kortasjá LH og Reiðvegaskráin hafa haft veruleg áhrif á þróun reiðvegakerfisins á Íslandi. Með þeim hefur í fyrsta sinn orðið til heildstætt yfirlit yfir reiðleiðir landsins sem nýtist bæði hestamönnum, skipulagsyfirvöldum og þeim sem vinna að uppbyggingu reiðvega.

Verkefnið hefur jafnframt sýnt fram á mikilvægi samvinnu hestamanna, sveitarfélaga og ríkisvalds við að varðveita og þróa reiðleiðir landsins. Sú vinna er mikilvægt framlag til íslenskrar hestamenningar og þeirra samgönguleiða sem mótað hafa tengsl manns, hests og lands í gegnum aldirnar.

Kortasjain er aðgengileg á www.map.is/lh og einnig í gegnum vef LH og vefi flestra hestamannafélaga.“ www.map.is/lh eða www.lhhestar.is

Samstarf og þróun

Kortasjain hefur einnig orðið grunnur að samstarfi við ýmsa aðila.

Til dæmis var gerður samningur við Neyðarlínuna (112) um afnot hennar af reiðleiðaferlum Kortasjárinnar. Þá hafa sveitarfélög fengið aðgang að reiðleiðagögnum til notkunar við skipulagsvinnu.

Reiðvega- og samgöngunefnd LH hefur einnig átt samstarf við sveitarfélög um merkingar reiðleiða, til dæmis með uppsetningu vegpresta, vegvísa og fræðsluskilta við leiðir á Kili.



Halldór H. Halldórsson og Örn Arnar Ingólfsson frá Loftmyndum við undirritun samnings um Kortasjá reiðleiða árið 2010

Ljósmynd Sæmundur Eiríksson



Halldór H. Halldórsson og Tómas Gíslason frá Neyðarlínunni 112 við undirritun samnings um samstarf vegna Kortasjár LH árið 2012

Ljósmynd Sæmundur Eiríksson

Upphafstexti Kortasjárinnar

Allir bera ábyrgð á eigin ferðum og geta ekki vísað henni á aðra, sem reyna að leiðbeina þeim með útgáfu leiðar- og ferilpunkta (GPS). Ávallt þarf að meta aðstæður hverju sinni, vöð breytast, girðingar og skurðir koma og jafnvel fara, sumar leiðir geta verið illfærar og jafnvel ófærar t.d vegna aurbleytu eða holklaka, allt eftir tíðarfari og árferði. Fylgið leiðunum aldrei í blindni, leitið ávallt upplýsinga um viðkomandi leiðir hjá aðilum sem þekkja til.

Á ferð um landið sýnum við landeiganda og öðrum réttihöfum lands fulla tillitsemi, virðum hagsmuni þeirra, m.a. vegna búpenings og ræktunar, þar á meðal skógræktar og landgræðslu, fylgjum leiðbeiningum þeirra og fyrirmælum varðandi ferð og umgengni um landið og við val á leiðum og áningarstöðum. Sumstaðar liggja reiðleiðir nánast um bæjarhlöð og heimahaga og þar á fólk ekki að fara í gegn án þess að biðja um leyfi áður.

Það eru til dæmi um það að leiðum hafi verið lokað vegna ágangs og slæmrar umgengi hestamanna.

Umsóknir og skráning framkvæmda í Kortasjá LH

Með tilkomu Kortasjár LH hefur umsóknarferli, skráning framkvæmda og kortlagning reiðleiða verið sameinuð í eitt samræmt stafrænt kerfi. Kortasjain sameinar í eitt samræmt ferli umsóknir, greinargerðir og kortlagningu reiðleiða og hefur þannig aukið gagnsæi, yfirsýn og fagmennsku í uppbyggingu reiðvegakerfisins.

Allar umsóknir hestamannafélaga um reiðvegafé til LH, sem og skil á greinargerðum vegna framkvæmda, fara nú fram í gegnum Kortasjána. Þar eru jafnframt aðgengilegar leiðbeiningar, eyðublöð og myndband sem sýnir ferlið skref fyrir skref, sem auðvelda notendum að vinna gögnin á samræmdan hátt.

Skila skal greinargerð fyrir lok þess árs sem framkvæmd fer fram. Þær byggja á stöðluðu formi þar sem fram koma helstu upplýsingar um framkvæmd, umfang hennar og kostnað. Umsóknir um reiðvegafé fylgja sambærilegu verklagi og eru einnig unnar og skilað í gegnum sama kerfi.

Vegagerðin leggur áherslu á að reiðvegaframkvæmdum sé lokið fyrir 15. nóvember á úthlutunarárinu og að reikningar vegna framkvæmdanna berist Vegagerðinni fyrir þann tíma. Fulltrúi eða starfsmaður Vegagerðarinnar fylgist með og tekur verkið út við upphaf verks og við verklok.

Framsetning umsókna og greinargerða

Til að tryggja samræmi eru umsóknargögn sett fram í Excel-skjölum með föstum uppsetningum. Þar er gert ráð fyrir eftirfarandi skiptingu:

- **Greinargerð framkvæmda** – yfirlit yfir unnar framkvæmdir á liðnu ári
- **Reiðvegaáætlun til fjögurra ára** – stefnumótun og forgangsörðun verkefna
- **Umsókn um reiðvegafé** – framkvæmdir sem óskað er eftir fjármagni til á yfirstandandi ári
- **Umsókn um viðhald ferðaleiða** – sérstök umsókn vegna viðhalds og endurbóta á ferðaleiðum

Áhersla er lögð á að allar lýsingar séu stuttar, skýrar og gagnorðar. Markmiðið er að gögnin nýtist bæði við afgreiðslu umsókna og sem hluti af heildaryfirsýn um stöðu reiðvegakerfisins.

Hvernig fer ferlið fram?

1. Farið er inn í Kortasjá LH og valið umsóknarferli
2. Niðurhalað er viðeigandi Excel-eyðublöðum
3. Gögn eru fyllt út samkvæmt leiðbeiningum
4. Reiðleiðir og framkvæmdasvæði eru teiknuð inn í Kortasjána
5. Umsókn eða greinargerð er hlaðin upp í kerfið
6. Gögnum er skilað um Kortasjána til skrifstofu LH og Reiðveganefndar

Kortasjain sem stjórnæki

Kortasjá LH gegnir lykilhlutverki í skipulagi og þróun reiðvegakerfisins. Með því að safna saman í eitt kerfi upplýsingum um framkvæmdir, kostnað og legu reiðleiða verður til sameiginlegur gagnagrunnur sem nýtist bæði hestamannafélögum og stjórnvöldum.

Gögn úr Kortasjaini hafa þegar verið nýtt í fjölbreyttum tilgangi. Þar má nefna samning við Neyðarlínuna (112) um aðgang að reiðleiðaferlum, auk þess sem sveitarfélög hafa nýtt gögnin við skipulagsvinnu og tengingu við eigin landupplýsingakerfi. Einnig má nefna samstarf við Bláskógabyggð um merkingar og fræðsluskilti á Kili árið 2018, þar sem Kortasjain var lögð til grundvallar við skipulag og framsetningu leiða.

Þessi þróun undirstrikar mikilvægi þess að skráning gagna sé vönduð og samræmd. Kortasjain er því ekki einungis verkfæri til umsókna heldur einnig grunnur að framtíðarsýn um heildstætt, öruggt og aðgengilegt reiðvegakerfi á Íslandi. Þannig hefur Kortasjain þróast úr skráningartæki í mikilvægt stjórnæki.



Sæmundur Eiríksson í hestaferð um Snæfellsnes

Ljósmynd Herdís Hjaltadóttir (Lilla)



Samhliða skráningu reiðleiða í kortasjá er unnin reiðvegaskrá reiðleiða.

Reiðvegaskrá

Í byrjun árs 2008 fór vinnan af stað fyrir alvöru við skráningu reiðleiða, tilgangurinn var að skrá alla reiðvegi og reiðleiðir sem eru á staðfestu skipulagi viðkomandi sveitarfélaga, sem og gamlar þjóðleiðir.

Eftirfarandi er dæmi úr Reiðvegaskrá, en með þessum hætti eru til reiðvegaskrár fyrir allar reiðleiðir í Kortasjánni. Sem sjá má þá er bætt við reiðvegaskráninguna kostnaðaráætlun pr. km og heildarkostnaður á hverja reiðleið í desember 2022. Reiðvegaskráin og kostnaðaráætlunin var unnin af Sæmundi Eiríkssyni fyrir starfshóp innviðaráðherra við mat á fjárþörf á samgönguáætlunum til reiðvega.

Dæmi úr reiðvegaskrá suðvesturs svæðis

Landssamband fæstamekna, Reiðveganeftir			Kortasjá - map.is/hi Reiðvegaskrá, suðvestursvæðis-ætlun			Útgáfur 34.12.2022 Síða 1 af 7				
Veghl.	Reiðv. Nr.	Heiti	Staða	Lýsing	Stofna	Skráð lenad	Gæð leiðy.	afgætt	kostnaður/km	heild kostnaður
Þ	R200.33	Selthólsleið	R2	Leið milli Rauðavatns og Þeymsvatnsheðna	R1	1783	A	3	1.700.000	3.031.100
Þ	R206.32	Kilubúskúlaeyri	L2	Um Kilubúskúlaeyri milli Leirvogstungu	L2	50	D	1	300.000	15.000
Þ	R202.05	Gröfheila	R1	Leið milli Hlíðarþúfur og leiðar um Tjarnholt	R1	732	A	1	1.700.000	1.244.400
Þ	R202.03	Villustaðshólið austur	R1	Með Villustaðshólið frá íringu að Gjörri	R1	1870	A	1	1.700.000	1.349.000
Þ	R112.16	Bakavelli	R1	Leið um Bakavelli norðan Þorðamarkis	R1	1773	A	1	1.700.000	3.010.700
Þ	R112.15	Háfrayn	R1	Leið um Háfrayn vestan Grindavíkurvegjar	R1	1701	A	1	1.700.000	2.893.400
Þ	R112.13	Austurvegur	R1	Leið með Austurvegi	R1	1168	A	1	8.500.000	1.092.000
Þ	R112.04	Húsafellshólið	L2	Leið norðan og austan með Húsafelli	R1	1825	B	1	6.500.000	11.863.500
Þ	R112.14	Þrekkubúsi	R1	Með vegi austan Þrekkubúsi	R1	1144	A	1	6.500.000	7.436.000
Þ	R112.05	Vatnsheillaleið	L2	Leið um Vatnsheill norðan Húsafells	R1	8562	B	1	800.000	2.065.600
Þ	R112.12	Þrekkubúsi	L2	Leið um Þrekkubúsi	R1	717	A	1	5.000.000	1.585.000
Þ	R101.31	Villustaðshólið	R1	Reiðleið um Villustaðshólið	R1	537	A	1	1.700.000	812.900
Þ	R200.30	Þrekkubúsi	R1	Reiðleið um Þrekkubúsi	R1	354	A	1	1.700.000	941.800
Þ	R201.25	Þrekkubúsi	R1	Leið um Þrekkubúsi	R1	1291	A	1	1.700.000	2.194.700
Þ	R201.28	Þrekkubúsi	R1	Reiðleið um Þrekkubúsi	R1	52	A	1	1.700.000	88.400
Þ	R201.27	Þrekkubúsi	R1	Tengileið að Þrekkubúsi	R1	378	A	1	1.700.000	642.600
Þ	R201.26	Þrekkubúsi	R1	Tengileið að Þrekkubúsi	R1	44	A	1	1.700.000	74.800
Þ	R201.25	Þrekkubúsi	R1	Tengileið um Þrekkubúsi	R1	332	A	1	1.700.000	564.400
Þ	R201.43	Hvartfahverfi suður	R1	Reiðleið um Hvartfahverfi suður	R1	378	A	1	1.700.000	642.600
Þ	R201.42	Hvartfahverfi norður	R1	Reiðleið um Hvartfahverfi norður	R1	1248	A	1	1.700.000	2.121.600
Þ	R201.41	Fákahverfi	R1	Sunnan Þrekkubúsi	R1	287	A	1	1.700.000	487.900
Þ	R201.40	Fákahverfi	R1	Sunnan Þrekkubúsi	R1	1030	A	1	1.700.000	1.751.000
Þ	R201.35	Fjörðvegur	R1	Leið um Fjörðveg	R1	208	A	1	1.700.000	333.600
Þ	R206.31	Tjarnarvegur	R1	Leið umhverfis Tjarnarveg norðan Leirvogstunguhverfis	R1	331	A	1	1.700.000	542.700
Þ	R206.30	Leirvogstungu	R1	Tengileið að Leirvogstungu	R1	68	A	1	1.700.000	117.300
Þ	R201.08	Tengileið Búskúla	R2	Tengileið milli Búskúlahekkis og Vatnsheilla	R1	118	A	1	1.700.000	197.200
Þ	R201.08	Búskúlahekkis	R1	Leið norðan Hvartfahverfis um Vatnsheilla	R1	1484	A	1	1.700.000	2.539.800
Þ	R206.10	Hólar heiluhverfi	R1	Leið um heiluhverfi	R1	673	A	1	1.700.000	1.058.100
Þ	R201.36	Þrekkubúsi	R1	Um heiluhverfi	R1	178	A	1	1.700.000	302.800
Þ	R201.02	Grunnvatnsleið	R1	Um Grunnvatnsleið að Grunnvatnsleið	R1	2495	A	1	1.700.000	4.241.500
Þ	R201.09	Reiðvegshólið	L2	Leið um Selthólið, Langholt og Miðhólið - önnur leið	R1	8218	A	1	1.700.000	5.470.600
Þ	R201.10	Stórshólið	R1	Um Stórshólið, Fremstafla og Miðhólið	R1	4238	A	1	6.500.000	27.547.000
Þ	R201.34	Selthólsleið austur	R1	Tengileið milli Almennadal og Selthólsleiðar	R1	407	A	1	1.700.000	681.900
Þ	R200.10	Rauðavatn norður	R1	Leið norðan Rauðavatn að Hæðagjörðum	R1	1250	A	1	6.500.000	8.125.000
Þ	R201.23	Þrekkubúsi	R1	Tengileið að Þrekkubúsi	R1	114	A	1	1.700.000	193.800
Þ	R201.24	Þrekkubúsi	R1	Leið um Þrekkubúsi	R1	1140	A	1	1.700.000	1.938.000
Þ	R201.22	Markavegur	R1	Með Markavegi norðan heiluhverfis	R1	437	A	1	1.700.000	742.900
Þ	R201.12	Magnússundur norður	R1	Tengileið norðan við Magnússundur	R1	183	A	1	1.700.000	311.100
Þ	R201.13	Landbenda	R1	Leið austan Magnússundur og um Landbenda	R1	656	A	1	1.700.000	2.115.200
Þ	R201.21	Heiluhverfi	R1	Með Heiluhverfi austan heiluhverfis	R1	354	A	1	1.700.000	685.100
Þ	R201.11	Tungubúskúla	R1	Tengileið frá heiluhverfi um Tungubúskúla og með Flugu	R1	1797	A	1	1.700.000	3.054.900
Þ	R201.09	Hólar heiluhverfi	R1	Leið um heiluhverfi	R1	442	A	1	1.700.000	751.400
Þ	R201.32	Fjörðvegur	R1	Leið um Fjörðveg vestanvegin	R1	397	A	1	1.700.000	674.900
Þ	R201.16	Fjörðvegur	R1	Leið um Fjörðveg	R1	395	A	1	1.700.000	671.500
Þ	R201.18	Fjörðvegur	L2	Leið frá Fjörðveg til norðan upp á Hlíðshólið	R1	758	A	1	6.500.000	4.551.500



Hestalest fíkrar sig upp frá Kollafirði á Ströndum

Ljósmynd Sæmundur Eiríksson



Frelsi í fasi, Ljósmynd Sigurrós Lilja Grétarsdóttir

Vegagerðin

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Í starfi sínu hefur Reiðvega- og samgöngunefnd Landssambands hestamannafélaga (LH) átt í nánú samstarfi við ýmsa opinbera aðila. Þar hefur Vegagerðin gegnt lykilhlutverki, enda fer stofnunin með framkvæmd og fjárstýringu samgöngumála ríkisins, þar á meðal þeirra fjármuna sem varið er til uppbyggingar reiðvega samkvæmt samgönguáætlunum. Samstarf hestamanna og Vegagerðarinnar hefur því frá upphafi verið einn mikilvægasti þátturinn í mótun og þróun skipulegs reiðvegakerfis á Íslandi.

Framan af voru það aðstoðarvegamálastjórar sem höfðu með höndum málefni reiðvega innan Vegagerðarinnar. Sú skipan var við lýði þar til Gunnar Gunnarsson aðstoðarvegamálastjóri lét af störfum fyrir aldurs sakir í júní árið 2016. Í kjölfar þess var skipulagi Vegagerðarinnar breytt og embætti aðstoðarvegamálastjóra lagt niður.

Við þær breytingar tók Stefán Erlendsson, deildarstjóri lögfræðideildar Vegagerðarinnar, við umsjón með samskiptum við hestamenn og fór með þau mál til ársins 2022. Frá árinu 2023 hefur Valtýr Þórisson, deildarstjóri áætlanadeildar Vegagerðarinnar, haft með höndum málefni hestamanna hjá stofnuninni.

Samkomulag um gerð reiðvega 1982

Á vormánuðum árið 1982 var undirritað samkomulag milli Vegagerðar ríkisins og Landssambands hestamannafélaga um gerð reiðvega samhliða vegaframkvæmdum. Samkomulagið markaði í fyrsta sinn formlegan ramma um samstarf ríkisvalds og hestamanna varðandi skipulag og uppbyggingu reiðvega í tengslum við þróun nútímavegakerfis landsins.

Samkomulagið var undirritað í maí 1982 af Gunnari Gunnarssyni, þá forstöðumanni lögfræðideildar Vegagerðar ríkisins, og Stefáni Pálssyni, formanni Landssambands hestamannafélaga.

Í fyrsta ákvæði samkomulagsins var kveðið á um að við lagningu stofnbrauta eða annarra þjóðvega með bundnu slitlagi skyldi, þar sem því yrði við komið, gera ráð fyrir aðstöðu fyrir ríðandi umferð, meðal annars með gerð sérstakra reiðvega á vegsvæðum meðfram nýjum vegum. Með þessu var leitast við að bregðast við þeirri þróun sem fylgdi aukinni bílaumferð á þjóðvegum landsins og bæta öryggi ríðandi manna á helstu samgönguleiðum.

Þótt framkvæmd samkomulagsins hafi á stundum reynst umdeild og túlkun þess ekki alltaf samhljóða markaði það engu að síður mikilvægt skref í átt að markvissari stefnu í reiðvegagerð á Íslandi.

Reynsla hestamanna af framkvæmd þessa samkomulags var þó sú að það náði ekki alltaf að virka sem skyldi í framkvæmd. Ágreiningur um túlkun þess og framkvæmd leiddi til þess að hestamenn áttu um árabíl í viðvarandi samráði og jafnvel nokkru stappi við Vegagerðina um hvernig standa bæri að uppbyggingu og skipulagi reiðvega samhliða almennum vegaframkvæmdum.

Í apríl árið 2022 var undirritað nýtt og endurbætt samkomulag milli Vegagerðarinnar og LH. Samkomulagið var undirritað af Bergþóru Þorkelsdóttur vegamálastjóra og Guðna Halldórssyni, formanni LH. Þótt ekki hafi náðst fram allar þær kröfur sem Reiðvega- og samgöngunefnd LH lagði fram markar hið nýja samkomulag engu að síður mikilvægt framfaraskref og hefur reynst mun skýrari og traustari grundvöllur fyrir samstarfi Vegagerðarinnar og hestamanna en hið fyrra.



Í tilefni af starfslokum Gunnars Gunnarssonar 2016 heimsóttu fulltrúar Ferða- og samgöngunefndar LH hann og afhentu honum platta frá Hestaregni sem þakklætisvott fyrir gott samstarf og stuðning við málefni hestamanna í gegnum árin.
Ljósmynd Sæmundur Eiríksson

Reiðvegahandbók

Eins og áður hefur komið fram þá hafa samskipti Vegagerðarinnar og LH verið með ágætum í gegnum tíðina. Eitt af þeim verkefnum sem hefur verið unnið sameiginlega af er reiðvegahandbók „**Reiðvegir – gerð og uppbygging**“. Að þessu verkefni sem kom fyrst út sem kynningarútgáfa árið 2003, en opinber útgáfa í janúar 2006, komu starfsmenn Vegagerðarinnar ásamt Ferða- og samgöngunefnd LH og formanni Mannvirkjanefndar LH. Haraldur Sigursteinsson hestamaður og starfsmaður Vegagerðarinnar hafði utanumhald með verkinu.

Reiðvegahandbókin

Árið 2020 hófst vinna við endurskoðun og uppfærslu reiðvegahandbókarinnar. Verkinu lauk í apríl 2022 með útgáfu rafrænnar handbókar undir heitinu *Reiðstígar – gerð og uppbygging*. Haraldur hafði áfram umsjón með verkinu og kom að uppfærslunni ásamt Reiðvega- og samgöngunefnd LH.

Handbókin er ítarlegt leiðbeiningarit um gerð og uppbyggingu reiðvega og fjallar meðal annars um undirbúning framkvæmda, hönnun, efnisval og verklag. Þar er jafnframt að finna tilvísanir og tengingar við þær stofnanir og aðila sem koma að reiðvegamálum.

Handbókin er aðgengileg rafrænt, meðal annars á vef Landssambands hestamannafélaga, hjá Vegagerðinni og í Kortasjá LH. **Tengil á rafræna útgáfu handbókarinnar er að finna í viðauka I – Rafræn fylgigögn.**



Reiðstígar – gerð og uppbygging



Vegagerðin og Landssamband hestamannafélaga
Apríl 2022

Leiðbeiningar

Samkomulag Landssambands hestamannafélaga og Vegagerðarinnar frá apríl 2022.



Samkomulag

1. grein

Samkomulag þetta er gert milli **Vegagerðarinnar**, kt. 680269-2899, sem og **Landssamband hestamannafélaga** (LH) kt. 710169-3579, um gerð og útfærslur reiðstíga með stofn- og tengivegum sem lagðir eru bundnu slitlagi.

2. grein

Þegar stofn-, tengi- og landsvegir eru lagðir bundnu slitlagi, sem áður hefur einnig nýst sem reiðstígur og er sem slíkur í gildandi skipulagi viðkomandi sveitarfélags, skal þess gætt að gerður sé reiðstígur eða reiðfær leið samhliða framkvæmd um að setja bundið slitlag á veg. Ávallt skal leitast við að reiðleiðin sé eins fjarri veginum og við verður komið.

3. grein

Reiðfært telst vera slóð eða gata sem er fær riðandi umferð, hindrunum hefur verið rutt úr vegi og fyrirstöður eru fjarlægðar, þ.e. grjóti rutt úr vegi, ræsi framlengt eða sett í skurð, malarlag sett þar sem þörf er á og leiðin sé greiðfær að sumarlagi. Reiðstígurinn er hugsaður til notkunar fyrir almennt hestafólk en ekki sem þjálfunarbrautir atvinnufólks í hestaþróttum þar sem gerðar eru meiri kröfur til undirlags og frágangs. Til viðmiðunar skal stuðst við leiðbeiningar Vegagerðarinnar og LH „**Reiðstigar gerð og uppbygging**“ önnur útgáfa apríl 2022. Miðað er við gerðir reiðstíga sbr. grein 5.1 Reiðstigar við umferðarminni vegi í og við þéttbýli verði stuðst við gerð B og í dreifbýli verði af gerðinni C og D eftir atvikum.

Við uppbyggingu á reiðstígum að gerð B kostar Vegagerðin uppbyggingu reiðstígs þ.e.a.s útlögn styrktarlags en viðkomandi reiðveganefnd um frágang slitlags telji hún þörf á því.

Leggja skal áherslu á öryggi allra vegfarenda og taka hliðsjón af ákvæðum um rýmisþörf, öryggissvæði vega og breidd reiðstíga sbr. kafla 6.1, 6.2 og 6.3.

4. grein

Kostnaður sem hlýst af gerð reiðfærrar leiðar með veginum greiðist af framkvæmdafé viðkomandi vegar. Viðhaldi þessara leiða skal sinnt af hestamannafélagi þess svæðis sem reiðleiðin liggur um, nema um annað sé samið. Viðhaldsfé reiðleiðarinnar er með framlögum af reiðvegafé LH, sveitarfélags, frjálsum fjárframlögum eða vinnuframlagi og tækjabúnaði félagsmanna.

Sé ekki hægt að koma reiðstíg fyrir innan vegsvæðis af einhverjum ástæðum skal leita sameiginlegra lausna vegna þessa. Vegagerðin kaupir ekki sérstaklega land undir reiðstígum sé ekki hægt að koma þeim fyrir innan vegsvæðis.

5. grein

Á hverju svæði Vegagerðarinnar starfa reiðveganefndir. Formenn þessara reiðveganefnda skipa Reiðvega- og samgöngunefnd LH. Skulu þeir ásamt fulltrúum Vegagerðarinnar skipa samstarfsnefnd í umdæminu, tveir frá hvorum aðila. Samstarfsnefndin leggur mat á þarfir framkvæmda við stígagerðina í samráði við viðkomandi sveitarfélag.

6. grein

Ágreiningur sem upp kann að koma innan samstarfsnefnda, er heimilt að vísa til forstjóra Vegagerðarinnar eða fulltrúa hans og stjórnar LH, sem ber að fjalla sameiginlega um ágreiningsmál og leita lausnar á þeim.

Samkomulag þetta kemur í stað eldra samkomulags Landssambands hestamannafélaga og Vegagerðar ríkisins frá 7. maí 1982, sem fellur þá úr gildi.

Reykjavík 06.04.2022.

F.h. Vegagerðarinnar:

F.h. LH:

Reiðvegir og reiðleiðir

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Frá landnámi og langt fram á 20. öld byggðust samgöngur landsmanna að stórum hluta á ferðum ríðandi manna eftir gömlum þjóðleiðum, slóðum og stígum. Með aukinni bílaumferð og þróun nútímavegakerfis varð nauðsynlegt að skilgreina betur reiðleiðir og reiðvegi sem sérstakan þátt í samgöngukerfi landsins og móta reglur um uppbyggingu þeirra og notkun.

Hugtakið reiðleið er hér notað um reiðvegi og slóða sem eru hluti af samhangandi kerfi reiðleiða. Með því er bæði átt við leiðir sem hafa mótast af umferð í landslagi frá náttúrunnar hendi og manngerða reiðvegi eða stíga. Orðið reiðleið er því almennt notað þegar vísað er til leiðarinnar sjálfar, en þegar fjallað er um framkvæmdina, það er lagningu eða uppbyggingu stígsins, er frekar talað um að leggja reiðveg eða uppbyggðan reiðstíg.

Flokkun hestaumferðar

Hestaumferð er skipt í þrjá meginflokka eftir eðli og umfangi hennar. Undanskilinn er þó rekstur hrossa á afrétti og smölun þeirra.

Einstaklingsumferð

Umferð þar sem einn eða fáir hestamenn eru á ferð með fáa hesta til reiðar og engin laus hross.

Hesthúsaumferð

Umferð sem á sér upptök í hesthúsaumferðum við þéttbýlisstaði. Umferð er þar oft allmikil og einstakir hestamenn geta haft fleiri hesta til reiðar, en laus hross eru almennt ekki með í för.

Hópferðir með laus hross

Hér er átt við skipulagðar hópferðir þar sem oft eru fáir vanir hestamenn með hóp af lausum hrossum í fylgd með hópi reiðmanna, sem gjarnan eru minna vanir. Rekstur lausra hrossa á vegum er bannaður í og við þéttbýli nema að fengnu sérstöku leyfi lögreglustjóra, sbr. 8. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

Flokkun reiðleiða

Reiðleiðir eru flokkaðar í þrjá meginflokka eftir hlutverki þeirra í reiðvegakerfinu.

Stofnleiðir

Stofnleiðir eru aðalleiðir milli sveitarfélaga og tengja saman byggðir, þéttbýli og hálendið. Þetta eru helstu reiðleiðir í byggð utan þéttbýlis.

Almennar reiðleiðir liggja oft meðfram þjóðvegum, en æskilegt er að færa þær fjær vegum þar sem því verður við komið. Á þessum leiðum kemur fyrir öll tegund hestaumferðar, allt frá einstaklingsumferð til stórra hópa með rekstur lausra hrossa.

Gert er ráð fyrir að nægilegt rými sé fyrir reiðmann með þrjá hesta til reiðar. Við mætingar er miðað við að annar reiðmaðurinn geti vikið út fyrir stíg. Uppbygging stíga

miðast við að umferð sé einkum eftir að jarðvegur hefur þornað, að vori og sumri. Nánar er fjallað um mismunandi gerðir reiðstíga í kafla 5 í reiðvegahandbókinni.

Þéttbýlisleiðir

Þéttbýlisleiðir eru reiðleiðir í næsta nágrenni við þéttbýli, þar á meðal leiðir milli hesthúsahverfa og annarra svæða þar sem búast má við mikilli hestaumferð. Rekstur lausra hrossa er þar almennt bannaður, en annars konar hestaumferð er fyrir hendi.

Gert er ráð fyrir að tveir reiðmenn geti auðveldlega mæst þótt hvor um sig sé með tvo hesta til reiðar. Uppbygging þessara stíga miðast við mikla notkun, einnig yfir vetrartímann og á vormánuðum þegar frost er að fara úr jörðu. Einnig er gert ráð fyrir að hægt sé að fara um stígana með tækjum vegna snjóruðnings og annarrar þjónustu.

Héraðsleiðir

Héraðsleiðir eru tengileiðir milli bæja eða fornar reiðleiðir og slóðar sem ekki þola mikla umferð. Þar er yfirleitt aðeins gert ráð fyrir einstaklingsumferð.

Til þessa flokks falla einnig aðrar minniháttar reiðleiðir innan héraðs. Gert er ráð fyrir rými fyrir reiðmann með þrjá hesta til reiðar og við mætingar er miðað við að annar reiðmaðurinn geti vikið út fyrir stíg. Umferð er einkum á vorin og sumrin eftir að jarðvegur hefur þornað eftir vorleysingar.

Stjórnsýsla og uppbygging reiðvegakerfisins

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Á síðustu áratugum hefur uppbygging reiðvega á Íslandi þróast frá því að vera að mestu sjálfsprottið samstarf hestamanna og landeigenda yfir í skipulagðari þátt í samgöngu- og útivistarkerfi landsins. Þessi þróun hefur leitt til þess að reiðvegir eru í vaxandi mæli skipulagðir, fjármagnaðir og skráðir með formlegum hætti.

Uppbygging reiðvegakerfisins byggir í dag á samspili nokkurra þátta stjórnsýslu. Þar koma saman skipulagsvald sveitarfélaga, fjárveitingar ríkisins samkvæmt samgönguáætlun, faglegt eftirlit og ráðgjöf Vegagerðarinnar og þátttaka hestamannafélaga og annarra hagsmunaaðila í framkvæmdum og viðhaldi leiða.

Skipulagslög sveitarfélaga leggja grunn að legu reiðleiða í landinu. Í aðalskipulagi og deiliskipulagi eru skilgreindar helstu stofnleiðir og tengingar milli svæða. Slík skipulagsvinna er forsenda þess að unnt sé að ráðast í markvissa uppbyggingu reiðvega og tryggja samfelld tengsl milli byggða og útivistarsvæða.

Fjármögnun reiðvega byggir að mestu á framlögum ríkisins samkvæmt samgönguáætlunum, en framkvæmd verkefna er oft samstarf ríkis, sveitarfélaga og hestamannafélaga. Í mörgum tilvikum hafa hestamenn sjálfir lagt fram verulegt vinnuframlag við lagningu og viðhald reiðvega og þannig átt stóran þátt í uppbyggingu kerfisins.

Lagarammi reiðvega er hins vegar samsettur úr nokkrum lögum sem fjalla um mismunandi þætti málaflokksins. Þar koma meðal annars við sögu vegalög, umferðarlög, skipulagslög, náttúruverndarlög og þjóðminjalög. Saman mynda þessi lög þann ramma sem gildir um legu reiðleiða, notkun þeirra og vernd þeirra svæða sem þær liggja um.

Þrátt fyrir þessa þróun hefur staða sumra þátta reiðvegakerfisins lengi verið óljós, einkum hvað varðar ábyrgð á veghaldi og viðhaldi reiðvega. Á síðari árum hefur því verið lögð aukin áhersla á að skýra hlutverk einstakra aðila og móta heildstæða stefnu um uppbyggingu og rekstur reiðvegakerfisins.

Í eftirfarandi köflum verður fjallað nánar um helstu þætti þessarar stjórnsýslu: skipulag reiðvega, fjármögnun þeirra, úthlutun reiðvegafjár, lagaramma málaflokksins og loks ábyrgð á veghaldi reiðvega.

Skipulag reiðvega

Skipulagsstig, ábyrgð og framkvæmd

Skipulag reiðvega er ein mikilvægasta forsenda þess að hægt sé að byggja upp samfelld og öruggt reiðvegakerfi á Íslandi. Með skipulagi er ákveðin lega reiðleiða, landnotkun og samræmi milli framkvæmda, náttúruverndar og annarrar landnýtingar.

Samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010 og skipulagsreglugerð nr. 90/2013 ber sveitarstjórnnum að taka saman svokallaða lýsingu skipulagsáætlunar þegar vinna hefst við gerð svæðis- eða aðalskipulags. Lýsing skipulagsáætlunar er í raun verkáætlun fyrir skipulagsvinnuna þar sem fram koma helstu forsendur, markmið og áherslur skipulagsins. Lýsingin er kynnt Skipulagsstofnun, almenningi og öðrum hagsmunaaðilum áður en eiginleg skipulagsvinna hefst.

Skyld er að vinna slíka lýsingu þegar gerð er ný svæðis- eða aðalskipulagsáætlun, svo og þegar skipulagsáætlanir eru endurskoðaðar eða þeim breytt verulega. Lýsingin er því mikilvægur grunnur að vönduðu og gagnsæju skipulagi.

Hlutverk sveitarfélaga

Sveitarfélög gegna lykilhlutverki í skipulagi reiðvega. Þau bera ábyrgð á gerð skipulagsáætlana og ákveða landnotkun innan sinna marka. Í því felst meðal annars að marka legu reiðvega og samþykkja skipulagsáætlanir sem taka til þeirra.

Allt land á Íslandi er skipulagsskyld og því þarf lega reiðleiða að koma fram í skipulagsáætlunum sveitarfélaga ef ætlunin er að byggja upp eða viðhalda formlegu reiðvegakerfi.

Nauðsyn heildstæðrar áætlunar

Til að tryggja samfelld reiðvegakerfi þarf að liggja fyrir heildstæð áætlun um reiðleiðir innan hvers sveitarfélags. Slík áætlun þarf að tryggja samræmi milli skipulags og framkvæmda og skilgreina bæði legu reiðvega og flokkun þeirra.

Mikilvægt er að hafa í huga að fjármunir sem veittir eru til reiðvegagerðar eru að jafnaði aðeins veittir til þeirra reiðvega sem hafa verið samþykktir í skipulagi viðkomandi sveitarfélaga.

Hlutverk Landssambands hestamannafélaga

Landssamband hestamannafélaga ásamt Reiðvega- og samgöngunefnd LH gegna mikilvægu hlutverki við að fylgjast með skipulagsvinnu sveitarfélaga og gæta hagsmuna hestamanna. Nefndin gerir athugasemdir við skipulagstillögur þegar þörf krefur og leitast við að tryggja að reiðleiðir séu teknar til greina í skipulagi.

Reynslan sýnir að mjög mikilvægt er að hestamenn komi að skipulagsvinnu á frumstigi. Með því má oft koma í veg fyrir að mikilvægar reiðleiðir falli út úr skipulagi eða verði lagðar á óhentuga staði.

Áskoranir í skipulagsmálum

Algengur misskilningur er að þegar reiðleið er sýnd á uppdrætti í aðalskipulagi sé réttur til hennar tryggður. Það er þó ekki alltaf raunin. Þegar kemur að gerð deiliskipulags getur lega reiðleiða breyst og í sumum tilvikum geta þær jafnvel fallið út.

Af þeirri ástæðu er mikilvægt að fylgjast vel með öllum stigum skipulagsferlisins og koma athugasemdum á framfæri þegar þörf krefur.

Samráð og kynning

Sveitarfélögum ber að kynna skipulagsáætlanir opinberlega og gefa almenningi og hagsmunaaðilum kost á að gera athugasemdir við þær. Hestamenn og hestamannafélög þurfa því að fylgjast með skipulagsvinnu á sínum svæðum og bregðast við ef tillögur geta haft áhrif á reiðleiðir eða aðgengi að þeim.

Ágreiningur

Ef ágreiningur kemur upp um skipulagsmál er hægt að vísa málinu til úrskurðarnefndar skipulagsmála. Sú leið hefur í sumum tilvikum reynst mikilvæg til að verja hagsmuni reiðleiða og tryggja að tekið sé tillit til þeirra við skipulagsákvæðanir.

Skipulagsstig reiðvega

Skipulag reiðvega er hluti af almennu skipulagskerfi landsins og fer fram á þremur megin stigum: svæðisskipulagi, aðalskipulagi og deiliskipulagi.

Svæðisskipulag

Svæðisskipulag tekur til stærri landssvæða sem ná yfir fleiri en eitt sveitarfélag. Þar er mótuð stefna um helstu stofnleiðir milli sveitarfélaga og samræmi tryggt í heildarkerfi reiðleiða.

Í svæðisskipulagi er einnig æskilegt að skilgreina helstu áningarstaði, sérstaklega þar sem umferð er mikil eða náttúra viðkvæm. Á verndarsvæðum þarf jafnframt að hafa samráð við Umhverfisstofnun.

Aðalskipulag

Í aðalskipulagi hvers sveitarfélags skal skilgreina helstu meginreiðleiðir, bæði stofnleiðir milli svæða og reiðleiðir í og við þéttbýli. Þar er einnig sett fram stefna um undirgöng, tengingar við vegakerfið og áningarstaði.

Reiðleiðir eru gjarnan flokkaðar með tilliti til umferðarþunga, landslags og notkunar.

Deiliskipulag

Deiliskipulag er nákvæmasta stig skipulagsins. Þar er lega reiðleiða ákveðin með nákvæmum hætti, breidd þeirra skilgreind og útfærsla ákveðin.

Á þessu stigi geta þó enn orðið breytingar á legu reiðleiða, jafnvel þótt þær hafi verið sýndar í aðalskipulagi. Því er mikilvægt að fylgjast vel með skipulagsferlinu á öllum stigum þess.

Niðurstaða

Skipulag reiðvega er lykilforsenda þess að hægt sé að byggja upp öruggt og samfellt reiðvegakerfi á Íslandi. Slíkt kerfi tryggir bæði öryggi vegfarenda og vernd mikilvægra reiðleiða til framtíðar.

Árangur í þessum málaflokki byggir á góðu samráði milli sveitarfélaga, hestamannafélaga og annarra hagsmunaaðila, skýru skipulagi og virkri þátttöku þeirra sem nýta reiðleiðir landsins.

SKIPULAG REIÐVEGA



Samráð – sveitarfélög – LH – Vegagerðin

Úthlutun reiðvegafjár

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Hlutverk Reiðvega- og samgöngunefndar LH

Uppbygging reiðvegakerfis landsins byggir að verulegu leyti á fjárframlögum sem veitt eru í gegnum samgönguáætlun ríkisins til almennra reiðstíga. Úthlutun þess fjár fer fram í samvinnu Vegagerðarinnar og Landssambands hestamannafélaga, þar sem Reiðvega- og samgöngunefnd LH gegnir lykilhlutverki.

Nefndin starfar samkvæmt sérstökum starfsreglum og hefur það hlutverk að standa vörð um hagsmuni hestamanna í samgöngumálum og tryggja að uppbygging reiðvega fari fram með skipulögðum og markvissum hætti. Hún fer yfir umsóknir um framkvæmdafé og úthlutar reiðvegafé til landshluta og einstakra verkefna í samráði við hestamannafélög og sveitarfélög.

Viðmið við úthlutun

Við úthlutun reiðvegafjár þarf að forgangsraða verkefnum, enda er fjárþörfin víða mun meiri en það fé sem til ráðstöfunar er á hverju ári. Við mat á umsóknum horfir nefndin meðal annars til eftirfarandi þátta.

Ferðaleiðir

Sérstök áhersla er lögð á samfelldar ferðaleiðir milli landshluta, þar sem mikil hestaumferð er yfir sumarmánuðina. Áður en fé er úthlutað til einstakra svæða er því að jafnaði ráðstafað um 20% af ráðstöfunarfénu til slíkra ferðaleiða, sem gegna lykilhlutverki í hestaferðamennsku og tengja saman helstu reiðleiðir landsins.

Kortasjá LH

Mikilvægur þáttur í uppbyggingu reiðvegakerfisins er skráning og kortlagning reiðleiða. Til þess verkefnis er rekin Kortasjá Landssambands hestamannafélaga, sem heldur utan um upplýsingar um reiðleiðir landsins. Við úthlutun er því að jafnaði ráðstafað um 4–5% af ráðstöfunarfénu til reksturs og þróunar Kortasjárinnar, þar sem skráning og miðlun upplýsinga um reiðleiðir er lykilforsenda skipulags og framkvæmda.

Skipting milli svæða

Við úthlutun til landshluta er leitast við að tryggja sanngjarna skiptingu fjármagns. Við það mat er meðal annars litið til:

- fjölda iðkenda hestamennsku á svæðinu
- fjölda félagsmanna í hestamannafélögum
- víðfeðmi landsvæðis
- lengdar og mikilvægi skráðra reiðleiða

Þessi atriði endurspeglar bæði raunverulega notkun reiðvega og þá þörf sem er fyrir uppbyggingu og viðhald þeirra á hverju svæði.

Umsóknarferli

Hestamannafélög og aðrir framkvæmdaraðilar senda árlega inn umsóknir um stuðning við reiðvegaframkvæmdir. Umsóknirnar þurfa að innihalda upplýsingar um framkvæmdina, staðsetningu hennar, kostnaðaráætlun og möguleg mótframlög sveitarfélaga eða annarra aðila.

Nánari upplýsingar um umsóknarferlið og nauðsynleg fylgigögn eru aðgengilegar í Kortasjá LH og á heimasíðu Landssambands hestamannafélaga, en tímasetningar umsókna eru ákveðnar í samráði við Vegagerðina.

Skilgreiningar

Reiðvegafé; fjármunir sem ætlaðir eru til uppbyggingar og viðhalds reiðvega.

Ráðstöfunarfé; heildarfjárhæð sem stendur til úthlutunar á hverju ári.

Kortasjá LH

Rafrænt kortakerfi Landssambands hestamannafélaga sem heldur utan um reiðleiðir landsins og tengar upplýsingar.

Raunveruleg framkvæmd reiðvegastefnu

Úthlutun reiðvegafjár er því í raun sá vettvangur þar sem stefna um uppbyggingu reiðvegakerfis landsins verður að veruleika. Með þessu ferli er reynt að tryggja að fjármunir nýtist sem best til að bæta aðgengi, auka öryggi og styrkja þá menningararfleifð sem felst í reiðleiðum Íslands.



Umferðar- og umgengnisreglur hestamanna

Með aukinni uppbyggingu reiðvega og fjölgun hestamanna hefur orðið sífellt mikilvægara að skýrar reglur gildi um umferð og umgengni ríðandi manna. Slíkar reglur stuðla að auknu öryggi, bættu samspili ólíkra útivistarhópa og vernd náttúrunnar.

Landssamband hestamannafélaga hefur sett fram leiðbeinandi reglur um umferð og umgengni hestamanna sem hafa verið kynntar meðal félagsmanna og notaðar sem viðmið við útreiðar og ferðalög.

Umferðareglur fyrir hestamenn í þéttbýli

1. Hestamenn víkja til hægri á reiðleiðum
2. Hestar sem eru teymdir skulu ávallt vera hægra megin og ekki fleiri en tveir í taumi (þrír til reiðar)
3. Reiðhjálmar eru sjálfsögð öryggistæki
4. Endurskinsmerki í skammdegi auka öryggi hesta og manna
5. Lausir hundar eru ekki leyfilegir á reiðvegum og í hesthúsaahverfum
6. Áfengi og útreiðar fara ekki saman
7. Sýnum tillitsemi og ríðum ekki hratt á móti eða aftan að öðrum reiðmönnum
8. Þegar margir hestamenn ríða saman í hóp skal ríða í einfaldri röð þar sem umferð kemur á móti
9. Ríðum eftir reiðvegum og slóðum þar sem því verður við komið
10. Rekstur lausra hesta er bannaður í þéttbýli

Umgengnisreglur hestamanna á ferð um landið

Almenningi er heimil för um landið í lögmætum tilgangi, en öllum ber að ganga vel um náttúru landsins og gæta þess að henni verði ekki spillt.

Á ferð um landið skulu hestamenn sýna landeigendum og öðrum réttihöfum lands fulla tillitssemi og virða hagsmuni þeirra, meðal annars vegna búfjár, ræktunar, skógræktar og landgræðslu. Fylgja skal leiðbeiningum og fyrirmælum sem kunna að gilda um umferð um landið.

Ferðumst eftir merktum eða skilgreindum leiðum þegar þess er kostur. Virðum girðingar og notum hlið þar sem þau eru fyrir hendi og lokum þeim á eftir okkur. Sérstaka aðgát skal hafa í nánd við búsmala, varplönd fugla, selalátur og veiðisvæði.

Á ferð um hálendi og önnur lítt gróin svæði skal flytja með sér eða kaupa fóður handa hrossum í náttstað. Gæta skal þess að flytja ekki hey milli sauðfjárveikivarnarhólfa.

Í þjóðgörðum og öðrum friðlýstum svæðum skal haft samráð við þjóðgarðsverði eða umsjónarmenn svæða og hlíta þeim reglum sem þar gilda.

Þegar hópur hestamanna ferðast með lausa hesta skal ábyrgur fararstjóri fara fyrir hópnum.

Aðgát og tillitsemi eru lykilatriði í samskiptum hestamanna við náttúru landsins og aðra sem nýta sér útivistarsvæði.



Frá hópreið hestamannafélagsins Andvara í Gjármót 2009 þar sem var m.a. grillað og haft gaman

Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Lagarammi reiðvega og hestaumferðar

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Reiðvegir á Íslandi byggja ekki á einum sérstökum lagabálki. Lagaleg staða þeirra mótast af samspili nokkurra laga sem taka til samgangna, skipulags, umferðar, náttúruverndar og menningarminja.

Helstu lög sem snerta reiðvegi og hestaumferð eru:

- vegalög
- umferðarlög
- skipulagslög
- náttúruverndarlög
- þjóðminjalög

Saman mynda þessi lög lagaramma reiðvegakerfisins, þar sem fjallað er um legu reiðleiða, uppbyggingu reiðstíga, umferð hestamanna og vernd þeirra svæða sem leiðirnar liggja um.

Reiðstígar samkvæmt vegalögum

Samkvæmt vegalögum nr. 80/2007 er vegakerfi landsins flokkað í fjóra meginflokka:

- þjóðvegi - sveitarfélagsvegi - einkavegi - almenna stíga

Reiðvegir falla undir flokk almennra stíga og eru þar nefndir reiðstígar.

Í lögnum segir að reiðstígar séu vegir sem einkum eru ætlaðir umferð ríðandi manna.

Í 10. grein vegalaga eru almennir stígar skilgreindir, þar á meðal:

- reiðstígar - göngustígar og hjólastígar

Í 26. grein laganna er jafnframt heimilað að veita fé í samgönguáætlun til gerðar almennra reiðstíga samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð er í samráði við samtök hestamanna og sveitarfélög.

Í sumum tilvikum geta reiðvegir einnig fallið undir skilgreiningu einkavega, til dæmis þegar þeir liggja um einkaland eða eru byggðir upp af öðrum aðilum en ríki eða sveitarfélögum. Þetta hefur í reynd skapað nokkra óvissu um lagalega stöðu einstakra reiðleiða.

Umferðarlög og ríðandi umferð

Umferðarlög nr. 77/2019 gilda um umferð á vegum almennt og eftir því sem við á um umferð hestamanna.

Í lögunum kemur fram að reglur um umferð ökutækja skuli gilda eftir því sem við getur átt um umferð hestamanna og búfjárrekstur.

Í 3. grein laganna er reiðstígur skilgreindur sem:

„vegur eða stígur sem skipulagður hefur verið af sveitarfélagi sérstaklega fyrir umferð reiðmanna og merktur sem slíkur“.

Þessi skilgreining undirstrikar að reiðstígur er ekki aðeins slóð í landslagi heldur skipulagt mannvirki í samgöngukerfinu.

Lögin kveða jafnframt á um að:

- óheimilt sé að aka vélknúnum ökutækjum á merktum reiðstígum
- búfjárrekstur sé bannaður á vegum í þéttbýli nema með leyfi lögreglustjóra
- enginn megi stjórna hesti undir áhrifum áfengis eða annarra efna sem skerða stjórn á hestinum.

Skipulagslög og lega reiðleiða

Skipulagslög nr. 123/2010 hafa einnig mikla þýðingu fyrir reiðvegi.

Samkvæmt lögunum er allt land á Íslandi skipulagsskylt, og þar með einnig lega reiðleiða ef ætlunin er að byggja upp formlegt reiðvegakerfi.

Í skipulagi sveitarfélaga er meðal annars hægt að skilgreina:

- stofnleiðir reiðvega
- þéttbýlisleiðir
- tengileiðir milli byggða
- áningastaði og undirgöng

Þetta skipulagsvald sveitarfélaga er lykilatriði í uppbyggingu reiðvegakerfisins, enda eru fjárveitingar til reiðvegagerðar yfirleitt bundnar við leiðir sem hafa verið samþykktar í skipulagi.

Náttúruvernd og umferð ríðandi manna

Náttúruverndarlög nr. 63/2013 kveða á um rétt almennings til ferða um landið, hinn svonefnda almannarétt.

Samhliða þeim rétti fylgir skylda til að ganga vel um náttúru landsins og sýna landeigendum og öðrum rétthöfum fulla tillitssemi.

Í 20. grein laganna er sérstaklega fjallað um umferð ríðandi manna. Þar segir meðal annars að:

- þegar farið er ríðandi um landið skuli fylgja skipulögðum reiðstígum eftir því sem kostur er
- bannað sé að reka hross yfir gróið land þannig að náttúruspjöll hljóti af
- á hálendi skuli hafa með sér nægilegt aðflutt fóður fyrir hross.

Vernd reiðleiða sem menningarminja

Í sumum tilvikum falla reiðleiðir einnig undir þjóðminjalög nr. 107/2001, einkum þegar um er að ræða fornar þjóðleiðir.

Slíkar leiðir geta verið hluti af menningararfi landsins, sérstaklega þar sem enn eru sýnilegar minjar á borð við:

- klapparför – vörður - gamlar vegskeringar og áningarstaði

Við framkvæmdir á slíkum stöðum þarf því að gæta sérstakrar varúðar.

Samspil laga

Lagarammi reiðvega er þannig samsettur úr nokkrum lagabálkum sem hver um sig fjalla um ákveðinn þátt:

- vegalög – flokkun vega og fjármögnun
- umferðarlög – reglur um umferð hestamanna
- skipulagslög – lega og skipulag reiðleiða
- náttúruverndarlög – umgengni og vernd lands
- þjóðminjalög – vernd fornra leiða og minja

Saman mynda þessi lög þann grunn sem reiðvegakerfi landsins byggir á.

Lög sem snerta reiðvegi
Vegalög – skilgreining reiðstíga og fjármögnun reiðvega
Umferðarlög – reglur um hestaumferð og búfjárrekstur
Skipulagslög – lega reiðleiða í skipulagi sveitarfélaga
Náttúruverndarlög – almannaréttur og umferð ríðandi manna
Þjóðminjalög – vernd fornra þjóðleiða og menningarminja



Í auga hestsins

Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Uppbygging nútíma reiðvega

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Á undanförnum árum hefur orðið mikil þróun í gerð og uppbyggingu reiðvega á Íslandi. Þar sem áður lágu einfaldar slóðir sem mótuðust af umferð hesta hefur í auknum mæli verið lögð áhersla á markvissa hönnun og uppbyggingu reiðvega sem þola mikla umferð og veita öruggar og góðar aðstæður fyrir hestamenn.

Þessi þróun tengist bæði aukinni hestamennsku innanlands og vexti hestatengdrar ferðapjónustu. Á mörgum svæðum landsins má nú búast við mikilli hestaumferð allt árið og því hefur orðið nauðsynlegt að byggja upp reiðvegi sem þola slíkt álag án þess að skemmast eða valda umhverfisraski.

Reynsla hestamanna, ásamt rannsóknum og leiðbeiningum Vegagerðarinnar, hefur leitt til þess að mótaðar hafa verið ákveðnar viðmiðunarreglur um gerð og uppbyggingu reiðvega þar sem umferð er mikil. Markmið þeirra er að skapa reiðveg sem er þægilegur fyrir hesta, endingargóður og auðveldur í viðhaldi.

Breidd og rými reiðvegjar

Breidd reiðvegjar fer eftir því hvort hann liggur í þéttbýli eða dreifbýli og hversu mikil umferð er um hann. Í þéttbýli þar sem hestamennska er mikil er yfirleitt miðað við að breidd reiðvegjar sé 3,5–4,0 metrar, en í dreifbýli þar sem umferð er minni er algeng breidd 2,5–3,0 metrar. Dæmi eru þó til um allt að 6,0 metra breidd á reiðvegi.

Við hönnun reiðvegjar þarf einnig að huga að rými beggja vegna hans. Þar sem hindranir eru, svo sem girðingar, skurðir eða mannvirki, er almennt miðað við að fjarlægðin frá reiðvegi að slíkum hindrunum sé að minnsta kosti 1,5 metrar. Þar sem hætta getur skapast, til dæmis við djúpa skurði eða árbakka, er mælt með að fjarlægðin sé um 2,5 metrar.

Reiðvegur þarf jafnframt að hafa lítilsháttar halla til hliðanna þannig að vatn renni af yfirborðinu. Slíkur hliðarhalli er yfirleitt 3–4%, sem dugur til að tryggja að vatn safnist ekki í hjólförum eða dældum á veginum.

Uppbygging reiðvegjar

Nútíma reiðvegur er venjulega byggður upp í tveimur meginlögum. Undirstaðan er burðarlag sem veitir veginum styrk og stöðugleika, en ofan á því er slitlag sem myndar sjálft yfirborð reiðvegjarins. Burðarlagið þarf að vera úr burðarmiklu og vel drenerandi efni, til dæmis grófri möl eða grús. Mikilvægt er að efnið sé frostþolið og innihaldi ekki of mikið fínefni, þar sem slíkt getur valdið því að vegurinn verði mjúkur eða vatnssósa í votviðri. Ofan á burðarlagið er lagt slitlag sem yfirleitt er 15–20 cm þykkt.

Slitlagið þarf að vera úr efni sem inniheldur hæfilegt magn fínefna til að yfirborðið verði þétt og stöðugt. Ef efnið er of gróft getur það verið óþægilegt fyrir hesta og slitnað hratt, en ef það er of fínt getur yfirborðið orðið sleipt eða safnað vatni.

Stærstu steinar í slíku slitlagi eru yfirleitt allt að um 19 mm, þó lítið hlutfall stærri steina geti verið til staðar. Mikilvægt er einnig að efnið innihaldi ekki eggлага eða hvassar steintegundir sem geta valdið meiðslum á hófum hesta.

Ný tækni í reiðvegagerð

Á síðustu árum hefur ný tækni einnig breytt möguleikum við gerð og viðhald reiðvega. Þar hefur notkun svokallaðra steinbrjóta reynst sérstaklega gagnleg.

Steinbrjótur er tæki sem malar grjót og jarðveg á staðnum og getur þannig unnið vegstæði án þess að flytja þurfi mikið efni að framkvæmdarstað. Slík tæki geta unnið 100–300 metra af vegstæði á klukkustund við hagstæðar aðstæður.

Með þessari aðferð er hægt að bæta eldri slóða og reiðleiðir með hagkvæmum hætti og skapa varanlegri reiðvegi en áður þekktist. Steinbrjótar hafa því á síðustu árum orðið mikilvæg verkfæri við uppbyggingu og viðhald reiðvegakerfis landsins.

Við gerð reiðvega skiptir miklu máli að yfirborð þeirra sé jafnt og hentugt fyrir umferð hesta. Víða um land liggja reiðleiðir þó um grýtt land þar sem erfitt getur verið að ná ákjósanlegu yfirborði án umfangsmikillar efnisöflunar. Með tilkomu svonefndra steinbrjóta hefur hins vegar opnast ný leið til að bæta yfirborð slíkra leiða.

Steinbrjótar vinna niður í jarðvegin og mylja grjót og yfirborðsefni saman við undirlagið. Tækin geta unnið niður í allt að um 15 cm dýpt og mylja grjóthnullunga sem geta verið allt að 40 cm að stærð í mun smærra efni. Með þessari aðferð er oft hægt að bæta yfirborð reiðvegar án þess að flytja til mikið magn af nýju efni.

Í mörgum tilvikum nægir að setja moldar- eða leirbundið lag yfir gróft yfirborð áður en unnið er með steinbrjótnum. Efnið er þá mulið saman og þjappað þannig að myndast tiltölulega slétt og þétt yfirborð sem hentar vel fyrir umferð hesta. Þar sem jarðvegur er mjög grýttur eða stórir jarðfastir steinar eru til staðar er þó oft nauðsynlegt að fara fyrst yfir svæðið með traktorsgröfu og fjarlægja stærstu steinana áður en unnið er með steinbrjótnum.

Þegar um viðhald eldri reiðvega er að ræða getur einnig verið nægilegt að hefla efni úr köntum vegarins inn í miðju hans, mylja það með steinbrjót og slétta síðan yfirborðið áður en það er þjappað. Slík aðferð getur skilað góðum árangri við viðhald reiðvega án þess að ráðast þurfi í umfangsmiklar framkvæmdir.

Við slíkar framkvæmdir er jafnframt mikilvægt að huga að vatnsrennsli. Þar sem hætta er á að vatn safnist í slóðanum eða renni eftir honum í leysingum þarf að tryggja að vatnsrásir og frárennsli meðfram leiðinni séu í lagi.

Víða um land hefur verið borið tiltölulega gróft efni í reiðvegi, til dæmis meðfram akvegum. Í slíkum tilvikum getur verið hagkvæmt að nýta steinbrjóta til að mylja efnið saman við undirlagið og þannig bæta yfirborðið án frekari efnisflutninga.

Þó er ekki ráðlegt að nota steinbrjóta þar sem einungis er um grjót að ræða sem ekki blandast moldar- eða leirkenndum jarðvegi. Ef grjótið er mulið án þess að blandast öðru efni geta myndast hvassar steinvölur sem geta valdið meiðslum á fótum hrossa. Af

þeirri ástæðu er æskilegt að valta eða þjappa yfirborðið eftir vinnu steinbrjóta þar sem því verður við komið.

Steinbrjótar hafa reynst sérstaklega gagnlegir við lagningu og viðhald svonefndra héraðsleiða og stofnleiða um hálendið, þar sem jarðvegur er grýttur og erfitt getur verið að afla efnis til reiðvegagerðar. Aðferðin getur einnig dregið úr kostnaði við framkvæmdir þar sem efnisflutningar eru oft einn stærsti kostnaðarliður við lagningu reiðvega.

Að sama skapi getur þessi aðferð stuðlað að því að draga úr raski á náttúru, þar sem nýtt efni þarf síður að sækja í námur eða flytja langar leiðir að framkvæmdasvæði.



Steinbrjótur að störfum á Mosfellsheiði, Skógarhólaleið

Ljósmynd Jóhannes V. Oddsson

Afstaða reiðvega og akvega

Ávallt er leitast eftir að hafa reiðveg sem lengst frá akvegum, en á mörgum stöðum verður því ekki viðkomið. Reiðvegir liggja því víða samhliða þjóðvegum eða öðrum akvegum eða á helgunarsvæði akvega. Við slíkar aðstæður er mikilvægt að tryggja nægilega fjarlægð milli akvegar og reiðvegar til að tryggja öryggi ríðandi umferðar.

Almennt er miðað við að fjarlægðin frá akvegi að reiðvegi sé ekki minna en 5–15 metrar, eftir því hversu mikil umferð er á veginum.

Þessi aðskilnaður er mikilvægur til að draga úr hættu á að hestar fælist við hraða bílaumferð og til að skapa öruggari og þægilegri aðstæður fyrir hestamenn.

Ekki er þó komist hjá því að samnýting hesta- og akandi umferðar eigi sér stað á fáfarnari malarvegum, einkum á hálendisleiðum.



Á leið frá Rjúpnavöllum í Skarfaness, dæmi um veg sem er samnýttur af akandi og ríðandi umferð
Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Reiðvegir sem hluti af samgöngukerfi landsins

Þróun í uppbyggingu reiðvega endurspeglar breytt viðhorf til hestamennsku og reiðleiða á Íslandi. Þar sem áður voru slóðar eða götur sem mótuðust af umferð hafa víða verið byggðir upp reiðvegir sem standast samanburð við aðra útivistarstíga og samgöngumannvirki.

Slíkir reiðvegir skapa öruggari og betri aðstæður fyrir hestamenn og gera jafnframt kleift að beina umferð á skilgreindar leiðir. Með því er hægt að vernda viðkvæm svæði í náttúrunni um leið og stuðlað er að aukinni útivist og ferðaþjónustu.

Uppbygging reiðvegakerfis er því ekki aðeins tæknilegt verkefni heldur einnig mikilvægur þáttur í skipulagi útivistar og samgangna í íslensku samfélagi.

Uppbygging og rekstur reiðvegakerfisins

Á síðari hluta 20. aldar hófst markviss uppbygging reiðvega á Íslandi. Þróunin tengdist bæði vaxandi áhuga á hestamennsku og aukinni umferð ríðandi manna um landið. Með auknum ferðalögum og breyttum samgönguháttum varð æ ljósara að þörf var á skipulögðu reiðvegakerfi sem gæti tryggt öryggi hestamanna og varðveitt hinar fornu reiðleiðir landsins.

Uppbygging slíkra innviða krefst þó meira en lagningar reiðstíga. Hún byggist á samspili margra þátta, þar sem veghald, fjármögnun og merkingar skipta lykilmáli. Skýr ábyrgð á rekstri og viðhaldi reiðvega er forsenda þess að leiðir haldist greiðfærar og öruggar til ferðalaga. Á sama hátt er stöðug fjármögnun nauðsynleg til að byggja upp og viðhalda reiðvegakerfinu, en merkingar og leiðsögn tryggja að ferðamenn geti fylgt réttum leiðum og forðast hættur í ferðalögum um landið.

Á undanförunum áratugum hafa ríki, sveitarfélög og hestamannafélög unnið saman að uppbyggingu reiðvega víða um land. Sú samvinna hefur skilað verulegum árangri, en jafnframt komið í ljós að lagarammi, fjármögnun og skipulag málaflokksins eru víða óljós og þarfnast frekari þróunar.



Reiðveganefnd Suðvestursvæðis skoðar yfirborðsefni reiðstíga í Vatnskarðsnámu
Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Efnahagslegt vægi hestamennsku og hestatengdrar ferðapjónustu

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Fjármögnun reiðvega

Innviðir hestamennsku, ferðapjónustu og öryggis

Íslenski hesturinn hefur um áratugaskeið verið eitt sterkasta tákn landsins — hluti af menningu þjóðarinnar, ferðasögu hennar og sjálfsmynd. Á síðustu áratugum hefur mikilvægi hans jafnframt aukist verulega sem þáttur í atvinnulífi og ferðapjónustu.

Hestamennska og hestatengd ferðapjónusta skapa í dag þjóðarbúinu árlega verulegar tekjur. Ferðir á íslenskum hestum hafa lengi verið meðal þeirra upplifana sem erlendir ferðamenn sækjast sérstaklega eftir, hvort sem um er að ræða styttri útreiðar, lengri hestaferðir um hálendi landsins eða heimsóknir í hesthús og ræktunarbú.

Þegar nefnd um viðbótarfjáröflun til reiðvega skilaði áliti sínu árið 2003 var bent á að um fimmtungur erlendra ferðamanna færi í hestaferðir yfir sumartímann. Þá voru gjaldeyristekjur af hestatengdri ferðapjónustu metnar um 7,5 milljarðar króna á ári, sem þótti veruleg fjárhæð á þeim tíma.

Ferðapjónusta á Íslandi hefur síðan vaxið hratt. Árið 2022 komu tæplega 1,7 milljónir erlendra ferðamanna til landsins samkvæmt tölum Ferðamálastofu. Rannsóknir benda til þess að um 12% þeirra taki þátt í hestatengdri starfsemi meðan á dvöl stendur. Miðað við þann fjölda má ætla að um 186 þúsund ferðamenn hafi nýtt sér hestatengda ferðapjónustu það ár.

Sé jafnframt miðað við meðalútgjöld erlendra ferðamanna samkvæmt greiningum Hagfræðideildar Landsbankans má áætla að sá hópur ferðamanna sem sækir sérstaklega í hestatengda upplifun skili íslensku efnahagslífi tekjum sem nema tugum milljarða króna á ársgrundvelli.

Þrátt fyrir þetta hafa fjárframlög til uppbyggingar og viðhalds reiðvega lengi verið takmörkuð og oft staðið langt að baki raunverulegri þörf.

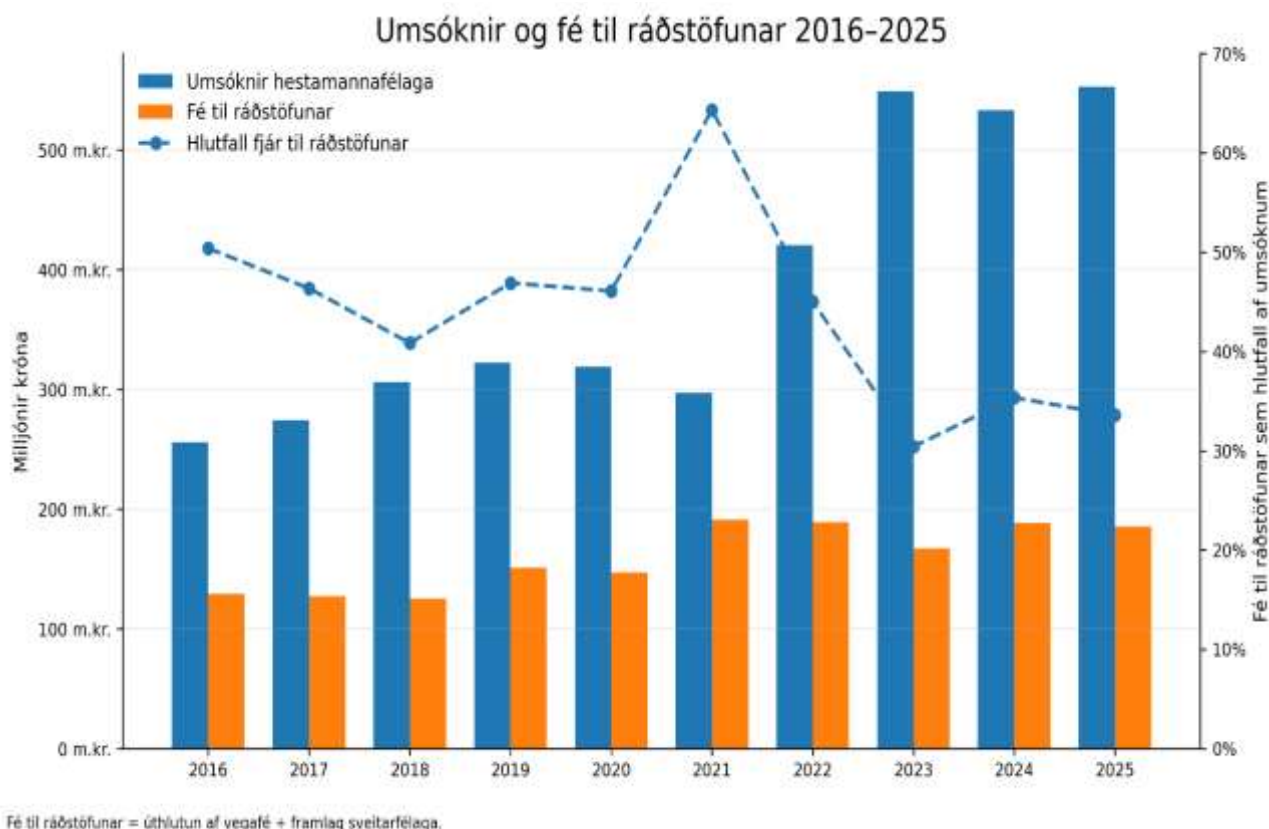
Reiðvegir sem samfélagslegir innviðir

Reiðvegir eru víða grundvallarforsenda öruggrar hestamennsku. Þeir draga úr hættu þar sem reiðumferð og bílaumferð mætast, tengja saman útivistarsvæði og byggðarlög og beina umferð frá viðkvæmum svæðum náttúrunnar.

Þeir eru því ekki aðeins útivistarmannvirki heldur hluti af samgöngukerfi samfélagsins.

Víða um land hafa reiðvegir einnig orðið mikilvægur þáttur í ferðamennsku, bæði fyrir innlenda og erlenda ferðamenn. Á hálendi Íslands gegna gamlar reiðleiðir áfram lykilhlutverki í lengri hestaferðum og tengja saman söguslóðir, skála og náttúruperlur.

Uppbygging reiðvega hefur þó að stórum hluta byggst á samstarfi ríkis, sveitarfélaga og hestamannafélaga. Í mörgum tilvikum hafa hestamenn sjálfir lagt fram verulegt vinnuframlag við lagningu, merkingu og viðhald leiða. Sveitarfélög hafa sums staðar tekið virkan þátt í framkvæmdum, en staðan er þó mjög mismunandi milli landshluta og einstakra svæða innan hvers landshluta.



Langvarandi vanfjármögnun

Þrátt fyrir aukið vægi hestamennsku og hestatengdrar ferðaþjónustu hefur fjármögnun reiðvega lengi verið óstöðug og langt undir þeirri þörf sem hestamenn hafa bent á.

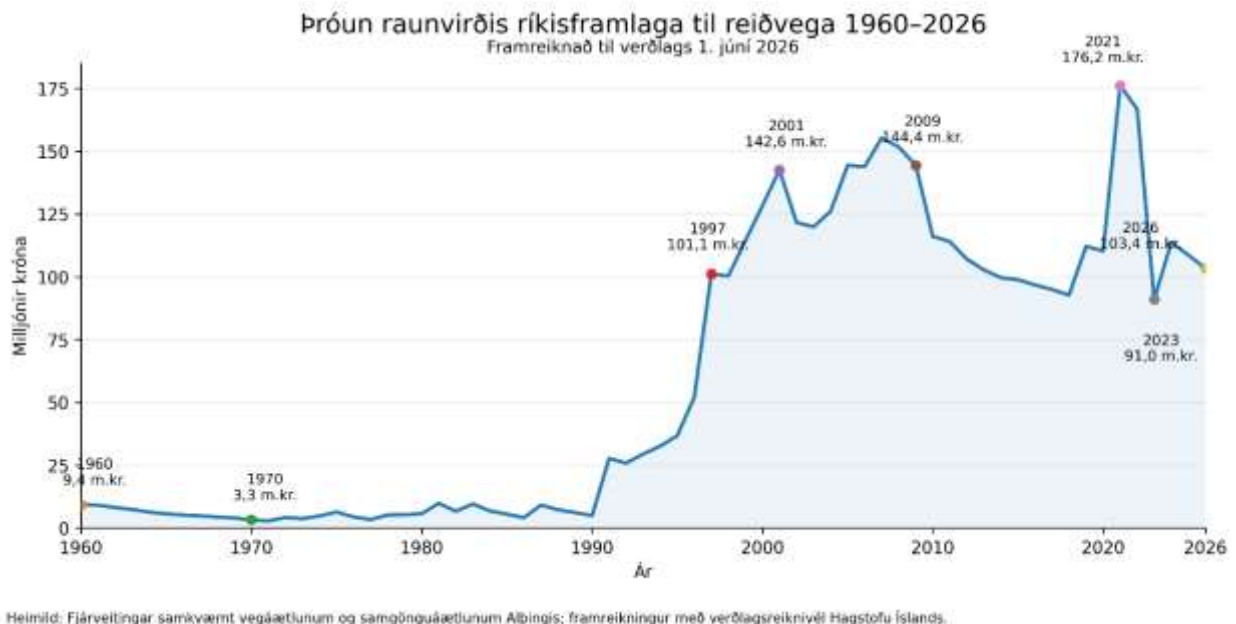
Árið 2009 námu framlög til reiðvega samkvæmt samgönguáætlun 70 milljónum króna. Framreiknað til verðlags janúar 2026 jafngildir sú fjárhæð um 144.4 milljónum króna. Framlög samkvæmt samgönguáætlun 2026–2040 nema hins vegar 100 milljónum króna á ári, sem sýnir að raunvirði fjárfraðlaga hefur í reynd rýrnað.

Á sama tíma hefur framkvæmdaþörfin aukist hratt.

Umsóknir hestamannafélaga um reiðvegafé fyrir árið 2026 nema tæpum 607 milljónum króna, sem er hæsta fjárhæð sem sótt hefur verið um til þessa. Vilyrði um mótframlag sveitarfélaga nemur um 76,6 milljónum króna og samanlagt fjármagn til ráðstöfunar verður því um 176,6 milljónir króna.

Það fjármagn stendur þó langt frá því að mæta þeirri uppsöfnuðu viðhalds- og framkvæmdapörf sem víða blasir við.

Starfshópur sem innviðaráðherra skipaði árið 2022 lagði til að verja þyrfti að minnsta kosti 300 milljónum króna árlega næstu ár til uppbyggingar og viðhalds reiðvegakerfis landsins.



Þróun raunvirðis ríkisframlaga til reiðvega 1960–2026. Fjárhæðir eru framreiknaðar til verðlags 1. júní 2026 með verðlagsreiknivél Hagstofu Íslands. Línuritíð sýnir miklar sveiflur í framkvæmdagildi framlaga og að hækkun nafnfjárhæða hefur ekki tryggt stöðuga aukningu raunvirðis.

Viðhald, öryggi og framtíðarsýn

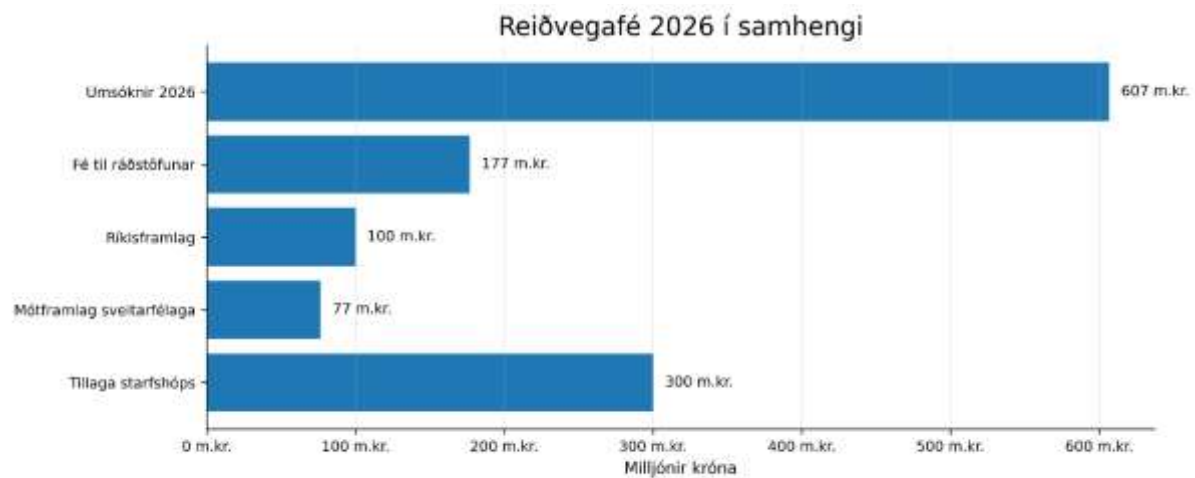
Fjármögnun reiðvega snýst ekki aðeins um lagningu nýrra leiða. Reglulegt viðhald skiptir ekki síður máli. Reiðvegir sem ekki er haldið við geta á skömmum tíma orðið torfærir eða jafnvel hættulegir bæði hestum og mönnum.

Á síðustu árum hefur einnig verið lögð aukin áhersla á að tengja saman reiðleiðir í samfelld kerfi innan sveitarfélaga og milli landshluta. Slík uppbygging krefst langtímahugsunar, skýrrar stefnumótunar og stöðugar fjármögnunar.

Í því samhengi hefur Kortasjá Landssambands hestamannafélaga orðið mikilvægt verkfæri. Þar eru skráðar reiðleiðir, upplýsingar um ástand þeirra og áætlaður kostnaður við framkvæmdir og viðhald. Slík gögn auðvelda forgangsriðun og áætlanagerð til framtíðar.

Til lengri tíma litið verður vart séð að unnt sé að byggja upp öruggt og samfelldt reiðvegakerfi án stöðugar og fyrirsjáanlegrar fjármögnunar. Reiðvegir eru ekki aðeins

hluti af menningararfi þjóðarinnar heldur lifandi innviðir sem þjóna þúsundum hestamanna, ferðamanna og útivistarfólks á hverju ári.



Ath.: umsóknir 2026 voru gefnar upp sem tæpar 607 m.kr.; fé til ráðstöfunar = 100,0 + 76,65 m.kr.



Uppbyggður reiðstígur í óviðjafnanlegu umhverfi

Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Samgönguáætlun 2026–2040 – staðfesting á langvarandi vanfjármögnun

Þegar 158 löggjafarþing Alþingis samþykkti samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040 í júní 2026 vonuðust hestamenn til að loks yrði brugðist við þeirri langvarandi vanfjármögnun sem einkennt hefur uppbyggingu reiðvega á Íslandi.

Þrátt fyrir ítarlegar umsagnir frá LH, hestamannafélögum, sveitarfélögum og öðrum hagsmunaaðilum voru engar verulegar breytingar gerðar á fjármögnun málaflokksins. Áætlunin gerir ráð fyrir að árlegt framlag ríkisins til reiðvega verði áfram 100 milljónir króna allt til ársins 2040. Jafnframt er lögð áhersla á uppbyggingu stofnleiða í reiðvegakerfinu og mótun sérstakrar stefnu um reiðvegi.

Á yfirborðinu kann þetta að virðast óbreytt staða, en í reynd felur ákvörðunin í sér áframhaldandi rýrnun fjárframlaga. Verðbólga og hækkandi framkvæmda- og viðhaldskostnaður gera það að verkum að sama fjárhæð kaupir sífellt minni framkvæmdir með hverju árinu sem líður. Á tímabilinu 2026–2040 má því búast við að raunvirði framlagsins lækki verulega ef ekki verða gerðar breytingar á fjármögnuninni.

Þessi þróun er enn skýrari þegar litið er til lengri tíma. Árið 2009 nam framlag ríkisins til reiðvega 70 milljónum króna. Samkvæmt verðlagsþróun jafngildir sú fjárhæð um 143 milljónum króna árið 2026. Núverandi framlag, 100 milljónir króna, er því umtalsvert lægra að raunvirði en það var fyrir samtján árum. Þrátt fyrir þetta hefur Alþingi nú ákveðið að halda framlaginu óbreyttu næstu fimmtán árin. Með þeirri ákvörðun er í reynd staðfest áframhaldandi rýrnun á fjármögnun reiðvegakerfisins.

Niðurstaðan er athyglisverð í ljósi þess að starfshópur á vegum innviðaráðuneytisins hafði áður bent á að þörf væri fyrir margfalt hærri fjárveitingar til að byggja upp og viðhalda öruggu og samfelldu reiðvegakerfi. Á sama tíma námu umsóknir hestamannafélaga um reiðvegafé árið 2026 rúmlega 607 milljónum króna, sem sýnir glögglega hversu mikill munur er á raunverulegri þörf og þeim fjármunum sem ríkið leggur til málaflokksins.

Samþykkt samgönguáætlunarinnar markar því ákveðin tímamót. Í fyrsta sinn hefur Alþingi ákveðið að festa óbreytt framlag til reiðvega í fimmtán ára stefnuáætlun þrátt fyrir að öllum sé ljóst að verðbólga og kostnaðarhækkanir muni halda áfram. Fyrir hestamenn er þetta skýr staðfesting á því að baráttunni fyrir viðunandi fjármögnun reiðvegakerfisins er langt í frá lokið.

Samþykkt samgönguáætlunar 2026–2040 sýnir að þrátt fyrir víðtæka viðurkenningu á mikilvægi reiðvega sem samgöngu-, öryggis- og menningarinnviða hefur enn ekki tekist að tryggja þeim fjármögnun sem samræmist hlutverki þeirra.

„Með ákvörðun sinni er Alþingi í reynd staðfest áframhaldandi rýrnun á fjármögnun reiðvegakerfisins.“

Sú staðreynd verður án efa eitt helsta viðfangsefni reiðvegamála á komandi árum.

Raunvirði ríkisframlaga til reiðvega

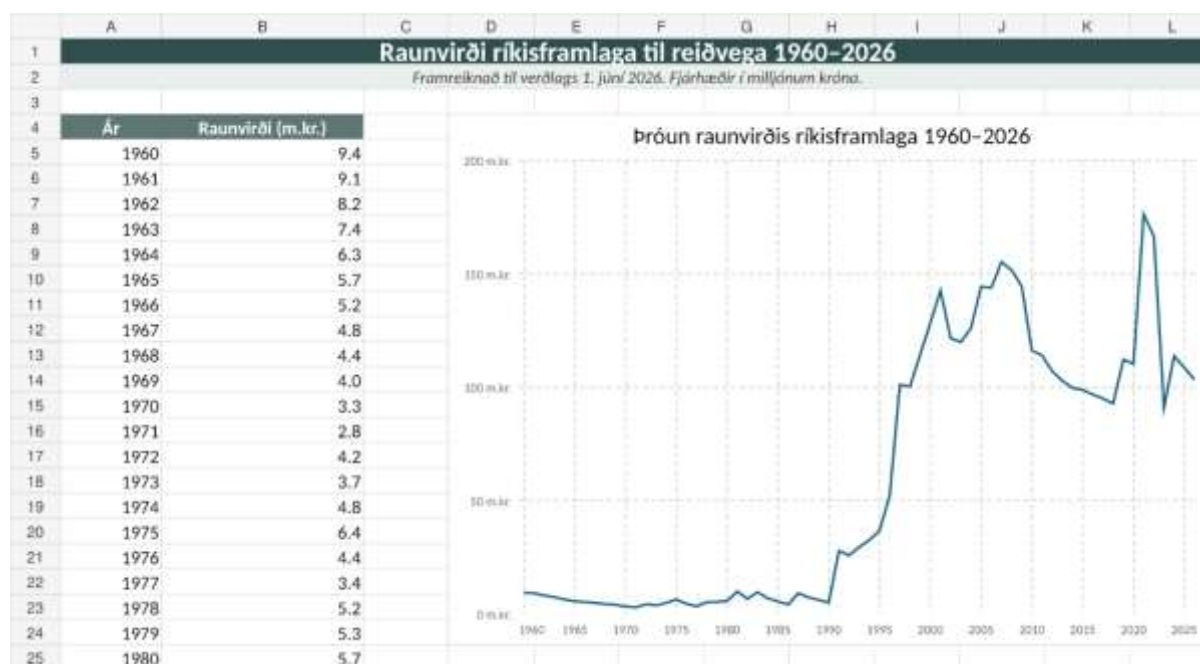
[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Samþykkt Alþingis á samgönguáætlun 2026–2040 felur í sér að árlegt ríkisframlag til reiðvega verður 100 milljónir króna næstu fimmtán árin. Við fyrstu sýn kann sú fjárhæð að virðast umtalsverð, en nafnfjárhæð ein segir aðeins hluta sögunnar. Það sem skiptir máli er hversu mikla uppbyggingu og viðhald fjárveitingin stendur raunverulega undir.

Til að meta það þarf að bera fjárveitingarnar saman á sama verðlagi. Við gerð þessarar samantektar voru öll ríkisframlög til reiðvega frá árinu 1960 framreiknuð miðað við verðlag 1. júní 2026 samkvæmt verðlagsreiknivél Hagstofu Íslands. Sú samantekt sýnir í fyrsta sinn þróun raunvirðis fjárframlaga til reiðvega yfir meira en sex áratugi.

Óbreytt framlag – sífellt minni framkvæmdageta

Á árunum 1960–1970 var árlegt ríkisframlag til reiðvega óbreytt, 200.000 krónur. Á sama tíma dró verðbólga jafnt og þétt úr framkvæmdagildi þess. Framreiknað til verðlags ársins 2026 jafngildi framlagið árið 1960 um 9,4 milljónum króna, en árið 1970 aðeins um 3,3 milljónum króna. Á einum áratug hafði því sama fjárveiting tapað um tveimur þriðju hlutum framkvæmdagildis síns. Þessi þróun er áminning um að óbreytt fjárveiting er í raun lækkun þegar hún fylgir ekki verðlagsþróun. Sama lögmál hefur ítrekað komið fram síðar í sögu fjármögnunar reiðvega.



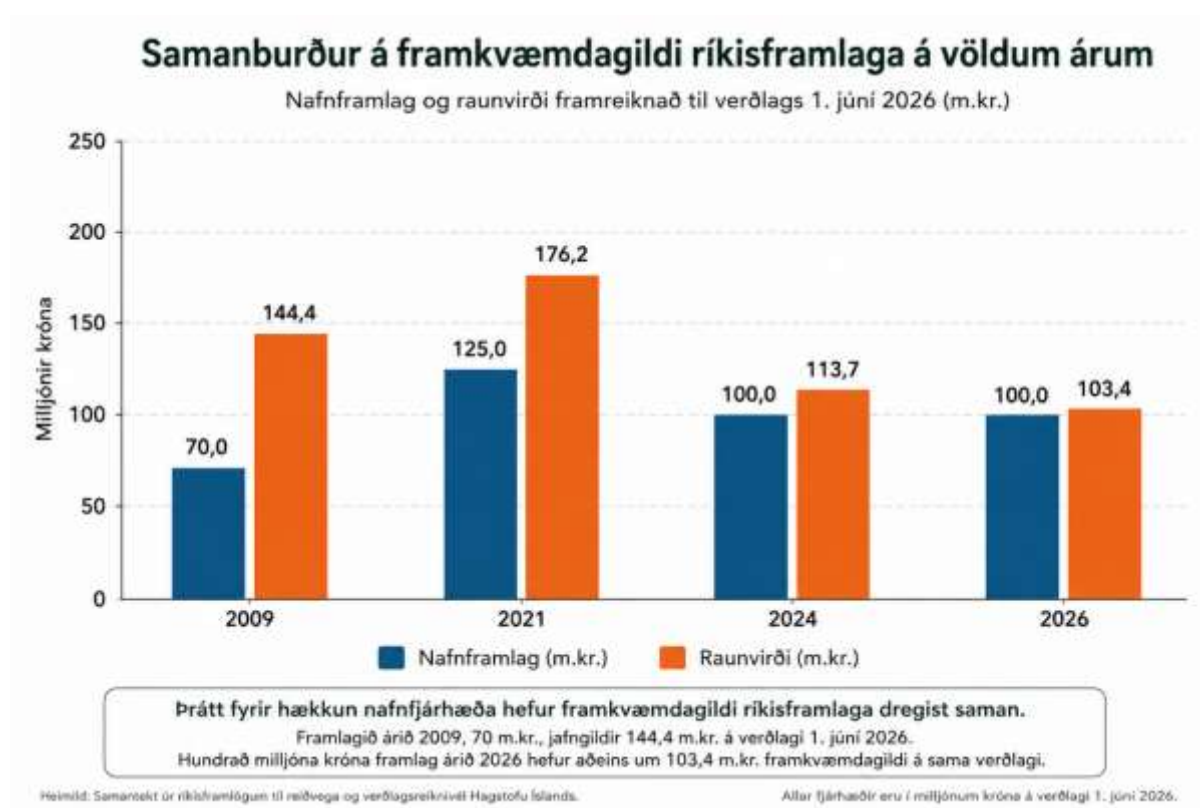
Þróun raunvirðis ríkisframlaga til reiðvega 1960–2026, framreiknað til verðlags 1. júní 2026.

Tölurnar segja aðra sögu

Á síðustu tveimur áratugum hefur þetta komið sérstaklega skýrt í ljós. Árið 2009 nam ríkisframlagið 70 milljónum króna. Framreiknað til verðlags 1. júní 2026 jafngildir það um 144,4 milljónum króna.

Árið 2026 nemur framlagið hins vegar 100 milljónum króna. Þrátt fyrir að nafnfjárhæðin hafi hækkað um 30 milljónir króna hefur framkvæmdagildið lækkað í um 103,4 milljónir króna á sama verðlagi.

Með öðrum orðum hefur framkvæmdageta ríkisframlagsins dregist saman um rúmlega 41 milljón króna frá árinu 2009, þrátt fyrir hærri fjárveitingu í krónum talið.



Verðbólgan heldur áfram að éta fjárveitinguna

Jafnvel þessi samanburður sýnir ekki alla myndina. Fjárveitingar til reiðvega eru ákveðnar við afgreiðslu fjárlaga eða samgönguáætlunar fyrir upphaf árs, en framkvæmdir fara að jafnaði fram yfir sumarið og framlög eru yfirleitt ekki greidd út fyrr en framkvæmdum er lokið síðsumars eða um haustið.

Á meðan heldur verðbólgan áfram að rýra framkvæmdagildi fjárveitingarinnar. Á fyrstu sex mánuðum ársins 2026 einum saman rýrnaði 100 milljóna króna fjárveiting um rúmar

3,3 milljónir króna samkvæmt verðlagspróun Hagstofu Íslands. Þegar framkvæmdir dragast fram á haust verður raunveruleg rýrnun enn meiri.

Þetta er veruleiki sem framkvæmdaaðilar búa við ár eftir ár. Á meðan beðið er eftir því að framkvæmdir geti hafist og þeim lokið heldur framkvæmdagildi fjárveitingarinnar áfram að minnka.

Þörf á nýrri hugsun

Þessi samantekt sýnir að ekki er nægjanlegt að horfa eingöngu á nafnfjárhæðir þegar fjármögnun reiðvega er metin. Það sem skiptir máli er hversu mikla uppbyggingu fjárveitingarnar standa raunverulega undir.

Á sama tíma og reiðvegakerfið hefur stækkað, umferð hestamanna aukist og kröfur til öryggis, skipulags og aðgengis orðið meiri, hefur framkvæmdageta ríkisframlaga víða dregist saman. Því er eðlilegt að fjármögnun reiðvega taki mið af raunverulegri verðlagspróun og þeirri uppbyggingu sem samfélagið ætlast til að unnin sé.

•

Í fyrsta sinn hefur hér verið tekin saman heildaryfirsýn yfir þróun ríkisframlaga til reiðvega frá árinu 1960 og raunvirði þeirra borið saman á sama verðlagi.

Samantektin varpar skýru ljósi á þróun fjármögnunar reiðvegakerfisins í meira en sex áratugi og undirstrikar mikilvægi þess að meta fjárveitingar út frá framkvæmdagildi þeirra en ekki nafnfjárhæðum einum saman.

Erlendir ferðamenn vegna íslenska hestsins

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Samkvæmt mælaborði Ferðamálastofu komu um 2,3 milljónir erlendra ferðamanna til Íslands árið 2025, svipaður fjöldi og árin á undan. Gjaldeyristekjur af ferðaþjónustu námu 639,5 milljörðum króna, sem jafngildir að meðaltali um 278 þúsund krónum á hvern ferðamann. Þar við bætast þau fjölmörgu afleiddu störf og efnahagslegu áhrif sem ferðaþjónustan skapar víða um land.

Samkvæmt niðurstöðum Ferðamálastofu sögðust 8,5% erlendra ferðamanna hafa komið til Íslands vegna hestaferða eða annarra hestatengdra viðburða. Það jafngildir um 195 þúsund ferðamönnum á ári. Miðað við meðaleyðslu erlendra ferðamanna má áætla að beinar gjaldeyristekjur sem tengjast þessum hópi nemi um 54,5 milljörðum króna á ári, auk þeirra víðtæku afleiddu áhrifa sem starfsemin hefur á atvinnulíf og byggðapróun um land allt.

Í þessu ljósi verður að telja afar hófstíllta kröfu að ríkisvaldið leggi **300 milljónir króna árlega, verðtryggðar**, til uppbyggingar og viðhalds reiðvega. Slík fjárfesting nemur aðeins um **0,55%** af þeim beinu gjaldeyristekjum sem ætla má að tengist ferðamönnum sem sækja Ísland heim vegna íslenska hestsins. Það er erfitt að finna aðra innviðafjárfestingu þar sem svo hóflegt framlag ríkisins getur stutt við atvinnugrein sem skilar þjóðarbúinu tugum milljarða króna í gjaldeyristekjur á hverju ári.



Mynd fengin af netinu, líklega frá Ölfusárósum

Veghald reiðvega

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Óljós staða og ábyrgð

Frá því farið var að leggja sérstaka vegi fyrir ríðandi umferð, svonefnda reiðvegi, um eða upp úr 1960 hefur oft ríkt óvissa um eignarhald þeirra og ekki síður um það hver teljist veghaldari þeirra. Reiðvegir hafa víða verið lagðir með samstarfi margra aðila – hestamannafélaga, sveitarfélaga, Vegagerðarinnar og stundum landeigenda – án þess að skýrt hafi verið kveðið á um hver beri formlega ábyrgð á veghaldi þeirra.

Í umræðu um þessi mál hefur stundum komið fram sú hugmynd að hestamannafélög landsins taki að sér veghald reiðstíga. Slík breyting myndi þó hafa viðtækar afleiðingar og kalla á skýra lagasetningu um ábyrgð og skyldur þeirra sem tækju að sér slíkt hlutverk.

Veghald samkvæmt vegalögum

Um veghald á Íslandi er fjallað í vegalögum nr. 80/2007. Þar er veghald skilgreint sem forræði yfir vegi og vegsvæði, þar á meðal vegagerð, þjónusta og viðhald vegar. Veghaldari er sá aðili sem hefur þetta forræði og ber ábyrgð á framkvæmd þess.

Samkvæmt lögnum ber veghaldari ábyrgð á því að vegur sé í viðunandi ástandi og að umferð um hann sé örugg. Í þeirri ábyrgð felst meðal annars skylda til viðhalds og í sumum tilvikum til girðinga og annarra öryggisráðstafana. Ef slys verður á vegi sem opinn er almenningi og rekja má það til gáleysis í veghaldi getur veghaldari orðið bótaskyldur.

Hver getur talist veghaldari

Í vegalögum er skýrt kveðið á um veghald helstu vegaflokka landsins. Þar segir að Vegagerðin sé veghaldari þjóðvega, sveitarfélög séu veghaldarar sveitarfélagsvega og eigendur einkavega beri ábyrgð á veghaldi þeirra.

Hins vegar er ekki sérstaklega fjallað um veghald reiðstíga í núgildandi vegalögum. Í eldri vegalögum frá 1994 var að finna ákvæði þess efnis að þeir sem fengu styrk til lagningar slíkra stíga skyldu annast veghald þeirra, en það ákvæði er ekki lengur í gildi. Af þeim sökum hefur skapast ákveðin réttaróvissa um veghald reiðvega.

Í reynd getur ábyrgð á veghaldi reiðvega legið hjá mismunandi aðilum eftir aðstæðum. Þar geta komið til ríki, sveitarfélög, landeigendur eða þeir aðilar sem standa að uppbyggingu og viðhaldi viðkomandi leiða.

Hlutverk ríkis og sveitarfélaga

Fjárveitingar til reiðvega eru ákveðnar í samgönguáætlun og Vegagerðin hefur í mörgum tilvikum haft eftirlit með framkvæmdum og greiðslum til verktaka. Í sumum tilvikum liggja reiðstígar einnig innan vegsvæðis þjóðvega sem Vegagerðin fer með forræði yfir.

Sveitarfélög gegna einnig mikilvægu hlutverki þar sem þau fara með skipulagsvald innan sinna marka og ákveða meðal annars legu reiðleiða í aðalskipulagi og deiliskipulagi. Þar geta þau jafnframt tekið þátt í hönnun, framkvæmd og viðhaldi reiðstíga.

Ábyrgð og áhætta

Veghald felur í sér ábyrgð sem getur verið veruleg. Veghaldari ber ábyrgð á því að vegur sé í viðunandi ástandi og að slys sem rekja má til vanrækslu í viðhaldi eða eftirliti leiði ekki til tjóns fyrir vegfarendur.

Ef hestamannafélög yrðu skilgreind sem veghaldarar reiðvega gætu þau því staðið frammi fyrir verulegri fjárhagslegri áhættu ef slys yrðu rakin til ástands reiðstíga. Flest hestamannafélög byggja starfsemi sína að verulegu leyti á sjálfbærliðastarfi félagsmanna og hafa takmarkaða fjárhagslega burði til að bera slíka ábyrgð.

Þörf á skýrari reglum

Af framansögðu er ljóst að staða veghalds reiðvega á Íslandi hefur lengi verið nokkuð óljós. Í sumum tilvikum kann ábyrgðin að liggja hjá ríki eða sveitarfélögum, í öðrum hjá landeigendum eða hestamannafélögum.

Til að tryggja öruggt og varanlegt reiðvegakerfi til framtíðar er mikilvægt að skýrt sé hver beri ábyrgð á veghaldi í reynd. Skýrari lagarammi myndi styrkja stöðu reiðvega sem hluta af innviðum landsins og tryggja bæði notendum og þeim sem standa að uppbyggingu þeirra meiri fyrirsjáanleika.

Fararréttur og þjóðleiðir

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Samgöngur á Íslandi byggðust frá upphafi byggðar á ferðum ríðandi manna eftir slóðum og þjóðleiðum sem mótuðust í landslaginu af langvarandi notkun. Þessar leiðir voru ekki lagðar sem vegir í nútímaskilningi heldur urðu til smám saman þar sem menn og hestar fóru um landið milli byggða, kirkjustaða, verslunarstaða og þingstaða.

Með tímanum varð til sú venja og réttarskilningur að almenningur ætti rétt til að fara um slíkar leiðir, jafnvel þótt þær lægju um land í einkaeigu. Þessi réttur hefur verið nefndur fararréttur og telst til mikilvægra þátta í íslenskri samgöngusögu.

Fararréttur fól í sér að ferðamenn mættu fara um hefðbundnar þjóðleiðir, reka búpening eftir þeim og hafa nauðsynlega viðdvöl á ferð sinni. Rétturinn var þó bundinn ákveðnum takmörkunum; ferðamenn áttu að fara með gát og virða landnytjar og eignarrétt landeigenda.

Í mörgum tilvikum lágu þjóðleiðir um afrétti og óbyggðir þar sem eignarréttur var óskýr eða sameiginlegur. En einnig lágu þær oft um tún og heimalönd bæja. Þar skipti miklu máli að hefðin var viðurkennd af bæði landeigendum og ferðamönnum, enda var samgöngukerfi landsins lengi vel byggt á þessum leiðum.

Í íslenskum rétti hafa þjóðleiðir ekki alltaf verið skilgreindar með nákvæmum hætti í lögum. Hins vegar hafa ýmis ákvæði í eldri lögum og venjuréttur staðfest tilvist þeirra. Í skipulagsvinnu og kortlagningu á síðari árum hefur því verið lögð áhersla á að skrá og staðsetja gamlar þjóðleiðir, meðal annars með hliðsjón af sögulegum heimildum, örnefnum og herforingjaráðskortum.

Fjölmargar reiðleiðir sem notaðar eru í dag fylgja þessum gömlu þjóðleiðum að hluta eða öllu leyti. Þær eru því ekki aðeins samgönguleiðir fyrir nútíma hestamenn heldur einnig mikilvægar menningarminjar um ferðamáta fyrri alda.

Í skipulagi reiðvega á síðari árum hefur verið leitast við að byggja á þessari sögulegu arfleifð. Með því að halda gömlum þjóðleiðum við og skrá þær í skipulagi sveitarfélaga er bæði stuðlað að vernd þeirra og tryggt að þær haldi áfram að gegna hlutverki sínu í samgöngukerfi ríðandi manna um landið.

Fararréttur og þjóðleiðir mynda þannig sögulegan og lagalegan grunn undir þróun reiðvegakerfisins á Íslandi og eru mikilvægur þáttur í þeirri samgöngusögu sem þessi bók fjallar um.

Þjóðleiðir í Grágás og Jónsbók

Rætur fararréttar og þjóðleiða á Íslandi má rekja allt aftur til miðalda. Í elstu lagasöfnum þjóðarinnar, **Grágás** og síðar **Jónsbók**, er að finna ákvæði sem varða samgöngur, leiðir og rétt manna til ferða um landið.

Í **Grágás**, sem var lögbók þjóðveldisins fram á 13. öld, eru meðal annars ákvæði um skyldur manna til að halda opnum leiðum sem almenningur þurfti að fara um. Þar kemur fram að ekki mátti hindra ferðir manna eftir viðurkenndum leiðum né gera farartálma sem torvelduðu samgöngur. Þessi ákvæði endurspeglu þá staðreynd að ferðir milli byggða voru nauðsynlegar fyrir verslun, kirkjuferðir og þingferðir.

Í **Jónsbók**, sem tók gildi árið 1281 og var meginlagasafn landsins í margar aldir, var áfram gert ráð fyrir að menn gætu farið um landið eftir hefðbundnum leiðum. Þar var meðal annars fjallað um rétt manna til að fara um land annarra þegar um var að ræða viðurkenndar samgönguleiðir eða nauðsynlegar ferðir.

Þótt hugtakið **þjóðleið** sé ekki alltaf skilgreint með nákvæmum hætti í þessum fornu lagabálkum endurspeglar ákvæðin þann réttarskilning að samgöngur milli byggða væru sameiginlegt hagsmunamál samfélagsins. Þessi hefð hefur síðan lifað áfram í venjurétti og mótað viðhorf til fararréttar og ferðafrelsis á Íslandi fram á okkar daga.

Gamlar þjóðleiðir sem mótuðust á miðöldum urðu síðar grunnur að mörgum helstu reiðleiðum landsins og gegna enn mikilvægu hlutverki í samgöngusögu Íslands.



Langistígur liðast m.a. um Stekkjargjá á Þingvöllum, Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Eignarnám og reiðleiðir

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Munkapverármálið og lagaleg mörk

Í uppbyggingu reiðvega hefur stundum komið upp sú staða að ekki næst samkomulag við landeigendur um legu reiðleiða. Í slíkum tilvikum hefur verið velt upp þeirri spurningu hvort heimilt sé að grípa til eignarnáms til að tryggja lagningu reiðvegar. Eitt þekktasta dæmið um slíkt er svonefnt Munkapverármál í Eyjafirði, sem fór fyrir bæði héraðsdóm Norðurlands eystra og Hæstarétt Íslands.

Málið snerist um fyrirhugaða reiðleið um jörðina Munkapverá í Eyjafirði. Að baki eignarnámsbeiðninni stóðu hestamannafélögin Funi í Eyjafirði og Léttir á Akureyri, með stuðningi Landssambands hestamannafélaga, Ferða- og samgöngunefndar LH og Vegagerðarinnar. Um var að ræða um 4,4 kílómetra langa reiðleið sem gert var ráð fyrir að yrði um tíu metra breið og næði yfir um 4,4 hektara lands.

Forsaga málsins var löng. Í áratugi hafði verið reynt að ná samkomulagi við landeigendur um legu reiðleiðarinnar án árangurs. Árið 2009 var því leitað til samgönguráðherra um heimild til eignarnáms á grundvelli vegalaga nr. 80/2007, meðal annars með vísan til öryggis ríðandi umferðar og nauðsynjar þess að koma á öruggri reiðleið á svæðinu.

Málið fór fyrir dómstóla og lauk með dómi Hæstaréttar. Í niðurstöðu dómsins var fallist á að ákveðin almannapörf væri fyrir hendi, meðal annars vegna öryggissjónarmiða. Hins vegar taldi rétturinn að sú almannapörf væri ekki nægilega rík til að réttlæta eignarnám. Þar var meðal annars vísað til þess að reiðvegurinn myndi fyrst og fremst þjóna tiltölulega afmörkuðum hópi notenda, auk þess sem hann yrði ekki í eigu ríkis eða sveitarfélags. Einnig var talið að mögulegt væri að leita annarra lausna.

Dómurinn undirstrikaði þannig mikilvægi eignarréttar landeigenda og að ekki sé heimilt að skerða hann nema brýna nauðsyn beri til. Í forsendum dómsins var meðal annars lagt til grundvallar að eignarnám væri neyðarúrræði sem aðeins kæmi til greina þegar fullreynt væri að aðrar leiðir stæðu ekki til boða.

Í kjölfar dómsins var haldinn fundur hjá Vegagerðinni árið 2015 þar sem farið var yfir stöðu málsins og mögulegar leiðir til úrlausnar. Þar kom fram að Hæstiréttur hefði viðurkennt að öryggissjónarmið gætu átt við í slíkum málum, en jafnframt lagt áherslu á að leita ætti annarra úrræða en eignarnáms. Meðal þeirra möguleika sem ræddir voru má nefna reiðleiðir samhliða þjóðvegum.

Slík nálgun vakti þó nokkrar áhyggjur meðal hestamanna. Í stefnu Landssambands hestamannafélaga hefur um áratugaskeið verið lögð áhersla á að aðskilja ríðandi umferð frá vélknúinni umferð eftir því sem kostur er, einkum af öryggisástæðum. Að beina hestamönnum að akvegum eða þjóðvegum gengur því að mati margra gegn þeirri stefnu.

Munkapverármálið hafði einnig áhrif á nærsamfélagið í Eyjafirði. Umræðan varð á köflum hörð og fólk skipaðist í fylkingar í afstöðu sinni til málsins. Í sumum tilvikum

leiddu deilurnar til ágreinings innan hestamannafélaga og jafnvel vinslita. Málið sýndi þannig hversu viðkvæm álitamál geta skapast þegar reiðleiðir liggja um einkaland.

Af Munkaþverármálinu má draga mikilvægan lærdóm fyrir framtíðaruppbyggingu reiðvega. Í fyrsta lagi er ljóst að eignarnám kemur aðeins til greina sem neyðarúrræði, þegar almannapörf er mjög rík. Í öðru lagi skiptir miklu máli að leita samráðs við landeigendur og reyna að ná samkomulagi áður en gripið er til lagalegra úrræða. Í þriðja lagi þarf skipulag reiðleiða og ábyrgð á uppbyggingu þeirra að vera skýr, meðal annars hvað varðar eignarhald og veghald.

Munkaþverármálið markaði þannig ákveðin lagaleg mörk í umræðu um eignarnám vegna reiðvega og hefur haft áhrif á stefnumótun í uppbyggingu reiðvegakerfisins á síðari árum.



Landsmót 2000 ehf.



Setning Landsmóts hestamanna árið 2000

Fremst ríða þrír af stjórnarmönnum mótsins: frá vinstri Halldór Guðmundsson, í miðju Þóra Ásgeirsdóttir og lengst til hægri Halldór H. Halldórsson. Þar á eftir fylgja knapar úr Félagi tamningamanna með íslenska fánann, í táknrænum skruðreiðarhópi sem undirstrikar samstöðu og stolta hefð íslenskrar hestamennsku.

Merkingar reiðvega og reiðleiða

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Merkingar reiðvega og reiðleiða gegna mikilvægu hlutverki í þróun skipulagðs reiðvegakerfis á Íslandi. Þær auðvelda ferðalög, auka öryggi hestamanna og stuðla að því að umferð dreifist ekki um viðkvæm svæði utan skilgreindra leiða. Á sama tíma eru merkingar mikilvægur þáttur í fræðslu um sögu leiðanna og landslagið sem þær liggja um.

Í aldaraðir þurftu ferðalangar að treysta á kunnáttu sína á landi og leiðsögn heimamanna þegar þeir fóru um fjallvegi og heiðar landsins. Þjóðleiðir lágu oft um víðáttumikil og fáförul svæði þar sem fá kennileiti voru til staðar. Í slíkum ferðum skiptu vörður miklu máli. Þær voru hlaðnar á hæðum og hryggjum til að vísa veginn og gátu ráðið úrslitum þegar ferðamenn áttu leið yfir snjóþungar heiðar eða í þoku.

Með auknum ferðalögum og skipulagðri uppbyggingu reiðvega á síðari áratugum hefur þörfin fyrir skýrar og samræmdar merkingar orðið sífellt meiri. Reiðleiðir liggja víða um svæði þar sem þær skerast við akvegi, gönguleiðir eða aðra umferð. Þar geta góðar merkingar skipt sköpum fyrir öryggi bæði hestamanna og annarra vegfarenda.

Á undanförunum árum hefur verið unnið að því að þróa samræmdar merkingar fyrir reiðleiðir víða um land. Slíkar merkingar geta verið með ýmsum hætti, allt frá einföldum leiðarvísunum til upplýsinga- og fræðsluskilta. Á sumum leiðum hafa verið reistir svonefndir vegprestar, sem eru staurar eða vörður sem vísa veginn og marka leiðina um opið land. Slík merking getur verið sérstaklega mikilvæg á hálendinu þar sem leiðir liggja um víðfeðm svæði án skýrra kennileita.

Dæmi um skipulagðar merkingar má finna á Kjalvegi þar sem Landssamband hestamannafélaga, í samstarfi við sveitarfélagið Bláskógabyggð, stóð að uppsetningu vegpresta og fræðsluskilta til að merkja hina fornu þjóðleið um Kjöl. Merkingarnar ná meðal annars frá afréttargirðingu við Gullfoss og norður að Sóleyjardal norðan Þjófafells. Þar hefur jafnframt verið komið fyrir upplýsingaskiltum sem segja frá sögu leiðarinnar, landinu sem hún liggur um og mikilvægi hennar í samgöngusögu landsins.

Slíkar merkingar hafa tvíþætt hlutverk. Annars vegar auðvelda þær ferðamönnum að halda sig á réttum slóðum og stuðla þannig að öryggi í ferðum. Hins vegar eru þær mikilvægur þáttur í varðveislu menningarminja, þar sem þær minna á sögulegt gildi reiðleiðanna og tengsl þeirra við ferðalög fyrri kynslóða.

Þróun stafrænnar kortatækni hefur einnig haft áhrif á merkingar reiðleiða. Með tilkomu Kortasjár Landssambands hestamannafélaga hafa margar reiðleiðir verið skráðar og staðsettar nákvæmlega á kortum. Hestamenn geta þannig undirbúið ferðir sínar með því að skoða leiðir, hlaða niður GPS-slóðum og fá upplýsingar um ástand og lengd leiða áður en lagt er af stað.

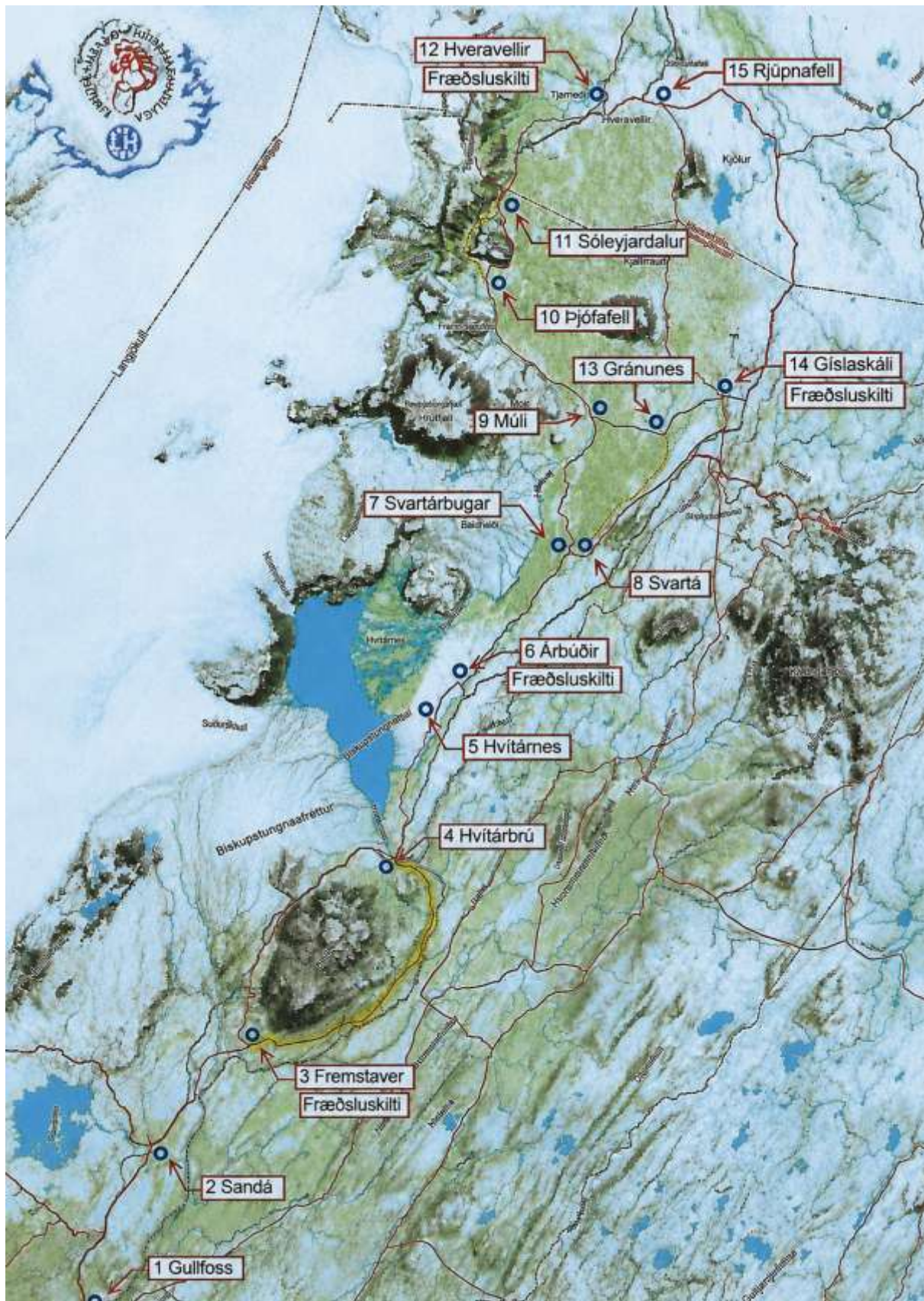
Þrátt fyrir þessa þróun gegna merkingar í landslaginu enn mikilvægu hlutverki. Tæknibúnaður getur brugðist eða verið utan seilingar þegar ferðast er um afskekkt svæði. Á slíkum stöðum geta einfaldar en skýrar merkingar í landi skipt miklu máli fyrir öryggi ferðamanna.

Merkingar reiðvega og reiðleiða eru því ekki aðeins leiðsögutæki heldur hluti af heildstæðu kerfi sem stuðlar að öruggum og skipulögðum ferðum um landið. Þær tengja saman sögu, náttúru og nútíma tækni og gera hestamönnum kleift að fylgja sömu leiðum og kynslóðir ferðamanna hafa farið um í gegnum aldirnar.



Fræðslu- og upplýsingaskilti við Árbúðir

Ljósmynd Guðrún S. Magnúsdóttir



Staðsetning Vegpresta og fræðsluskilta á Kili



Erlendir ferðamenn við fræðsluskilti í Sóleyjardal, Ljósmynd Guðrún S. Magnúsdóttir

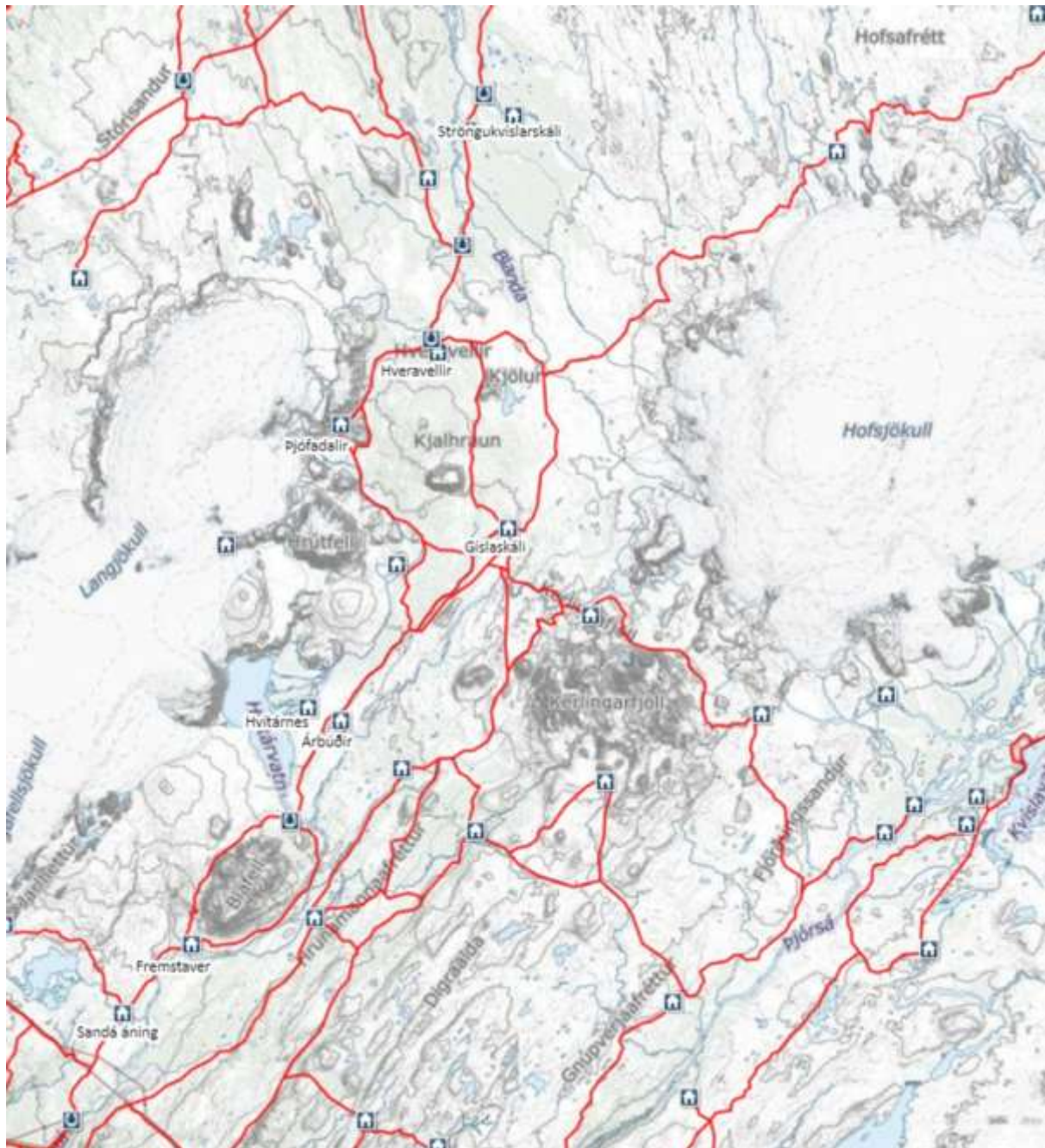


Hestalest kemur að Árbúðum á Kili, Baldheiði, Þverbrekknamúli og Hrútfell í bakgrunn, Svartá liðast um grundir. Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

„Leiðin er sýnd á korti úr Kortasjá LH (sjá næstu opnu).“

Kjölur og Kjalvegur

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)



Kjalvegskort prentað úr Kortasjá LH

Inngangur

Kjalvegur, eða Kjalvegur hinn forni, er ein þekktasta og mikilvægasta reiðleið Íslands. Leiðin liggur milli Langjökuls og Hofsjökuls og tengdi um aldir byggðir landsins norðan og sunnan jökla.

Fyrir daga bílaumferðar var Kjölur ein helsta samgönguleið milli landshluta. Um þessa leið fóru ferðamenn, bændur, sendimenn og landpóstar, og meðfram henni urðu til áningarstaðir og skálar sem síðar urðu þekktir ferðamannastaðir, svo sem Hvítárnes, Hveravellir og Kerlingarfjöll.

Kjölur er einnig eitt af þeim svæðum þar sem íslensk náttúra birtist í allri sinni fjölbreytni: víðáttumikil öræfi, jöklar beggja vegna leiðarinnar og sögufrægir staðir sem tengjast bæði þjóðsögum og sögulegum atburðum.



Á leið frá Hvítárnesi að Árbúðum, í bakgrunn sést í Skálparnes, Jarlhettur, Suðurjökul, Skriðufell og Hrefnubúðir. Ljósmynd Sæmundur Eiríksson

Burðarás reiðleiða milli landshluta

Kjölur nefnist hið víðáttumikla fjallasvæði milli Langjökuls í vestri og Hofsjökuls í austri. Svæðið liggur að jafnaði í um 600–700 metra hæð yfir sjávarmáli og er 25–30 km á breidd þar sem það er víðast. Þar eru einnig vatnaskil milli tveggja stórra vatnasvæða landsins; Hvítár sem rennur til suðurs og Blöndu sem fellur til norðurs.

Tvö fjöll setja einkum svip á landslagið á miðjum Kili. Annars vegar Kjalfell, sem rís um 400 metra yfir umhverfið, og hins vegar Hrútfell, eitt svipmesta fjall hálendisins. Hrútfell

er 1396 metra hátt og á kolli þess er jökulkúfur. Norðlendingar nefndu fjallið stundum Regnbúða- eða Regnbogajökul. Að austan við Hofsjökul rísa síðan Kerlingarfjöll sem mynda eitt litríkasta jarðhitasvæði landsins.

Landslagið á Kili er að stórum hluta myndað af víðáttumiklu hrauni sem talið er að hafi runnið skömmu eftir lok síðustu ísaldar. Hraunið er víða sandorpið og greiðfært yfirferðar og hefur því frá fornu fari verið tiltölulega auðvelt að ferðast þar um miðað við margar aðrar hálendisleiðir.



Á leið til Þjófadala, Kerlingarfjöll í bakgrunn og Múlar til hægri, forsíðumynd.
Ljósmynd Sæmundur Eiríksson

Landaleitan og uppgötvun leiðarinnar

Ferðir yfir Kjöl eiga sér rætur allt aftur til landnámsaldar. Frásagnir í Landnámabók greina frá því hvernig menn úr Skagafirði lögðu upp til landaleitar suður á fjöll til að kanna hvað lægi handan jökla og fjalla.

Einn þeirra var Hrosskell landnámsmaður að Ýrarfelli sem sendi þræl sinn Roðrek upp eftir Mælifellsdal til að kanna leið suður á fjöll. Roðrekur komst að gili sem síðan var kennt við hann, Roðreksgil, og sneri aftur eftir að hafa reist þar staf til merkis um ferð sína.

Síðar fóru fleiri í slíkar könnunarferðir, meðal annars Vékell hinn hamrammi og Rönguður þræll Eiríks Hróaldssonar. Rönguður komst upp á hraunið milli Reykjavalla og Kjalar og fann þar spor sem sýndu að menn höfðu farið leiðina sunnan frá. Hann hlóð þar vörðu sem síðar var kölluð Rangaðarvarða. Eftir þetta hófust reglulegar ferðir milli landshluta yfir Kjöl.

Kjalvegur hinn forni

Kjalvegur hinn forni lá milli Hóla í Biskupstungum og Mælifells í Skagafirði. Leiðin milli byggða var um 150 km löng og á henni þurfti að fara yfir tvær stórar, Hvítá og Blöndu, sem gátu verið hættulegar í vatnavöxtum.

Eftir að Hvítá hafði verið þveruð gátu ferðamenn valið um tvær leiðir yfir sjálfan Kjöl:

Eystri leiðin

lá upp með Svartá, sunnan við Kjalfell og yfir hraunið með stefnu á Rjúpnafell.

Vestari leiðin

lá frá Hrefnubúðum meðfram Fúlukvísl norður fyrir Hrútfell og síðan austan við Þjófafell um Sóleyjardali að Seyðisá.

Við Seyðisá sameinuðust leiðirnar aftur áður en haldið var yfir Blöndu og áfram norður Eyvindarstaðaheiði til byggða í Skagafirði.

Við Seyðisá var jafnframt fjárrétt þar sem gangnamenn úr norðri og suðri hittust og drógu fé sitt í sundur. Sú hefð hélst fram til ársins 1937 þegar varnargirðing var reist þvert yfir Kjöl milli jökla.

Hvítárnes og Hvítárvatn

Hvítárvatn er eitt af stærri stöðuvötnum landsins, um 30 ferkílómetrar að stærð. Fjórar ár falla í vatnið, þar á meðal jökuláin Fúlakvísl, en úr vatninu rennur Hvítá sem er eitt helsta vatnsfall Suðurlands.



Skáli Ferðafélags Íslands í Hvítárnesi reistur 1930, skálinn er friðaður

Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Hvítárnes er gróðurlendi við norðaustanvert Hvítárvatn á Kili sem orðið hefur til við framburð Fúlukvíslar, Tjarnár og Fróðár. Umhverfi Hvítárvatns er meðal fegurstu staða á hálendi Íslands.

Við norðanvert vatnið er víðáttumikið gróðurlendi sem kallast Hvítárnes. Þar eru góðir sumarhagar fyrir hross og sauðfé og svæðið hefur því lengi verið mikilvægt fyrir ferðamenn og búfjárrekstra.

Árið 1930 reisti Ferðafélag Íslands fyrsta sæluhús sitt við Hvítárnes. Byggingarefni var flutt þangað á hestum frá Geysi, um hundrað hestburðir alls. Á þeim tíma var ekki enn búið að brúa Hvítá og þurfti því að ferja allt byggingarefnið yfir ána.

Hveravellir – miðpunktur Kjalvegjar

Hveravellir liggja nær miðjum Kili og hafa frá fornu fari verið einn mikilvægasti áningarstaður ferðamanna á þessari leið. Í Landnámabók er svæðið nefnt Hvinverjadalir, en síðar varð nafnið Hveravellir algengt vegna jarðhitasvæðisins sem þar er.

Hverasvæðið er norðan undir Kjalhrauni og þar eru fjölmargir vatnshverir sem hafa löngum verið nýttir til upphitunar og matseldar. Einn þeirra er Eyvindarhver sem tengdur hefur verið við sagnir um Fjalla-Eyvind og dvöl hans á þessum slóðum á 18. öld.

Árið 1922 var reist torf- og grjóthlaðið sæluhús á Hveravöllum fyrir ferðamenn og hesta. Síðar, árið 1938, reisti Ferðafélag Íslands þar stærra hús sem hitað var upp með hveravatni. Slíkt mannvirki á öræfum var þá algjör nýjung á Íslandi.

Kjölur á tímum nútímaferða

Á fjórða áratug 20. aldar hófust bílferðir inn á Kjöl þegar Hvítá var brúuð og vegslóð rudd til Hveravalla. Síðar var einnig brúað yfir Seyðisá og jókst þá umferð bæði sunnan- og norðanfrá um Kjalveg til Hveravalla.

Þrátt fyrir þessa þróun hefur Kjölur haldið sér sem ein mikilvægasta ferðaleið hestamanna á Íslandi. Á hverju sumri fara fjölmargir hópar ríðandi þessa leið og halda þannig áfram þeirri ferðamenningu sem um aldir mótaðist á Kili.

Kjölur – miðpunktur reiðleiðakerfis Íslands

Í sögulegu samhengi má líta á Kjöl sem eina mikilvægustu tengileið milli landshluta Íslands.

Frá Kjalvegi lágu tengingar:

- til Skagafjarðar og Norðurlands
- til Borgarfjarðar og Vesturlands
- til Árnessýslu og Suðurlands
- og áfram til annarra hálendisleiða

Reynsla af Kili – ferð norður Kjöl 1991

Ferðir um Kjöl gefa einstaka innsýn í eðli hálendisleiðanna og það samspil manns, hests og náttúru sem einkennir slíkar ferðir. Hér fer frásögn af ferð norður Kjöl sumarið 1991.

Sá er þetta ritar fór þá ríðandi norður í Skagafjörð og ákvað að verða samferða ferðahópi frá Íshestum.

Hestum hafði ég kynnst sem barn og unglingur í sveit, en reglubundna hestamennsku hóf ég á félagssvæði hestamannafélagsins Andvara í Garðabæ árið 1984. Tíu dögum fyrir brottför Íshesta norður lagði ég upp í „sleppitúr“ með nágrönnum mínum úr

hesthúsunum. Fyrsti áfanginn lá frá Andvarasvæðinu um Hólmsheiði, Skammadal og Mosfellsdal að Fellsenda við Kjósarskarð, þar sem hrossin fengu næturáningu.

Næsta dag var riðið um Þingvelli, Stekkjargjá og Langastíg um Skógarkot, upp Hallinn að Gjábakka og áfram í Kringlumýri þar sem gist var. Þriðja daginn lá leiðin austur um Lyngdalsheiði. Þar skildu leiðir, ferðafélagarnir héldu í Grímsnesið, en ég reið niður hjá Apavatnsbæjum og þaðan að Miðdal þar sem ferð Íshesta skyldi hefjast.

Hrossin hafði ég þar í vikutíma til að þau samrýmdust öðrum ferðahestum.

Upphaf ferðar

Lagt var af stað frá Miðdal um mánaðamót júní og júlí í einmunablíðu. Sól var í heiði og hitastig var nálægt 25°C, sem er frekar óvenjulegt.

Í hópnum voru um tuttugu erlendir ferðamenn af ýmsu þjóðerni. Fararstjóri var Gylfi Þorkelsson, einn hinna svokölluðu Laugarvatnsbræðra. Honum til halds og trausts voru Jói og Pálmi rekstrarstjórar auk annars aðstoðarfólks. Um það bil 80 hross voru með í för.

Fyrsta daginn var riðið að Geysi í Haukadal þar sem gist var. Daginn eftir lá leiðin að Fremstaveri, um 25 km dagleið, í sama góða veðrinu, bitvargur lét nokkuð á sér kræla við Sandá og í Fremstaveri.

Frá Fremstaveri var riðið austur fyrir Bláfell, yfir brúna á Hvítá og þaðan að skála Ferðafélags Íslands í Hvítárnesi. Þar sem skálinn er fremur lítill og veðrið einstaklega gott kusum við nokkrir að sofa úti. Svefnpokarnir voru breiddir út milli þúfna og nóttin leið í stillu og hlýju.

Yfir Kjöl

Á fjórða degi var riðið norður Kjöl. Leiðin lá með Fúlukvísl fyrir Múlann, þaðan til Þjófadala og áfram um Sóleyjardal að Hveravöllum. Þar var hrossunum brynnt og gefið hey. Að kvöldverði loknum var farið í hina góðu náttúrulaug áður en gengið var til náða.

Morguninn eftir blasti þó við óvænt staða. Þegar átti að gefa hrossunum var hólf þeirra autt — hrossin öll horfin. Í ljós kom að í norðvesturhorni girðingarinnar höfðu allir strengir brostið og spor hrossanna lágu til norðurs.

Leitað var til eftirlitsmanns varnargirðingarinnar milli jökla, ungrar konu sem hafði bíl til umráða. Þeir Gylfi, Jói og Pálmi gripu með sér beisli, ekið var norður eftir. Við Seyðisá sást til hrossa.

Þeir náðu að komast að hrossunum og leggja við sitt hvert hrossið, þeir riðu berbakt um Beljandatungur og náðu að safna saman um 55 hrossum, enn vantaði um tuttugu í hópinn — þar á meðal tvo af mínum klárum.



Náttúrulaugin við Hveravelli hefur löngum verið fastur hluti af dvöl ferðamanna á staðnum, þar sem menn gátu bæði slakað á og notið hvíldar eftir erfiðar dagleiðir.

Vatnavextir og erfið yfirferð

Vegna þessara tafa var ekki lagt af stað frá Hveravöllum fyrr en um klukkan sex síðdegis.

Þegar komið var að Blöndukvísl var hún í miklum vexti eftir hlýindi undanfarinna daga og leysingar í jöklum. Nokkur okkar fylgdarmanna úr hópnum teymdu því undir erlendu ferðamönnunum yfir ána í nokkrum ferðum og gekk það slysalaust.

En við Svörtukvísl kárnaði gamanið. Hún var í foráttu vexti og kolófær. Hrossunum var safnað saman á mel rétt neðan við vaðið og ráð voru tekin.

Gylfi ákvað að reyna fyrstur að komast yfir. Hann lagði á gráan hest öflugan að sjá og reið í strauminn. Tvisvar hurfu bæði maður og hestur í bólakaf í strauminn, en skutu síðan upp kollinum aftur. Þeir náðu landi á hinum bakkanum, Gylfi skipaði að hópurinn héldi kyrru fyrir meðan hann leitaði aðstoðar.

Reið síðan sem leið lá að Ströngukvíslarskála til að sækja aðstoð, þar beið fylgdarbíll okkar búin NTM síma sem þá var tiltölulega nýtt fyrirbæri.

Það var vel liðið á nótt þegar stór traktorsgrafa og trússbíllinn birtust handan árinna. Gylfi hafði náð sambandi við gröfumann sem vann við Galtará, og hann reyndist fús til að leggja hópnum lið.

Ferjaði hann erlendu ferðamennina yfir, en við fylgdarmenn rákum hrossahópin út í strauminn. Sum þeirra lentu á sundi, þó sjatnað hafði nokkuð í ánni, en öll komust þó heilu og höldnu yfir.

Í Ströngukvíslarskála var komið um klukkan sex að morgni.



Innan úr Ströngukvíslarskála. Slíkir skálar gegndu lykilhlutverki sem skjól fyrir ferðamenn og hesta á hálendisleiðum, þar sem veður og aðstæður gátu breyst á skömmum tíma.

Lok ferðarinnar

Daginn eftir var riðið stuttan áfanga frá Ströngukvísl að Bugum um Þingmannaháls. Þar voru hrossin skilin eftir ásamt tveimur eftirlitsmönnum, en ferðafólkið keyrt aftur að Ströngukvíslarskála til gistingar.

Landsvirkjun hafði þá nýlega staðið að endurbótum á skálum við Ströngukvísl og Galtará, og þótti okkur þeir þá líkjast fremur litlum fjallaskálahótelum en hinum eldri og einfaldari kofum sem áður höfðu staðið þar.

Síðasta daginn var riðið að Mælifelli í Lýtingsstaðahreppi þar sem ferð Íshesta lauk.

Ég var sóttur þangað af mági mínum og svilkonu sem bjuggu í Blönduhlíð og gisti þar hjá tengdafólki mínu. Daginn eftir komu klárarnir mínir að Mælifelli með hestaflutningamanninum Guðbrandi Óla.

Guðmundur Birkir, annar eigenda Íshesta, og félagar hans höfðu þá farið til Hveravalla til að leita þeirra hrossa sem eftir höfðu orðið. Þeim var safnað saman til Hveravalla og beðið með þau þar uns reksturinn færi aftur suður yfir Kjöl með næsta hóp ferðamanna.

Þannig lauk þessari minnisstæðu ferð norður Kjöl sumarið 1991.

Slíkar ferðir minna á að Kjölur og Kjalvegur eru ekki aðeins leiðir á korti, heldur lifandi hluti af menningu og reynslu hestamanna — þar sem náttúra, saga og ferðalag renna saman í eina heild.



Áning við Miðhús á leið milli Miðdals og Geysis sumarið 1991, upphaf ferðar norður Kjöl



Leiðsögumenn ferðarinnar – Gylfi Þorkelsson ásamt þeim Jóa og Pálma, sem báru ábyrgð á rekstri og framvindu ferðarinnar norður Kjöl sumarið 1991



Við Fremstaver eftir góða dagleið í einmunabliðu, Fremstaver var um aldir mikilvægur áningarstaður á ferðum um Kjalveg



Áning undir Bláfelli, héðan lá leiðin áfram að Hvítá og inn á sjálfan Kjöl



Áning við Múla á Kili, í fjarska rísa Kerlingarfjöll, eitt litríkasta jarðhitasvæði hálendisins



Hrútfell rís yfir Kjöl með jökulkúf á kolli. Norðlendingar nefndu fjallið einnig Regnbúðajökul

Myndir úr Kjalarferð 1991 – Halldór H. Halldórsson

Vísur af Kili eftir veruna þar

Nú er fjalla gatan greið
grundir lítið blotna.
Ég er kominn alla leið
inn í Svartárbotna.

Ef að létt er okkar lund
allar hömlur brotna.
Andinn verður enga stund
inn í Svartárbotna.

Klæðist skróði kinn og ver,
kviknar lauf á böllum.
Ærnar mínar una sér
inní Þjófadölum.

Töfrum stráir tíðin hlý
tindar bláir heilla mig.
Fagurbláum fleti í
fjöllin háu spegla sig.

Fögur sýn og fjölbreytt er
fjöll og jökulrætur.
Gleðin mætti gjarnan hér
gista margar nætur.

Jón Karlsson Gígjarhólskoti

Okkar stundum ætti hér
oftar saman bera.
Í Þjófadölum því að er
þægilegt að vera.

Guðni Þórarinsson Kjaranstöðum.

Málþing um úrbætur í reiðvegamállum 2017

– tímamót í stefnumótun reiðvegakerfis Íslands

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Á síðustu áratugum hefur orðið æ ljósara að reiðvegir og reiðleiðir eru ekki aðeins hluti af samgöngusögu þjóðarinnar heldur einnig mikilvægir innviðir fyrir útivist, menningu og ferðaþjónustu.

Með vaxandi áhuga á hestamennsku og auknum fjölda ferðamanna sem sækja í íslenska hestinn hefur þörf fyrir markvissa stefnu í uppbyggingu reiðvegakerfis orðið sífellt brýnni. Í því samhengi markaði málþing um úrbætur í reiðvegamállum, sem haldið var í Menntaskóla Borgarfjarðar 14. október 2017, ákveðin tímamót. Þar komu saman fulltrúar hestamanna, stjórnvalda, Vegagerðarinnar, sveitarfélaga, þjóðgarða og ferðaþjónustu til að ræða stöðu reiðvegakerfis landsins og móta hugmyndir um framtíð þess.

Markmið málþingsins var að draga fram stöðu reiðvegakerfisins, ræða fjármögnun og lagalega stöðu reiðvega og kanna hvernig bæta mætti skipulag og öryggi ríðandi umferðar. Um leið var fjallað um nýjar aðferðir í gerð reiðvega og um mikilvægi þeirra fyrir ferðaþjónustu og vernd náttúrunnar.

Reiðvegir og umferðaröryggi

Öryggi ríðandi umferðar var einnig til umfjöllunar á málþinginu. Á síðustu áratugum hefur bílaumferð á vegum landsins aukist mjög og víða liggja reiðleiðir of nærri þjóðvegum þar sem umferð er mikil.

Þótt alvarleg slys þar sem hestar og bifreiðar rekast saman séu tiltölulega fátíð hefur aukin umferð skapað nýjar áskoranir. Í umræðunni var því lögð áhersla á mikilvægi þess að skipuleggja reiðleiðir þannig að ríðandi umferð sé sem mest aðskilin frá annarri umferð. Slíkt eykur bæði öryggi og bætir upplifun þeirra sem ferðast um landið á hestum.

Nýjar aðferðir í reiðvegagerð

Kynning á steinbrjóti vakti sérstaka athygli, enda hafði sú tækni þegar byrjað að breyta möguleikum í reiðvegagerð, eins og áður hefur verið rakið í þessari bók.

Steinbrjóturinn malar grjót og jarðveg á staðnum og getur unnið allt að 100–300 metra af vegstæði á klukkustund við hagstæðar aðstæður. Með þessari aðferð er hægt að nýta efni sem fyrir er í vegstæðinu sjálfu og bæta burðargetu og yfirborð reiðvega án þess að flytja mikið efni utan að.

Slík tækni hefur víða gert kleift að bæta eldri reiðleiðir með hagkvæmum hætti og skapa varanlegri reiðvegi en áður þekktist.



Steinbrjótur við vinnslu á vegstæði á Mosfellsheiði, slík tæki hafa á síðustu árum breytt möguleikum við uppbyggingu reiðvega, Ljósmynd Jóhannes V. Oddsson



Í gini steinbrjótsins, Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Lagaleg staða reiðvega

Á málþinginu var einnig fjallað um lagalega stöðu reiðvega og ábyrgð á veghaldi þeirra. Þar kom fram að staða reiðvega í vegalögum væri að mörgu leyti óljós.

Reiðvegir falla ekki alltaf skýrt undir skilgreiningu hugtaksins „vegur“ í lögum og geta því í sumum tilvikum staðið utan þess lagaramma sem gildir um aðra vegi. Veghald felur samkvæmt skilgreiningu laganna í sér forræði yfir vegi og vegsvæði, þar með talið gerð, þjónusta og viðhald vegar.

Í reynd getur þetta hlutverk skiptst milli ríkis, sveitarfélaga og hestamannafélaga. Á málþinginu var þó lögð áhersla á að lagaleg ábyrgð á veghaldi reiðvega ætti fyrst og fremst að liggja hjá opinberum aðilum, líkt og gildir um aðra vegi.

Reiðvegir, náttúra og ferðapjónusta

Vaxandi ferðapjónusta tengd íslenska hestinum hefur á undanförunum árum aukið umferð um reiðleiðir víða um land. Það hefur skapað ný tækifæri fyrir atvinnulíf en jafnframt aukið álag á viðkvæm náttúrusvæði.

Sérfræðingar í jarðvegsvernd bentu á að óskipulögð umferð gæti valdið jarðvegsrofi og gróðurskemmdum. Með markvissri hönnun reiðvega væri hins vegar hægt að beina umferð á ákveðnar leiðir og draga úr slíkum áhrifum.

Reiðvegir gegna því mikilvægu hlutverki í því að samræma útivist, ferðapjónustu og náttúruvernd.

Ályktun málþingsins

Málþing um úrbætur í reiðvegamálum 2017 samþykkti meðal annars að:

- fjárframlög til reiðvega verði aukin verulega
- reiðvegir verði skilgreindir skýrt í umferðarlögum
- veghald reiðvega verði hjá ríki og sveitarfélögum
- öryggi ríðandi umferðar verði tryggt
- reiðleiðir á hálendinu verði verndaðar
- sjóðir sem styðja uppbyggingu ferðamannastaða styrki einnig reiðvegagerð.

Ályktanir málþingsins endurspegluðu skýra sýn hestamanna og annarra hagsmunaaðila um framtíð reiðvegakerfisins:

Ný sýn á reiðvegakerfi landsins

Umræðan sýndi að reiðvegir eru ekki aðeins minjar um fortíðina heldur lifandi hluti af nútímasamfélagi. Þeir tengja saman sögu, útivist, ferðapjónustu og náttúruvernd – og mynda um leið grunn að framtíðarinnviðum fyrir komandi kynslóðir hestamanna.

Fundargerð, glærur og erindi framsögumanna eru varðveitt í Vefsafni Íslands. Tengla á þessi gögn, ásamt öðrum rafrænum heimildum sem vísað er til í bókinni, er að finna í viðaukanum „Rafræn fylgigögn“.



Úr grillferð Reiðveganefndar hestamannafélagsins Andvara í Gjármót í maí 2009. Á myndinni eru meðal annars Gunnar Einarsson bæjarstjóri Garðabæjar (liggjandi), Pétur A. Maack þáverandi formaður hestamannafélagsins Andvara í rauðri peysu, auk nokkurra bæjarfulltrúa Garðabæjar.

Gjármót í Búrfellsgjá hefur um árabil verið vinsæll áningarstaður hestamanna. Svæðið er á mótum Búrfellsgjár og Selgjár og var úthlutað hestamönnum sem áningarstaður við friðun Gjáarréttar.

Grillferðir sem þessi voru árlegur viðburður hjá Reiðveganefnd Andvara og jafnframt liður í fjáröflun félagsins. Slíkir viðburðir endurspeгла vel þann félagsanda og sjálfboðaliðastarf sem lengi hefur einkennt uppbyggingu reiðvega og reiðleiða á höfuðborgarsvæðinu. Ljósmynd Halldór H. Halldórsson.

Verndarsvæði

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Hestamennska innan þjóðgarða á Íslandi

Á Íslandi liggja margar helstu reiðleiðir landsins um svæði sem njóta sérstakrar náttúruverndar. Þar á meðal eru þjóðgarðar og önnur friðlýst svæði þar sem umferð ferðamanna, útivistarfólks og hestamanna þarf að samræmast vernd náttúru og menningarminja. Reglur um hestaumferð eru þó ekki alls staðar þær sömu og geta verið mismunandi milli einstakra þjóðgarða og verndarsvæða.

Í mörgum tilvikum liggja reiðleiðir eftir gömlum þjóðleiðum sem hafa verið notaðar öldum saman. Þær eru því ekki aðeins samgönguleiðir heldur einnig hluti af menningararfi landsins. Á síðari árum hefur aukin áhersla verið lögð á að skilgreina slíkar leiðir formlega, bæði til að tryggja vernd þeirra og til að beina umferð eftir ákveðnum leiðum til að draga úr álagi á viðkvæma náttúru.

Þingvallapjóðgarður

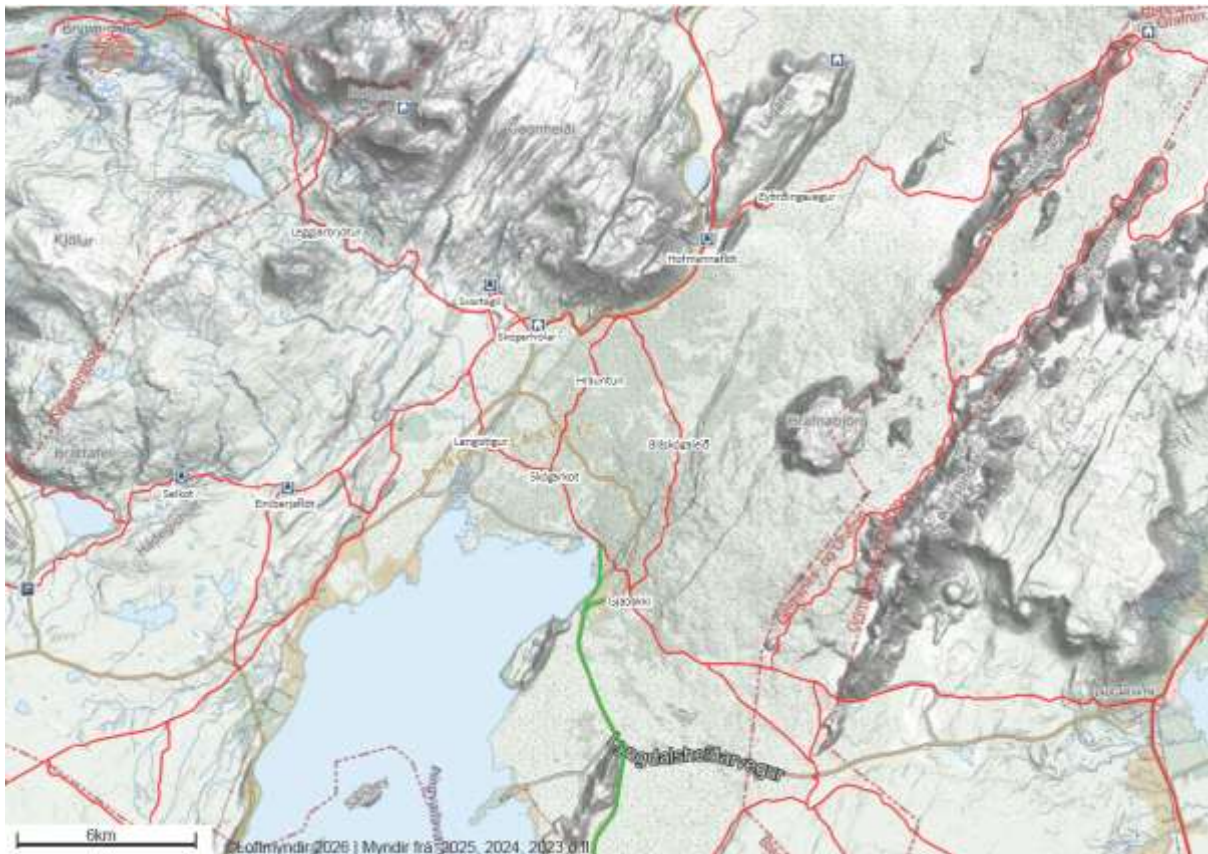
Í Þingvallapjóðgarði hafa reiðleiðir lengi verið hluti af samgöngukerfi svæðisins. Gamlar þjóðleiðir á borð við Leggjabryót, Langastíg og leiðir um Kjósarheiði liggja um svæðið og hafa verið notaðar af ferðamönnum og hestamönnum frá fornu fari.

Á síðari árum hefur verið unnið að því að bæta aðstöðu fyrir hestamenn innan þjóðgarðsins. Vorið 2017 var til dæmis opnuð ný reiðleið, Bláskógaleið, sem liggur frá Sandskeiði undir Ármannsfelli að Gjábakka. Mikilvægur kostur þessarar leiðar er að þar þarf hvergi að þvera akvegi, ólíkt því sem áður var á leiðum um Hrauntún og Skógarkot. Þetta er verulegt öryggisatriði bæði fyrir hesta og menn.

Í tillögum að stefnumörkun fyrir Þingvallapjóðgarð 2018–2038 er gert ráð fyrir áframhaldandi notkun skilgreindra reiðleiða um þjóðgarðinn. Þar er einnig kveðið á um að lausir hestar og rekstur skuli fara um sérstaka rekstrarleið frá Sandskeiði að Gjábakka, en aðrar leiðir séu fyrst og fremst ætlaðar til útreiða.

Áningarstaðir fyrir hestamenn eru meðal annars skilgreindir við Gjábakka, Skógarkot, Hrauntún og Skógarhóla. Í Skógarhólum hefur um árabíl verið aðstaða fyrir hestamenn samkvæmt samningi milli Þingvallapjóðgarðs og Landssambands hestamannafélaga. Þar er gert ráð fyrir afgirtu áningar- og beitarhólfi með vatni til að brynna hestum og aðstöðu til að gefa aðflutt fóður.

Í stefnumótun þjóðgarðsins er einnig fjallað um aukna fjölbreytni í útivist innan svæðisins. Þar er meðal annars lagt til að hjólréiðar verði heimilar á göngu- og reiðstígum með því skilyrði að hjólréiðamenn víki fyrir gangandi fólki og hestamönnum. Sú þróun hefur þó vakið nokkrar áhyggjur meðal hestamanna sem telja mikilvægt að tryggja öryggi ríðandi umferðar á þessum leiðum.



Helstu reiðleiðir til og frá Þingvallabjóðgarði, mynd úr Kortasjá LH



Í ágúst

Síðustu erindin úr ljóðinu „Í ágúst“ eftir Halldór Kiljan Laxness

Hvert spor mitt er sem gleyskra lángra lífa.

Þau liðu burt. Þau verða ei frammar stigin.

Mín sól er bakvið Mosfellsheiði hnigin,

Hversdagsleg nótt á Vellandkötlu sigin.

Við Vatnskotstúnið hímir bleikur hestur.

Ég heilsaði onum kunnuglegur í bragði;

- það á hann sjálfsagt einhver næturgestur.

Hann leit á mig og þekti mig og þagði –



Ríðið um Langastíg í Þingvallapjóðgarði

Ljósmynd Halldór H. Halldórsson



Miðhálandisþjóðgarður

Á undanförnum árum hefur verið unnið að undirbúningi fyrir stofnun miðhálandisþjóðgarðs. Í þeirri vinnu hefur verið lögð áhersla á að safna saman upplýsingum um samgönguleiðir um hálendið, þar á meðal gömul reiðleiðanet sem tengja saman landshluta.

Á fundi í Umhverfis- og auðlindaráðuneytinu 17. nóvember 2016 var fjallað sérstaklega um reiðleiðir á miðhálandinu. Þar var meðal annars rætt um mikilvægi þeirra gagna sem safnað hefur verið í **Kortasjá** Landssambands hestamannafélaga, þar sem reiðleiðir hafa verið hnitsettar og skráðar í samvinnu við Loftmyndir ehf og Vegagerðina.

Reiðleiðaferlar í Kortasjá byggjast bæði á gömlum þjóðleiðum og þeim leiðum sem skilgreindar eru í aðalskipulögum sveitarfélaga. Þessi gögn hafa reynst mikilvæg við undirbúning skipulags og stefnumótunar fyrir hálendisþjóðgarð.

Af hálfu hestamanna hefur verið lögð áhersla á að stofnun þjóðgarðs á miðhálandinu útiloki ekki hefðbundna ferðamáta um svæðið. Hestamenn hafa almennt lýst sig ekki andvígast stofnun þjóðgarðs, en leggja áherslu á að áfram verði heimilt að ferðast ríðandi um hálendið eftir skilgreindum reiðleiðum.



Hugmyndir um áætlaðan miðhálendis þjóðgarð

Vatnajökulsþjóðgarður

Í Vatnajökulsþjóðgarði er umferð hesta heimil á tilteknum reiðleiðum sem skilgreindar eru í stjórnunar- og verndaráætlun þjóðgarðsins. Þar er meðal annars gert ráð fyrir reiðleiðum um Sprengisand, Bárðardal, Herðubreiðarlindir, Möðrudal og fleiri svæði á hálendinu.

Samkvæmt verndaráætlun þjóðgarðsins er hestaumferð aðeins heimil á skilgreindum reiðleiðum og á þeim vegum þar sem engar sérstakar reiðleiðir liggja. Á fjölförnum vegum þarf að gæta sérstakrar varúðar vegna hraðrar umferðar vélknúinna ökutækja.

Í áætluninni eru einnig skilgreindir fjölmargir áningastaðir fyrir hesta, þar sem heimilt er að hvíla hross og í sumum tilvikum slá upp tímabundnu aðhaldi. Slíkir staðir eru til dæmis við Snæfellsskála, Sauðárkofa, Nýjadal, Upptyppinga og víðar á hálendinu.

Sérstök skilyrði gilda um beit hrossa innan þjóðgarðsins. Hestamenn þurfa almennt að hafa með sér nægilegt fóður fyrir hesta sína og beit er aðeins heimil þar sem sérstaklega er gert ráð fyrir henni.

Á meðal þeirra mála sem hafa verið til umræðu í tengslum við Vatnajökulsþjóðgarð er umferð um Vonarskarð. Þar hefur verið bent á að mögulegt sé að leyfa ríðandi umferð um austanvert skarðið án þess að það hafi neikvæð áhrif á upplifun gangandi ferðamanna eða náttúru svæðisins, þar sem landið er að mestu gróðursnautt og lítt viðkvæmt.

Samspil verndar og hefðbundinna ferðamáta

Reiðleiðir í þjóðgörðum Íslands endurspeгла bæði náttúruverndarsjónarmið og langa sögu ferðalaga um landið. Í mörgum tilvikum fylgja þær gömlum þjóðleiðum sem hafa verið notaðar í aldir til samgangna milli landshluta.

Stjórnun slíkra leiða felst í því að finna jafnvægi milli verndar náttúru og þess að viðhalda hefðbundnum ferðamáta sem hefur mótað íslenska menningu og samgöngusögu. Skilgreining reiðleiða og áningastaða innan þjóðgarða er mikilvægt skref í þá átt, þar sem hún gerir kleift að beina umferð eftir ákveðnum leiðum og draga þannig úr álagi á viðkvæm svæði.

Reiðleiðir í þjóðgörðum eru því ekki aðeins hluti af nútímaútvist heldur einnig lifandi minjar um þá samgöngumenningu sem mótað hefur landið í gegnum aldir.



Nýtt líf, næsta kynslóð, hryssa og folald

Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Lokaorð

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Reiðvegir Íslands eru meira en slóðir í landi. Þeir eru spor kynslóðanna, markaðir í mold, klöpp og mosa af hestum og mönnum sem treystu þeim til ferða um óblítt land og opnar leiðir milli byggða. Í þeim lifir saga þjóðarinnar — saga samgangna, búsetu, samskipta og menningar.

Frá fyrstu hófförum landnámsmanna til markvissrar skráningar í stafræna Kortasjá hafa reiðleiðir þróast úr nauðsyn í verðmæti. Þær hafa færst úr því að vera eina samgöngukerfi landsins yfir í að vera burðarás útivistar, ferðaþjónustu og lifandi arfleifðar hestamennskunnar.

Á undanförunum áratugum hefur Landssamband hestamannafélaga og nefndir þess — Ferða- og samgöngunefnd LH, síðar Reiðvega- og samgöngunefnd — unnið markvisst að því að fylgja eftir stefnumótun stjórnvalda í reiðvegamálum. Leitast hefur verið við að gera niðurstöður nefnda og starfshópa ráðherra að veruleika, þar á meðal tillögur Reiðveganefndar og Hálendisnefndar, sem báru með sér skýra og framkvæmanlega sýn á uppbyggingu og vernd reiðleiða.

Engu að síður hefur framkvæmdin ekki fylgt eftir með þeim hætti sem efni standa til. Fjármögnun reiðvega hefur hvorki endurspeglað þá stefnu sem sett hefur verið fram né þá raunverulegu þörf sem fyrir liggur. Þvert á móti hafa framlög ríkisins rýrnað á sama tíma og álag á leiðirnar hefur aukist, bæði vegna fjölgunar hestamanna og vaxandi hestatengdrar ferðaþjónustu.

Afleiðingarnar eru sýnilegar: leiðir tapast eða veikjast, rof eykst, ágreiningur magnast og tækifæri til uppbyggingar fara forgörðum. Á sama tíma liggja fyrir gögn, kortlagning og fagleg þekking sem sýna með skýrum hætti hvað þarf að gera. Skorturinn liggur ekki í þekkingu — heldur í forgangs röðun og framkvæmd.

Reiðvegir Íslands eru hluti af innviðum landsins — ekki síður en vegir fyrir aðra umferð. Þeir eru burðarás menningarlegrar arfleifðar, útivistar og vaxandi ferðaþjónustu. Að tryggja framtíð þeirra er því ekki aðeins verkefni hestamanna heldur samfélagsins alls.

Meðan á ritun þessarar bókar stóð afgangur Alþingi samgönguáætlun fyrir árin 2026–2040. Niðurstaðan staðfesti það sem hestamenn hafa um árabil bent á: þrátt fyrir viðurkenningu á mikilvægi reiðvega sem samgöngu-, öryggis- og menningarinnviða hefur enn ekki tekist að tryggja þeim fjármögnun sem samræmist hlutverki þeirra. Með því að festa óbreytt framlag til reiðvega í fimmtán ára áætlun hefur Alþingi í reynd staðfest áframhaldandi rýrnun fjárframlaga til málaflokksins.

Ábyrgðin liggur því skýr hjá þeim sem fara með fjárveitingavald og mótun samgönguáætlana. Þar verður að brúa bilið milli stefnu og framkvæmda — með raunhæfri fjármögnun, markvissum aðgerðum og skýrri forgangs röðun. Annars mun áfram draga úr getu samfélagsins til að varðveita og þróa þá innviði sem reiðleiðir og reiðvegir landsins eru.

Reiðvegir Íslands eru ekki leifar fortíðar — þeir eru lifandi innviðir.

Þeir bera með sér sögu þjóðarinnar, tengja saman byggðir, skapa verðmæti fyrir ferðapjónustu og veita komandi kynslóðum aðgang að einstökum menningararfi. Framtíð þeirra ræðst ekki af því hvort þörfin sé fyrir hendi — hún er óumdeild. Framtíð þeirra ræðst af því hvort stjórnvöld sýna í verki þann vilja sem þau hafa í orði lýst yfir.



*Fá orð ná betur þeirri kennd sem grípur þann sem hefur riðið um víðáttur hálendisins. Í kyrrð öræfanna, þar sem aðeins hófatakið, vindurinn og vatnsniðurinn rjúfa þögnina, öðlast hugurinn nýtt jafnvægi. Þegar ferðinni lýkur er maður ekki lengur sami maður og lagði af stað. Borgargnýrinn hefur misst tökin, hversdagsleikinn orðið fjarlægur og eftir stendur aðeins löngunin til að snúa aftur á þær slóðir þar sem víðáttan, frelsið og hesturinn verða eitt. Þessa tilfinningu fangar Guðmundur Frímann af einstökum næmleika í ljóðinu **Ferðalangur**.*

Ferðalangur

Nú skal leggja leið til dala,	Þannig er að yfirgefa
langt frá borgunum,	ys og borgarglaum, -
varpa frá sér angri og ergi	vakna ungur öðru sinni
- öllum sorgunum.	eftir langan draum, -
Einhver hulin dulmögn draga	kasta tötrum hversdagsleikans, -
- dals og fjalls – úr borgarglaum.	Hverfa út í sveitirnar.
Er sem hrökkvi eg upp af svefni	. . . Eg vil aldrei, aldrei koma
Eftir langan draum.	aftur í leitirnar.

Fyrsta og síðasta erindið úr ljóðinu „Ferðalangur“.

Halldór H. Halldórsson

„... Eg vil aldrei, aldrei koma aftur í leitirnar.“

Húm litar hauður

Hæglátur blær
leikur um
lúða hlein

Stendur við bakkann
störin mjó
þolgóð
um þúsund ár

Mörkuð er mold
margföldum hófum
veltur um
völusteinn

Fellur að makka
faxið mjúkt
sindrar á
svartan bóg

Að leiðarlokum
við langan taum
ber mig gangvarinn
götuna heim

Sigrún Á. Haraldsdóttir

VIÐAUKAR

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Í viðaukum eru skýrslur starfshóps innviðaráðherra og þeirra nefnda sem samgönguráðherrar hafa skipað og fjalla um reiðvegamál. Þar er einnig að finna stefnumörkun í ferðaþjónustu, þingmál og þingsályktanir um reiðvegamál á Alþingi, dóm Hæstaréttar í eignarnámsmálinu, Munkaþverármálinu, yfirlit yfir ríkisframlög til reiðvega og rafræn fylgigögn.

Viðauki A - Skýrsla starfshóps innviðaráðherra. Starfshópur um stöðu reiðvegamála á Íslandi. Forgangsöröðun reiðvega til samgönguáætlunar 2023-2037

Viðauki B - Stefnumótun í ferðaþjónustu, framkvæmdaáætlun 1997.

Viðauki C - Skýrsla Reiðveganefndar 1999.

Viðauki D - Skýrsla Hálendisnefndar 1999.

Viðauki E - Skýrsla nefndar um aukið fjármagn til reiðvega 2003.

Viðauki F - Dómur Hæstaréttar í eignarnámsmáli, Munkaþverármáli.

Viðauki G - Þingmál og þingsályktanir um reiðvegamál frá Alþingi.

Viðauki H - Ríkisframlög til reiðvega 1960–2026.

Viðauki I - Rafræn fylgigögn / tenglar á heimildir á netinu.

Allar skýrslur, þingmál og Hæstaréttardómur eru óbreyttar, eins og þær voru gefnar út af nefndum, Hæstarétti og Alþingi. Undanskilið er þó skýrsla í viðauka E þar sem höfundur endurgerði gröf og línurit, auk þess sem öll fylgigögn þeirrar skýrslu fylgja ekki með í þessa útgáfu.

Starfshópur um stöðu reiðvegamála á Íslandi

Forgangsröðun reiðvega til samgönguáætlunar 2023-2037

Inngangur

Áður hefur verið greint frá að Innviðaráðherra skipaði starfshóp síðla árs 2022 til að greina þörfina á fjármagni til reiðvegaframkvæmda til lengri tíma og til að vinna tillögur út frá þeim fyrir samgönguáætlun 2023-2037. Starfshópurinn var skipaður fulltrúa Vegagerðarinnar Pálma Þór Sævarssyni umdæmisstjóra, sem jafnframt var formaður starfshópsins, Sigtryggi Magnasyni fulltrúa innanríkisráðuneytisins ásamt tveimur fulltrúum LH þeim Berglindi Karlsdóttur og Hákonu Hákonarsyni, auk þess sem Halldór H. Halldórsson var starfshópnum til ráðgjafar, Sæmundur Eiríksson varaformaður Reiðvega- og samgöngunefndar kom einnig að verulegu leyti að störfum nefndarinnar og sá m.a. alfarið um reiðvegaskráninguna. Samkvæmt skipunarbréfi var starfshópnum ætlað að taka saman upplýsingar um stöðu reiðvegamála hér á landi, vinna og kostnaðarmeta tillögu að áætlun í reiðvegsmálum til framtíðar, tillögum sem ætlað er að nýtist m.a. við mótnun samgönguáætlana og við forgangsröðun framkvæmda á reiðvegum.

Mat á ástandi

Upplýsingar um lengd reiðvega voru sóttar í Kortasjá LH og voru reiðvegir flokkaðir eftir svæðum. Reiðveganefndum í öllum hestamannafélögum innan LH var falið að gera grófa áætlun um hverra úrbóta er þörf á hverju svæði fyrir sig, flokkað eftir þéttbýlisleiðum, stofnleiðum og héraðs- og ferðaleiðum.

Óskað var eftir grófu mati á:

- ástandi reiðstíga (sbr. flokkun í reiðvegahandbók bls. 63)
- lengd þeirra kafla á reiðstígnum þar sem úrbóta er þörf innan fimm ára
- lengd þeirra kafla akvega sem lagðir hafa verið bundnu slitlagi án þess að reiðstígur hafi verið lagður við hlið.

Við mat á kostnaði var stuðst við töflu 2.1, tölurnar í töflunni eru viðmiðunarverð út frá þeim framkvæmdum sem reiðveganefndir höfðu unnið að.

Aðgerð	Verklag	kostnaður/km
1	grjóthreinsa reiðleið, hreinsa burt fyrirstöður og grafa vatnsrásir	300,000
2	mölun á reiðleið með steinbrjót	250,000
3	yfirborðsefni 10 sm útlagt	1,700,000
4	burðarlag ofan á eldri veg 20 sm, og yfirborðsefni 10 sm útlagt	5,000,000
5	nýr reiðvegur, ryðja vegstæði, burðarlag 30 sm, yfirborðsefni 10 sm útlagt	6,500,000
6	reiðslóð með akvegi sem lagt hefur verið bundnu slitlagi	2,500,000

Tafla 2.1 Kostnaður eftir tegund aðgerða

Samantekt og tillögur

Starfshópurinn tók saman áætlað heildar umfang við uppbyggingu reiðvegakerfisins miðað við stöðuna, út frá heildar lengd reiðstígakerfisins og viðmiðunarverðum í töflu 2.1 við uppbyggingu reiðstíga sbr. töflu 3.1

Gerð reiðstíga	km	Heildar kostn
Stofnleiðir	5.283,3	5.081.917.200
Héraðsleiðir/ ferðaleiðir	8.035,5	5.799.475.050
Þéttbýlisleiðir	607,2	1.312.968.450
*Reiðfært meðfram slitlagi	550,2	1.375.500.000
Samtals	14.475,3	13.569.860.700

Tafla 3.1 Samantekt miðað við gerð og hlutverk reiðvega á landsvísu heildar km fjöldi ásamt áætluðum heildar kostnaði við uppbyggingu stígakerfisins.

Ljóst er að verkefnið er umfangsmikið og stórt ef koma á öllum reiðvegum landsins í viðunandi horf. Starfshópurinn leggur áherslu á að annars vegar verði uppbygging stofnleiða í reiðstígakerfinu sett í forgang, samantekt á áætluðu umfangi við uppbyggingu stofnleiða kerfis má finna í töflu 3.2, hins vegar verði lögð áhersla á að gerð sé reiðfær slóð meðfram slitlagi þar sem því er ábótavant, sjá töflu 3.1.

Aðgerð	Kostnaður m.kr/km	km	Samtals [m.kr]
1	300.000	3.139,1	941.717.700
2	250.000	352,0	87.995.250
3	1.700.000	1.311,3	2.229.284.800
4	5.000.000	144,5	722.435.000
5	6.500.000	159,8	1.039.018.500
336	2.500.000	339,3	848.250.000
Samtals		5.446	5.868.701.250

Tafla 3.2. Áætlaður framkvæmdakostnaður eftir aðgerðum óháð gerð reiðvegjar.

Framkvæmdakostnaður Stofnleiðir aðgerðir 1-6

Eftir því sem reiðvegakerfið stækkar er ljóst að gera þarf ráð fyrir auknu fjármagni til viðhalds. Reiðvegir þurfa mismikið viðhald og er það háð aðstæðum á hverjum stað, svo sem álagi og veðurfari, en reikna má með að alla jafna þurfi reiðvegir viðhald á fimm ára fresti miðað við aðgerð 3 í töflu 2.1.

Úthlutanir reiðvegafjár til hestamannafélaganna sl. ár hafa nýst vel og hafa sveitarfélögin lagt til raunverulegt mótframlag sem tryggir enn betur nýtingu fjárveitinganna. Umsóknir hestamannafélaga hafa þó verið um helmingi hærri en samanlagt fjármagn reiðvegafjár og framlags sveitarfélaga eins og gert er grein fyrir í töflu 3.3

Út frá þeim forsendum sem starfshópurinn hefur unnið eftir leggur hópurinn til að fjárveitingar til uppbyggingu reiðvegakerfis á Íslandi verði auknar til muna. Tillögur hópsins má sjá í töflu. 3.4.

	1.Tímabil	2.Tímabil	3.Tímabil	Samtals
Viðhald	500	600	750	1.850
Stofnleiðir	500	400	400	1.300
Reiðfært meðfram slitlagi	500	400	300	1.200
	1.500	1.400	1.450	4.350

Tafla 3.4 Tillaga að fjárveitingu til uppbyggingu og viðhalds reiðvegakerfisins á Íslandi

	2023	2024	2025	2026	2027	Samtals
Viðhaldsfé	100	100	100	100	100	500
Stofnleiðir	100	100	100	100	100	500
Reiðfært meðfram slitlagi	100	100	100	100	100	500
Samtals	300	300	300	300	300	1.500

Tafla 3.5 eru tillögur til fjárveitingu í milljónum króna á ári næstu fimm árin.

Hér er lagt til að fjárveiting til reiðvega á Íslandi verði 300 milljónir kr. á ári næstu fimm árin, en það er sú upphæð sem starfshópurinn telur að fari langt með að koma reiðvegamálmum í viðunandi horf til lengri tíma litið. Gera þarf ráð fyrir auknu fjármagni til viðhalds á reiðvegakerfinu, því eftir því sem fleiri nýir reiðvegir eru lagðir stækkar reiðvegakerfið sem halda þarf við. Lagt er til að sami háttur verði hafður á og verið hefur, að LH sjái um skiptingu reiðvegafjár á milli landshluta.

Það er mat starfshópsins að reiðvegamál á Íslandi sé málaflokkur sem hefur verið vanfjármagnaður til lengri tíma og því er uppsöfnuð þörf fyrir auknar fjárveitingar til að koma þessum málum í sæmilegt horf. Stór hluti af uppsöfnuðum vanda er að nokkur vanhöld hafa verið á því að lagður sé reiðfær slóði þar sem lagt er bundið slitlag, sem hluti af útboði verks, eins og kveðið er á um í samkomulagi Vegagerðarinnar og LH frá í apríl 2022.

•

Svo sem sjá má af því er fram kemur í álit starfshópsins hér að ofan þá er verulegs áþak þörf til að koma reiðvegakerfinu í viðunandi ástand, það sama á einnig við um skýrslur annarra nefnda eða starfshópa sem vitað er til í þessari samantekt.

Tillögur starfshópsins um 300 m. kr. árlegt framlag næstu fimm árin er mjög svo hóflegar, en hverjar tölurnar verða þegar ný samgönguáætlun verður kynnt nú á 157 haustþingi Alþingis bíðum við hestamenn spennt eftir að komi fram.

Hestamenn verða að fylgja þessu álit eða niðurstöðu starfshópsins fast eftir við ákvarðanir stjórnvalda um fjárframlög til reiðvega í samgönguáætlunum.

Áður hefur verið bent á að framlag hestamennsku og hestatengdrar ferðapjónustu til þjóðarbúsins er mælt í milljörðum kr. á ársgrundvelli sé litið til beinna gjaldeyris- og afleiddra tekna.

Í áætlun um reiðleiðaskrá er flokkun eftir landssvæðum og aðgerðum, einnig kostnaðar- og aðgerðaáætlun héraðs-, stofn- og þéttbýlisleiða á hverju landssvæði fyrir sig. Til frekari glöggvunar eru töflur í kafla starfshóps um stöðu reiðvegamála á Íslandi.

„Forgangsröðun reiðvega til samgönguáætlunar 2023-2037.“

Reiðleiðaskrá áætlun - flokkun eftir landssvæðum og aðgerðum

Austurland

Heildar kostnaður		flokkun leiða			
aðgerð	H	S	Þ	(blank)	Samtals
1	171.767.700 kr	56.836.200 kr	474.900 kr		229.078.800 kr
2		1.750.000 kr			1.750.000 kr
3	35.424.600 kr	28.085.700 kr	12.637.800 kr		76.148.100 kr
5		120.224.000 kr			120.224.000 kr
6	630.506.500 kr	727.720.500 kr			1.358.227.000kr
Samtals	837.698.800 kr	934.616.400 kr	13.112.700 kr		1.785.427.900kr

Norðurvesturland

Heildar kostnaður		flokkun leiða			
aðgerð	H	S	Þ	(blank)	Samtals
1	343.519.500 kr	250.591.800 kr	820.800 kr		594.932.100 kr
2		3.125.000 kr	1.815.750 kr		4.940.750 kr
3	5.443.400 kr	133.917.500 kr	28.152.000 kr		167.512.900 kr
4	141.630.000 kr	91.950.000 kr	24.985.000 kr		258.565.000 kr
5	742.930.500 kr	229.924.500 kr	25.974.000 kr		998.829.000 kr
6		373.405.500 kr	30.803.500 kr		404.209.000 kr
7	16.369.850 kr	61.465.950 kr	1.881.600 kr		79.717.400 kr
Samtals	1.249.893.250 kr	1.144.380.250 kr	114.432.650 kr		2.508.706.150 kr

Norðurausturland

Heildar kostnaður flokkun leiða					
aðgerð	H	S	Þ	(blank)	Samtals
1	351.515.700 kr	177.921.300 kr	4.484.400 kr		533.921.400 kr
2	34.215.500 kr	54.136.000 kr			88.351.500 kr
3	186.564.800 kr	702.710.300 kr	14.478.900 kr		903.754.000 kr
4	81.620.000 kr	150.335.000 kr			231.955.000 kr
5	58.565.000 kr	192.055.500 kr			250.620.500 kr
6	223.021.500 kr	184.866.500 kr			407.888.000 kr
			0 kr	0 kr	0 kr
Samtals	935.502.500 kr	1.462.024.600 kr	18.963.300 kr		2.416.490.400 kr

Suðurland I

Heildar kostnaður flokkun leiða					
aðgerð	H	S	Þ	(blank)	Samtals
1	318.070.200 kr	154.410.000 kr	42.069.900 kr		514.550.100 kr
2	6.625.250 kr	17.902.500 kr			24.527.750 kr
3	117.327.200 kr	371.931.100 kr	164.084.000 kr		653.342.300 kr
4	175.185.000 kr	223.400.000 kr	158.845.000 kr		557.430.000 kr
5	140.920.000 kr	182.383.500 kr	111.793.500 kr		435.097.000 kr
6	293.247.500 kr	198.412.500 kr	118.241.500 kr		609.901.500 kr
(blank)					
Samtals	1.051.375.150 kr	1.148.439.600 kr	595.033.900 kr		2.794.848.650 kr

Suðurland II

Heildar kostnaður	flokkun leiða
-------------------	---------------

aðgerð	H	S	Þ	(blank)	Samtals
1	302.655.900 kr	133.223.100 kr	1.411.200 kr		437.290.200 kr
3	230.921.200 kr	395.960.600 kr	32.325.500 kr		659.207.300 kr
4	185.365.000 kr		13.225.000 kr		198.590.000 kr
5	30.485.000 kr		17.121.000 kr		47.606.000 kr
6	192.335.000 kr	150.871.500 kr			343.206.500 kr
	0 kr				0 kr
Samtals	941.762.100 kr	680.055.200 kr	64.082.700 kr		1.685.900.000 kr

Suðvesturland

Heildar kostnaður	flokkun leiða				
aðgerð	H	S	Þ	(blank)	Samtals
1	54.576.300 kr	7.314.900 kr	1.080.600 kr		62.971.800 kr
2	1.246.500 kr	3.975.500 kr	309.500 kr		5.531.500 kr
3	75.597.300 kr	378.965.700 kr	157.022.200 kr		611.585.200 kr
4	80.480.000 kr	208.610.000 kr	139.990.000 kr		429.080.000 kr
5	298.727.000 kr	283.166.000 kr	245.624.500 kr		827.517.500 kr
6	71.162.000 kr	280.052.500 kr	55.848.000 kr		407.062.500 kr
Samtals	581.789.100 kr	1.162.084.600 kr	599.874.800 kr		2.343.748.500 kr

Vesturland

Heildar kostnaður	flokkun leiða				
aðgerð	H	S	Þ	(blank)	Samtals
1	500.060.700 kr	161.420.400 kr	3.940.500 kr		665.421.600 kr
2	1.645.250 kr	7.106.250 kr			8.751.500 kr
3	282.958.200 kr	217.713.900 kr	60.574.400 kr		561.246.500 kr
4	28.830.000 kr	48.140.000 kr			76.970.000 kr
5	167.726.000 kr	31.265.000 kr	47.846.500 kr		246.837.500 kr
6	374.491.000 kr	289.887.000 kr	12.038.000 kr		676.416.000 kr
	0 kr				0 kr
Samtals	1.355.711.150 kr	755.532.550 kr	124.399.400 kr		2.235.643.100kr
Heild kr	6.953.732.050 kr	7.287.133.200 kr	1.529.899.450 kr		15.788.904.700



Á leið í Marardal 1995

Ljósmynd Halldór H. Halldórsson.

Viðauki B – Stefnumótun í ferðapjónustu

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Á haustmánuðum 1995 skipaði samgönguráðherra (Halldór Blöndal) stýrihóp til að hafa yfir umsjón með gerð tillagna til stefnumörkunar í ferðapjónustu. Í mars 1997 skipaði samgönguráðherra svo stýrihópa til að vinna framkvæmdaáætlun með hliðsjón af þeirri stefnumörkun sem unnin var 1996. Einn starfshópurinn hafði það hlutverk að vinna framkvæmdaáætlun fyrir afþreyingu í ferðapjónustu.

Í skýrslu stýrihóps Samgönguráðuneytis um stefnumótun í ferðapjónustu frá desember 1997, hvað varðar hestatengda ferðapjónustu, segir m.a.:

2.2 Stefnumótun – Hestaferðir

Eftirfarandi stefnumörkun er sett fram í skýrslu samgönguráðuneytisins frá 1996.

” Með hestaferðum sé boðið upp á sérstæða, skemmtilega og fróðlega afþreyingu sem sameinar útivist, góð kynni af íslenska hestinum og náttúru landsins, um leið og þær skapa atvinnu og tekjur”.

Eftirfarandi markmið er einnig sett fram:

- Tryggja þarf nauðsynlegar reiðleiðir og skipulagða uppbyggingu áningastaða er taki tillit til umhverfispátta í samráði við viðkomandi yfirvöld og eigendur eða umráðamenn á landi.
- Þeir sem bjóða hestaferðir í atvinnuskyni vandi vel kynningu, undirbúning, aðbúnað og ferðirnar sjálfar og hafi til þess tilskilin leyfi.

Í kafla 5.6 Reiðleiðir og uppbygging áningastaða segir:

Markmið: Að tryggja nauðsynlegar reiðleiðir og skipulagða uppbyggingu áningastaða er taki tillit til umhverfispátta í samráði við viðkomandi yfirvöld og umráðaaðila lands.

Nauðsyn reiðvega:

Leið: Viðurkenna þarf nauðsyn reiðvega og skipuleggja þá í tengslum við skipulag sveitarfélaga og vegakerfi landsins.

Aðgerð: Samgönguráðuneyti sjái til þess að Vegagerð ríkisins geri áætlun um forgangsörðun við gerð reiðvega í byggð. Áætlun verði unnin í samstarfi við Landssamband hestamanna, hagsmunaaðila í ferðapjónustu og sveitarfélög.

Röksemd: Gerð reiðvega á skipulegan hátt er löngu tímabær, enda er það verk hafið víða um land og á Vegagerðin þakkir skildar fyrir hennar þátt í því. Halda verður áfram þeirri vinnu, í samvinnu við áður nefnda aðila.

Tími: 1998-2000

Áningastöðum verði komið upp við reiðleiðir:

Leið: Hvatt er til þess að við helstu reiðleiðir verði komið upp áningarstöðum, þar sem hægt er að fá mismunandi þjónustu, allt frá einföldu skjóli fyrir menn og hesta og upp í aðstöðu eins og hún gerist best utan þéttbýlis. Skipulagsyfirvöld, Landgræðsla ríkisins, umhverfisverndarstofnanir og umráðamenn landsvæða skulu hafðir með í ráðum þegar áningastaðir eru skipulagðir. Mikilvægt er að skilningur skapist á mikilvægi þessa þáttar ferðapjónustunnar og liðkað verði fyrir uppbyggingu viðunnandi áningastaða.

Aðgerð: Ráðherra ferðamála skipi samráðsnefnd, sem m.a. geri úttekt á næturáningastöðum við helstu reiðleiðir á hálendinu. Jafnframt vinni nefndin að tillögum um uppbyggingu áningastaða og skiptihóla í samvinnu við heimamenn og hagsmunaaðila. Í samráðsnefndinni verði fulltrúar frá skipulagsyfirvöldum, Náttúruvernd ríkisins (Umhverfisstofnun), Vegagerðinni, hagsmunaaðilum í ferðapjónustunni og heimamönnum.

Röksemd: Að mati þeirra sem stunda rekstur fyrirtækja um hestaferðir, er þetta eitt brýnasta verkefnið til þess að fyrirtæki geti þróast á eðlilegan hátt til framtíðar, með hliðsjón af kröfum viðskiptavina þeirra og verndunar náttúru landsins.

Tími: 1998

Upplýsingar um reiðleiðir:

Leið: Aflað verði upplýsinga um reiðleiðir, fornar og nýjar, og þær skrásettar í samvinnu við hlutaðeigandi aðila. Eldri reiðleiðir verði merktar, þ.m.t. áhugaverðir staðir sem leiðin liggur um. Auk þess verði gögn um helstu reiðleiðir sem liggja fyrir hjá LH og Vegagerðinni gefin út í aðgengilegu formi í samvinnu við Landmælingar Íslands.

Aðgerð: Samgönguráðuneyti og LH skipi starfshóp til þess að safna og skrá upplýsingar um reiðleiðir, fornar og nýjar, í samráði við Samband Ísl. sveitarfélaga, Vegagerðina og LH. Þær verði síðan gefnar út í samvinnu við Landmælingar Íslands ásamt þeim gögnum um sama efni, sem þegar liggja fyrir hjá Vegagerðinni og LH. Starfshópurinn vinni að því að eldri reiðgötur verði merktar ásamt áhugaverðum stöðum, er liggja að þeim.

Röksemd: Ákveðin samvinna hefur þegar hafist með sumum þessara aðila um þennan málaflokk en ástæða er til að á komist formleg samvinna til að vinna þetta þjóðþrifa verk. Hestamenn, og ferðapjónustufyrirtæki sem reka hestaferðir, telja nauðsynlegt að nefndar upplýsingar verði unnar til heilla fyrir alla hestamenn og ferðir þeirra um landið. Slíkar upplýsingar og útgáfa þeirra mun ekki síður vera þáttur í verndun náttúru landsins og verkfæri til aukinna gæða í rekstri ferðapjónustu með hestaferðir. Allar merkingar fornra sem nýrra reiðleiða er þegar orðin krafa nútímans í hestaferðapjónustu.

Tími: 1998

Kaflí 5.7 Hestaferðir í atvinnuskyni:

Markmið: Þeir sem bjóða hestaferðir í atvinnuskyni vandi vel kynningu, undirbúning, aðbúnað og ferðirnar sjálfar og hafi til þess tilskilin leyfi.

Flokkun reiðvega:

Leið: Flokka þarf reiðvegina og stýra því hvenær þeir eru opnaðir og lokaðir fyrir umferð. Eftirlit sé haft með reiðleiðum þar sem gróður er viðkvæmur.

Aðgerð: Ráðherra ferðamála komi á vinnu innan Vegagerðarinnar um flokkun reiðvega, og henni einnig falið að stýra því hvenær þeir eru opnir fyrir umferð. Umferð sé beint frá svæðum með viðkvæmum gróðri eftir því sem kostur er.

Röksemd: Það er álit ferðapjónustuaðila í hestaferðum, sem hópurinn hefur unnið með, að nauðsynlegt sé að fá Vegagerðina til að flokka reiðvegi og enn fremur að hún stýri því hvenær þeir séu opnir umferð. Þessi aðgerð er fyrst og fremst til að vernda náttúruna á viðkvæmum svæðum landsins, þar sem óhófleg umferð hestamanna mundi ella verða og valda óbætanlegum umhverfisspjöllum á sumum árstíðum.

Tími 1998-1999

Útgáfa korta yfir reiðvegi og reiðleiðir:

Leið: Hvatt er til útgáfu einfaldra og aðgengilegra korta yfir reiðvegi og reiðleiðir innan hvers sveitarfélags.

Aðgerð: Samgönguráðuneyti í samvinnu við umhverfisráðuneyti vinni að því að fá Landmælingar Íslands til liðs um gerð aðgengilegra reiðvegakorta yfir reiðleiðir innan og milli sveitarfélaga.

Röksemd: Kortagerð af þessu tagi mun auðvelda hestamönnum og fyrirtækjum með hestaferðir að ferðast um innan og milli sveitarfélaga. Nú er víða miklum vandkvæðum bundið að komast leiðar sinnar. Ekki vantar aðeins leiðakort heldur einnig leiðir, svo hægt sé að komast í gegnum sum sveitarfélögin.

Tími: 1998-1999

Leiðsögn í hestaferðum:

Leið: Leiðsögn skal veita í hestaferðum sem skipulagðar eru í atvinnuskyni.

Aðgerð: Ráðherra ferðamála setji í reglugerð með lögum nr. 117/1994 skv. 29 grein sömu laga að veita beri fullkomna leiðsögn í hestaferðum sem skipulagðar eru í atvinnuskyni.

Röksemd: Í nútíma ferðapjónustu er leiðsögn talin lágmarkskrafa til þess að fullnægja væntingum viðskiptavina. Sérstakar kröfur verður að gera til slíkra leiðsögumanna ekki síður en fjallaleiðsögumanna, þar sem þekking er víðtækari en almennra leiðsögumanna.

Tími: 1998

Námskeið fyrir þá sem annast leiðsögn í hestaferðum:

Leið: Halda skal námskeið fyrir þá sem annast leiðsögn í hestaferðum.

Aðgerð: Ráðherra ferðamála komi í reglugerð um Leiðsöguskóla Íslands (Ferðamálaskóla Íslands) að haldin séu árlega sérstök námskeið fyrir leiðsögumenn í hestaferðum.

Röksemd: Þessi aðgerð er nauðsynleg og í beinu framhaldi af tillögu sem sett verði í reglugerð að veita beri fullkomna leiðsögn í hestaferðum sem skipulagðar eru í atvinnuskyni.

•

Í framhaldi af vinnu starfshóps Samgönguráðuneytisins um „Stefnumótun í ferðapjónustu” skipaði samgönguráðherra nefndir sem skildu vinna að frekari útfærslum á stefnumörkuninni er varðar hestaferðamennsku.

29. september 1998 skipaði ráðherra nefnd undir forustu Baldvins Kr. Baldvinssonar nefnd sem skildi safna upplýsingum um reiðleiðir og áningahólf á miðhálandi Íslands. Sú nefnd skilaði niðurstöðum og tillögum að helstu reiðleiðum og áningastöðum á miðhálandi Íslands. Tillögur nefndarinnar voru kynntar á fjórum kortum ásamt yfirlitskort. Að mati nefndarinnar eru reiðleiðir á miðhálandinu samtals u.þ.b. 3.500 km að lengd þar af þyrftu um 10% bráðrar lagfæringar við. Nefndin lagði til að við næstu gerð vegaáætlunar yrði tekið tillit til þess og var kostnaðarmat nefndarinnar um 1.m.kr. á hvern km eða 350.m.kr. sem þyrfti til lagfæringa á reiðleiðum miðhálandisins.

Uppreiknaðar kostnaðartölur nefndarinnar í verðlagsreiknivél Hagstofu Íslands eru **3,75 m.kr. pr. km og samtals 1.313 m.kr. á 350 km.** Miðað við ástundun síðustu áratugi er viðhaldspörfin orðin mun meiri en var árið 1998.

Önnur nefnd sem samgönguráðherra skipaði einnig 1998 (reiðveganefnd) undir forustu Jóns Rögnvaldssonar aðstoðarvegamálastjóra fjallaði um reiðvegamála. Nefndinni var ætlað það verkefni að skýra og endurskoða reglur um reiðvegi. Inn í þá endurskoðun kæmi m.a. hvernig staðið skuli undir kostnaði við viðhald og lagningu reiðvega, kveðið á um stöðu reiðvega með tilliti til skipulags og fjallað um rétt hestamanna. Nefndin átti enn fremur að hafa hliðsjón af umhverfissjónarmiðum í störfum sínum.



Við þjófahlaup, Húsmúli framundan
Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Viðauki C – Reiðveganefnd 1999

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Nefndarálit

Reiðveganefndar dags. 04.02. 1999

Niðurstöður og tillögur nefndarinnar.

Lagt er til að reiðleiðir verði flokkaðar í þrjá meginflokka eftir hlutverki þeirra. Þessir flokkar verði 1) stofnleiðir, 2) þéttbýlisleiðir og 3) héraðsleiðir. Lagt er til að í tengslum við vegáætlun hverju sinni verði gerð áætlun þar sem skráðar verði einstakar reiðleiðir og flokkun þeirra í áður nefnda þrjá flokka. Að mati nefndarinnar er skráning og flokkun reiðleiða nauðsynleg til að yfirsýn fái stöð yfir fyrirbyggjandi verkefni á sviði reiðvegagerðar. Nefndin telur að Vegagerðin eigi að vera veghaldari reiðvega samkvæmt ofangreindri flokkun.

Skiptar skoðanir voru í nefndinni um fjármögnun og var valin sú leið að gera ekki grein fyrir einni ákveðinni niðurstöðu en rekja þess í stað hugmyndir um fjármögnunarleiðir, sem fram komu í umræðum í nefndinni. Í nefndinni voru rædd helstu rök með og á móti hverri leið fyrir sig en ekki náðist samstaða um eina ákveðna leið til fjármögnunar. Er það von nefndarinnar að umfjöllun hennar um fjármögnun reiðvegagerðar geti samt sýnt áður orðið að gagni við ákvarðanatöku um málið.

Ljóst er að það er utan starfssviðs nefndarinnar að taka ákvarðanir um legu reiðleiða á hverjum stað. Nefndin leitast við að skila af sér tillögum um flokkun reiðleiða og skilgreiningar sem leggja mátti til grundvallar frekari stefnumótun um reiðvegi og í skipulagsvinnu á vegum einstakra sveitarfélaga. Nefndin telur að reiðleiðir fari eftir því sem ákveðið er í skipulagi sveitarfélaga og að áætlanir um framkvæmdir við reiðvegi verði unnar í samráði við sveitarstjórnir og samtök hestamanna.

Nefndin ræddi hvaða lagabreytingar væru nauðsynlegar í tengslum við viðfangsefni nefndarinnar. Leggur nefndin til breytingar á vegalögum nr. 45/1994 með síðari breytingum. Lagt er til að reiðvegir verði skilgreindir í vegalögum sem sérstakur vegflokkur, og eru í því skyni lagðar til breytingar á 9. gr. Laganna. Einnig er lagt til, að tryggð verði eignarnámsheimild vegna reiðvega, og er gerð tillaga um breytingu á 11. gr. Laganna þar að lútandi. Að öðru leyti telur nefndin ekki þörf lagabreytinga að því frátöldu, að afla þyrfti lagaheimildar ef fjármagna ætti gerð reiðvega með sérstökum tekjustofni. Ennfremur telur nefndin rétt að settar verði nánari reglur um hestaumferð og að eðlilegast væri að það yrði gert með reglugerð á grundvelli heimildar þar að lútandi í umferðarlögum nr. 50/1987 með síðari breytingum.

Greinargerð

með nefndaráliti reiðveganefndar

1. Inngangur

Frá aldaöldli hefur verið umferð á hestum hér á landi. Má segja að allt frá landnámi og fram á þessa öld hafi hesturinn verið eina „samgöngutækið“ til ferðalaga á landi ef sleppt er mannum sjálfum.

Hestaumferð var vítt og breytt ýmist utan allra gatna eða á ákveðnum reiðgötum sem mynduðust í áranna rás. Vegabætur fólust einkum í því að kasta steinum úr götu eða leggja „brýr“ yfir mýrarsund.

Eftir að bíllinn kom til sögunnar hafa vegabætur að langmestu leyti miðast við umferð hans. Fyrst í stað voru vegir notaðir jöfnum höndum fyrir ríðandi umferð og bílaumferð en þegar kom fram um miðja þessa öld var bíllinn orðinn allsráðandi og hlutverki hestsins sem samgöngutækis lokið.

Hesturinn fékk ný hlutverk, hann varð snar þáttur í frístundum fjölda fólks og jafnframt í vaxandi mæli „atvinnutæki“ á ný á námskeiðum og í ferðamennsku. Má því segja að þótt þætti ríðandi umferðar í hefðbundnum samgöngum sé lokið hafi þessi umferð þó farið stöðugt vaxandi og sé sennilega meiri nú en nokkru sinni áður. Jafnframt þessu hafa kröfur um ástand og gæði reiðvega farið vaxandi.

Sambúð bílaumferðar og hestaumferðar er erfið. Þó má segja að á fáförnum malarvegum geti báðir þessir umferðarflokkar farið þolanlega saman. Með vaxandi umferð, bundnu slitlagi á þjóðvegum og auknum ferðahraða bíla má hins vegar segja að útilokað sé að ríðandi umferð sé á akvegi. Á seinni árum hafa ýmsar fornar reiðleiðir lokast og tilhneigingar gætt til að torvelða umferð á öðrum. Þetta veldur sívaxandi þörf á lögn sérstakra reiðvega, annað hvort við hlið akvega eða eftir sérstökum leiðum. Vandí við þetta er að gerð reiðvega kostar töluvert fé, en beinar fjárveitingar hafa verið af mjög skörum skammti.

Árið 1982 var gert samkomulag milli Landssambands hestamanna og Vegagerðar ríkisins þar sem m.a. er kveðið á um samstarfsnefndir aðila og að stefnt skuli að því að leggja reiðvegi meðfram umferðarmiklum þjóðvegum þegar lagt er á þá bundið slitlag. Framkvæmd þessa samkomulags hefur gengið misjafnlega og þótt talsvert hafi verið lagt af reiðvegum meðfram þjóðvegum hefur þörfin sennilega aukist hraðar en framkvæmdirnar.

Árið 1991 var samþykkt þingsályktun á Alþingi þar sem samgönguráðherra var falið að skipa nefnd til þess „að kanna ástand reiðvega og gera reiðvegaáætlanir“. Nefnd sú sem samgönguráðherra skipaði í samræmi við þessa þingsályktun gekkst fyrir því að Landssamband hestamanna og Vegagerðin létu gera úttekt á þörf fyrir reiðvegi og áætla kostnað við gerð þeirra. Hugmyndir um reiðleiðir voru færðar inn á kort og gerð tillaga um framkvæmdaröð. Heildarkostnaður var á núverandi verðlagi áætlaður nálægt 1200 m.kr.

Eftir að þessari vinnu lauk hefur lítið gerst. Er ljóst að mikil þörf er á að taka þráðinn upp á ný, festa þær reiðleiðir sem samkomulag verður um í skipulagi, flokka reiðvegina, skrá þá og koma meiri festu á framkvæmdir.

Á liðnu ári skipaði samgönguráðherra nefnd sem fjalla skyldi um reiðvegamál. Nefndinni var ætlað það verkefni að skýra og endurskoða reglur um reiðvegi. Inn í þá endurskoðun kæmi m.a. hvernig staðið skuli undir kostnaði við viðhald og lagningu reiðvega, kveðið á um stöðu reiðvega með tilliti til skipulags og fjallað um rétt hestamanna. Nefndin átti ennfremur að hafa hliðsjón af umhverfissjónarmiðum í störfum sínum.

Í nefndinni áttu sæti Jón Rögnvaldsson, aðstoðarvegamálastjóri, formaður nefndarinnar, skipaður af samgönguráðherra, Pétur Þór Jónasson, framkvæmdastjóri Eypings, skipaður af samgönguráðherra, Ragnar Frank Kristjánsson, þjóðgarðsvörður, tilnefndur af Náttúruvernd ríkisins, Sigurður Á. Þráinsson, deildarstjóri, tilnefndur af umhverfisráðuneyti, Baldvin Kr. Baldvinsson, bóndi, Torfunesi, tilnefndur af Bændasamtökum Íslands, Sigríður Sigþórsdóttir, arkitekt, tilnefnd af Landssambandi hestamannafélaga og Þórður Skúlason, framkvæmdastjóri, tilnefndur af Sambandi íslenskra sveitarfélaga. Með nefndinni starfaði sem ritari hennar Stefán Erlendsson, forstöðumaður lögfræði- og starfsmannadeildar Vegagerðarinnar.

Nefndin hélt samtals 5 fundi. Nefndin hefur nú lokið störfum og skilar af sér nefndaráliti þar sem gerð er grein fyrir niðurstöðum og tillögum nefndarinnar í stuttu máli. Í greinargerð þessari er gerð frekari grein fyrir niðurstöðum nefndarinnar.

2. Lagaákvæði um reiðvegi og hestaumferð.

2.1. Flokkun vega samkvæmt vegalögum nr. 45/1994 með síðari breytingum.

Flokkun vega í meginráttum.

Í vegalögum eru ákvæði um flokkun vega í nokkra meginflokka. Þeir helstu eru þjóðvegir, almennir vegir og einkavegir. Auk þess er að finna í lögnum sérákvæði um reiðvegi og vegi, sem ekki falla undir neinn vegflokk samkvæmt lögnum.

Þjóðvegir eru þeir vegir, sem falla undir skilgreiningu í 7. gr. vegalaga. Þjóðvegir eru vegir sem ætlaðir eru almenningi til frjálsrar umferðar, haldið er við af fé ríkisins og taldir eru upp í vegáætlun, safnvegaáætlun og landsvegaskrá.

Almennir vegir og einkavegir eru skilgreindir í 9. gr. vegalaga. Almennir vegir eru í eigu opinberra aðila og ætlaðir almenningi til frjálsrar umferðar. Einkavegir eru vegir sem ekki eru þjóðvegir en kostaðir af einstaklingum, fyrirtækjum eða opinberum aðilum. Geta þeir í einhverjum tilvikum verið opnir almennri umferð en ekki til þess ætlaðir.

Í 16. gr. vegalaga eru ákvæði um vegi, sem ekki teljast þjóðvegir, en heimilað er að veita fé til af vegáætlun. Þar er um margvíslega vegi að ræða, sem ekki falla undir einn ákveðinn flokk, en nefndir hafa verið í einu lagi styrkvegir. Þar er um að ræða götur í þéttbýli, vegi yfir fjöll og heiðar, sem ekki eru þjóðvegir, vegi að öðrum samgöngumannvirkjum s.s. bryggjum og flugvöllum, vegi að tilteknum mannvirkjum, s.s. orkuverum og félagsheimilum og vegi að og innan uppgræðslu- og skógræktarsvæða.

Vegir sem falla ekki undir neinn vegflokk samkvæmt vegalögum.

Í 40. gr. vegalaga er ákvæði um vegi, sem teljast ekki til neins vegflokks. Samkvæmt 40. gr. vegalaga er óheimilt að loka vegum, sem ekki falla undir neinn vegflokk, nema með leyfi sveitarstjórnar, en skjóta má ákvörðun sveitarstjórnar til vegamálastjóra.

Ákvæði sama efnis og 40. gr. vegalaga kom fyrst í vegalög árið 1907, og var þá 45. gr. laganna. Ákvæðinu var upphaflega ætlað að tryggja, að alfaraleiðum, sem ekki höfðu verið teknar í tölu hreppavega eða sýsluvega yrði ekki lokað fyrir umferð þegar álíta yrði nauðsynlegt að halda þeim opnum. Var upphaflega aðeins áskilið leyfi hreppsnefndar en með lögum nr. 34/1947 kom inn það ákvæði, að skjóta mætti ákvörðun sveitarstjórnar til úrskurðar vegamálastjóra.

Staða reiðvega samkvæmt vegalögum.

Við heildarendurskoðun vegalaga sem leiddi til setningar laga nr. 45/1994 var sett ný grein í vegalög um reiðvegi, 17. gr. laganna. Að öðru leyti er ekki kveðið sérstaklega á um stöðu reiðvega í lögnum. Er greinin svohljóðandi:

„Í vegáætlun skal veita fé til reiðvega samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð er að höfðu samráði við samtök hestamanna og sveitarfélög.“

Í vegalögum er þannig gert ráð fyrir því að veita skuli fé til reiðvega af vegáætlun. Í upphaflegu frumvarpi að nýjum vegalögum var gert ráð fyrir að reiðvegir fengju stöðu styrkvega, þannig að heimilt yrði að styrkja gerð þeirra samkvæmt 16. gr. frumvarpsins. Í meðförum þingsins var frumvarpinu breytt á þá leið sem áður var lýst þannig að reiðvegir fengu nokkra sérstöðu miðað við þá vegi, sem ekki teljast þjóðvegir, en veitt er fé til af vegáætlun.

2.2. Reglur umferðarlaga nr. 50/1987 með síðari breytingum.

Samkvæmt 1. gr. umferðarlaga gilda þau um umferð á vegum almennt og eftir því sem við getur átt um umferð á reiðvegum. Í lögnum er kveðið á um að beita eigi reglum þeirra um umferð ökutækja einnig um umferð hestamanna eftir því sem við á. Sérákvæði eru um búfjárrekstur, þ.á.m. rekstur hrossa.

Í 3. gr. umferðarlaga segir, að ákvæði um umferð ökutækja gildi eftir því sem við getur átt um umferð hestamanna og búfjárrekstur. Á sumum af helstu þjóðvegum landsins eru aðstæður með þeim hætti, að ákvæði laganna um umferð ökutækja eiga lítt við um umferð hestamanna, s.s. ákvæði 13. gr. laganna um að ökumaður skuli nota akbraut. Sérákvæði um rekstur hrossa og annars búfjár á vegi er í 78. gr. umferðarlaga. Þar er kveðið á um bann við rekstri búfjár á vegi í þéttbýli. Utan þéttbýlis er búfjárrekstur á vegi heimilaður með skilyrði sem orðað er svo, að „fylgja skulu rekstrinum nægilega margir gæslumenn. Ef vænta má umferðar um veginn skal einn gæslumaður ætíð fara fyrir.“ Skýlt er rekstrarmönnum að láta rekstur víkja fyrir annarri umferð um veginn gerist þess þörf.

Umferð hestamanna um þjóðvegi sætir að öðru leyti þeim almennu takmörkunum sem settar kunna að vera á hverjum tíma. Telja verður heimilt samkvæmt umferðarlögum að

takmarka eða banna umferð hestamanna um tiltekinn þjóðveg, t.d. vegna umferðaröryggis, sbr. e-liður 2. mgr. 81. gr. laganna.

Þegar slys verður vegna ákeyrslna á hross vakna spurningar um ábyrgð hlutaðeigandi hestamanns eða þess, sem ber ábyrgð á hrossarekstri annars vegar, og ábyrgð bifreiðareigandans hins vegar:

Í dómi Hæstaréttar frá 15. nóvember 1985 var fjallað um óhapp þegar ekið var á hross í rekstri á Eyjafjarðarbraut vestri neðan við Kristnes. Slæmt skyggni var, snjócoma og hált á vegi. Fyrir rekstrinum fóru tveir menn í glitvestum. Ökumaður varð var við reksturinn en var ekki talinn hafa brugðist rétt við og var því dæmdur ábyrgur fyrir óhappinu.

Í dómi Hæstaréttar frá 11. október 1989 var fjallað um óhapp á Upphéraðsvegi í svonefndri Hlíð á leið til Egilsstaða. Óhappið varð þegar knapi reið einhesta eftir veginum. Bifreið kom á móti á blindhæð og keyrði á hestinn. Talið var sannað, að bifreiðinni hafi verið ekið á a.m.k. 55-60 km. hraða sem hafi verið of mikill hraði miðað við aðstæður. Hins vegar var talið sannað að hestinum hafi verið riðið á vinstri vegarhelmingi og því var knapinn talinn meðábyrgur vegna slyssins. Var ábyrgð skipt milli eiganda bifreiðar og knapa þannig að knapinn taldist bera 1/3 en bifreiðareigandinn 2/3.

2.3. Staða reiðvega í skipulagi.

Í 29. gr. vegalaga nr. 45/1994 segir, að vegi skuli leggja í samræmi við skipulag. Fjallað er um skipulag í skipulags- og byggingalögum nr. 73/1997 sem breytt var með lögum nr. 135/1997. Ekki er fjallað sérstaklega um reiðvegi í skipulagslögum. Í skipulagsreglugerð nr. 400/1998 er hins vegar sérstaklega tekið fram í grein 4.16. að reiðvegi eigi að tilgreina í skipulagi með öðrum helstu samgöngumannvirkjum, sem falli undir reglugerðina. Samkvæmt reglugerðinni skal gera grein fyrir helstu samgöngumannvirkjum á svæðisskipulagi og aðalskipulagi. Ef gert er deiliskipulag fyrir land sveitarfélags utan þéttbýlis skal gera grein fyrir vegflokkun og fyrirkomulagi stíga á hinu skipulagða svæði. Þegar gert er deiliskipulag fyrir þéttbýli skal gera grein fyrir reiðstígum sem fyrir eru og fyrirhugaðir er.

Með hliðsjón af skipulagsreglugerð verður að telja eðlilegt að fjallað sé um tilhögun reiðleiða við gerð skipulags sveitarfélags og gerð svæðisskipulags fyrir nokkur sveitarfélög í einu. Þar sem skipulag er fyrir hendi yrði tillaga að reiðvegakerfi að fá umfjöllun í tengslum við gildandi skipulag og fara í þann farveg sem skipulagslög segja til um breytingu á skipulagi. Mjög víða háttar hins vegar svo til, að ekki er lokið gerð aðalskipulags fyrir einstök sveitarfélög. Sú spurning getur þá komið upp, hvort unnt sé að leggja fram heildstæða tillögu um reiðvegakerfi þegar aðalskipulag er ekki fyrir hendi. Í þeim tilvikum má ætla að einstök sveitarfélög geti leyft gerð reiðvegar um sveitarfélagið að fengnum meðmælum Skipulagsstofnunar, þrátt fyrir að skipulag liggi ekki fyrir, með vísan til ákvæðis til bráðabirgða í skipulagslögum.

Þegar ráðist er í lagningu reiðvega kemur til skoðunar, hvort fram skuli fara mat á umhverfisáhrifum samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1994 sbr. lög nr. 110/1993 og reglugerð nr. 179/1994. Samkvæmt lögnum og reglugerðinni skal meta áhrif lagningar nýrra vega á umhverfið. Það verður matsatriði hverju sinni hvort fram skuli fara mat á umhverfisáhrifum vegna reiðvega. Telja verður að þegar reiðvegur er lagður á

nýjum stað, þar sem ekki er vegur fyrir, verði að ráðast í slíkt mat þegar telja verður að reiðvegurinn hafi umtalsverð áhrif á umhverfið.

2.4. Réttur hestamanna.

Almannaréttur – réttur til frjálsrar yfirferðar um landið.

Almannaréttur hefur verið skilgreindur með þeim hætti, að átt sé við rétt manna til yfirferðar um landið, þ.á.m. vötn, og umgengni við náttúru landsins. Hugtakið er á margan hátt óljóst og ekki alltaf skilgreint með sama hætti en felur yfirleitt í sér rétt til frjálsrar farar manna um landið í lögmætum tilgangi. Almannaréttur ræðst af gildandi lögum hverju sinni.

Samkvæmt náttúruverndarlögum nr. 93/1996 er almenningi frjáls för utan landareigna lögbýla svo og dvöl á þeim svæðum. Kveðið er á um þennan rétt í 1. mgr. 14. gr. laganna en frekari takmarkanir gerðar á þessum rétti m.a. með hliðsjón af rétti landeiganda og náttúruverndarsjónarmiðum í öðrum ákvæðum laganna. Umferð um eignarlönd er gangandi mönnum almennt heimil sé um óræktað og ógirt land að ræða. Ekki eru afdráttarlaus ákvæði um hestaumferð en það ræðst af mati á ýmsum atriðum. Það er auk áðurnefnds skilyrðis forsenda þess að umferð um land sé heimil, að hún hafi ekki í för með sér ónæði eða óhagræði t.d. spjöll á landi eða valdi búpeningi ónæði. Hestaumferð verður a.m.k. að sæta þessum takmörkunum á rétti til frjálsrar farar um landið. Unnið er að drögum að frumvarpi til náttúruverndarlaga þar sem lagðar eru til nokkrar breytingar varðandi þetta efni til rýmkunar varðandi almannarétt. Komið hefur fram tillaga um að kveða skýrt á um rétt hestamanna í þessu tilliti.

Þjóðvegir og aðrir vegir, sem ætlaðir eru almenningi til frjálsrar umferðar.

Fram til þessa hefur hestaumferð eftir þjóðvegum og á vegsvæði þeirra verið almennt heimil utan þéttbýlis. Sjónarmið um umferðaröryggi geta hins vegar leitt til þess að ekki sé talið verjandi að hestaumferð sé innan um umferð ökutækja á vegunum. Tilkoma bundins slitlags gerir að verkum, að vegur hentar ekki fyrir umferð hesta, bæði með tilliti til hestsins og endingar slitlagsins. Í þessu samhengi mætti einnig hafa í huga ákvæða laga um dýravernd og meðferð dýra.

Almenn ákvæði s.s. um að gæta varúðar og gæta þess að valda ekki skemmdum á vegamannvirkjum gilda um hestaumferð eins og aðra umferð um vegi, sbr. t.d. ákvæði 57. gr. vegalaga um að óheimilt sé að valda skemmdum á vegamannvirkjum. Brot gegn lögnum geta varðað sektum skv. 59. gr. þeirra, bótaábyrgð getur stofnast og skal málsmeðferð vegna brota gegn lögnum vera samkvæmt lögum um meðferð opinberra mála.

Veghaldari hefur heimild til að setja reglur, sem nauðsynlegar eru til að girða fyrir skemmdir á vegum eða til að greiða fyrir umferð. Vegagerðin hefur einkum neytt heimilda sinna að þessu leyti til að takmarka umferð þungra ökutækja um þjóðvegi vegna aurbleytu þegar frost fer úr jörðu. Auk þess hefur hún bannað alla umferð á hálendinu á

ákveðnum tímum árs, að vorlagi þegar klaki er að fara úr jörðu, til að forða skemmdum á vegum.

Ekki er útilokað að teknar verði ákvarðanir um að banna umferð hestamanna um einstaka þjóðvegi m.a. með tilliti til umferðaröryggis eins og áður hefur verið minnst á. Telja verður að heimild til slíks sé fyrir hendi, a.m.k. samkvæmt umferðarlögum, en væntanlega yrði ekki gripið til slíkra aðgerða nema að fundinni annarri lausn fyrir umferð hestamanna.

Aðrir vegir:

Hér koma einkum til álita þeir vegir, sem ekki teljast til neins vegflokks, sbr. 40. gr. vegalaga. Þar er sett sú regla, að landeiganda sé heimilt að girða yfir slíkan veg svo framarlega sem hlið er á sem komast megir um. Eigi má landeigandi læsa hliðinu eða með öðru móti hindra umferð um veginn. Ákvæðið er gamalt að stofni til og vísast til álitsgerðar Páls Líndal frá 19. janúar 1981 til Náttúruverndarráðs um bakgrunn þess, ekki síst gömul ákvæði um það hvernig hlið á vegi átti að vera úr garði gert. Ekki eru í núgildandi lögum samsvarandi ákvæði um gerð hliðs á vegi sem þessum eins og var í eldri lögum. Telja verður að ákvæði 38. gr. vegalaga um að hlið á vegi skuli vera a.m.k. 4 metrar á breidd og þannig gert að það haldist opið að sjálfu sér meðan ekið er um hliðið verði einnig beitt um hlið sem landeigandi setur á veg samkvæmt 40. gr. laganna.

2.5. Náttúruverndarlög nr. 93/1996 og þjóðminjalög nr. 88/1989.

Náttúruverndarlög eru nr. 93/1996. Í 28. gr. laganna er kveðið á um heimild til friðlýsingar landsvæða sem varðveita ber sakir sérstaks landslags, gróðurfars eða dýralífs.

Má þar ekki raska náttúrufari né gera mannvirki sem spilla svip landsins. Í friðlýsingu skal nánar kveðið á um hversu víðtæk friðunin er, að hve miklu leyti framkvæmdir á landinu eru takmarkaðar auk þess sem kveðið skal á um heimild almennings til umferðar um hið friðlýsta svæði.

Á friðlýstum svæðum gilda sérstakar reglur um umgengni sem í sumum tilvikum taka til umferðar hrossa. Hún er þá jafnan takmörkuð við ákveðnar reiðleiðir eða jafnvel bönnuð alfarið, eins og nú er háttað í þjóðgarðinum í Skaftafelli. Í reglunum um þjóðgarðinn segir að umferð hrossa sé bönnuð þar til útbúnar hafa verið sérstakar reiðleiðir, en það hefur enn ekki verið gert. Í þjóðgarðinum í Jökulsárgljúfrum eru merktar reiðleiðir og umferð hrossa eingöngu bundin við þær.

Þjóðminjalög eru nr. 88/1989. Ákvæði 16. og 17. gr. laganna um friðlýsingu fornminja koma til skoðunar varðandi forn mannvirki sem notuð eru fyrir hestaumferð. Óheimilt er að raska slíkum mannvirkjum á nokkurn hátt nema leyfi fornleifanefndar komi til.

3. Flokkun reiðleiða.

3.1 Almennt.

Tilgangurinn með flokkun reiðleiða er að auðvelda umfjöllun og ákvarðanatöku um reiðvegamála. Flokkun og skilgreining getur orðið grundvöllur frekari stefnumótunar og ákvarðanatöku um málefni hestaumferðar. Með því er leitast við að afmarka nánar viðfangsefnið og skilgreina einstaka þætti þess til að auðvelda lausn fyrirbyggjandi verkefna í reiðvegamála. Flokkun og skilgreining reiðleiða getur nýst sem tæki við stefnumótun í reiðvegamála. Æskilegt er að til grundvallar gerð reiðvegaáætlunar liggi fyrir einhverskonar flokkun eða skilgreining á þeim reiðleiðum, sem ætlunin er að þjóni hestaumferðinni á hverjum tíma. Slík flokkun ætti ekki síður að geta nýst sem tæki við gerð skipulags í einstökum sveitarfélögum.

Hér á eftir verður notað orðið reiðleið um reiðveg sem er hluti af samhangandi kerfi reiðvega. Er þá bæði átt við leið „frá náttúrunnar hendi“ og manngerðan reiðveg. Orðið reiðleið er því notað að jafnaði nema þegar kemur að framkvæmdinni, að leggja reiðveg, uppbyggður reiðvegur o.s.frv.

3.2 Flokkun hestaumferðar.

Flokkun reiðleiða hlýtur að nokkru að taka mið af skilgreiningu á þeirri hestaumferð sem er til staðar í landinu og ætlunin er að þjóna með opnum reiðleiðum. Gróflega má flokka hestaumferð í þrjá flokka á grundvelli eðlis og umfangs hennar. Í umfjölluninni er undanskilinn rekstur hrossa á afrétti og smölun þeirra:

1. Einstaklingsumferð, þar sem einn eða fáir hestamenn eru á ferð með fáa hesta og engalausa.
2. Hesthúsaumferð, þ.e. umferð út frá hesthúsaumferðum þéttbýlisstaðanna. Umferð er oft mikil og einstakir hestamenn með marga til reiðar, en ekki laus hross. Hér er um frístundareiðmennsku að ræða sem nýtur vaxandi vinsælda.
3. Hópferðir með laus hross. Hér er átt við hópferðir þar sem oft eru fáir vanir hestamenn með hóp hestamanna sem gjarnan eru óvanir. Þeir hafa mörg laus hross með sér. Þessar ferðir eru í byggðum og óbyggðum.

Eftirfarandi tafla sýnir hvernig ofangreind flokkun hestaumferðar getur nýst þegar mótuð er stefna um gerð reiðvega. Í töflunni er sýnt hvenær telja verður að reiðleið fyrir ákveðna gerð hestaumferðar geti ekki verið við hlið vegar nema girt sé á milli akbrautar og reiðvegar. Það gildir um stofnvegi með umferð yfir 1000 bíla á sólarhring, og þegar umferð er yfir 200 bílar á sólarhring þegar um stærri hópa hestamanna er að ræða. Í öðrum tilvikum má hugsa sér að hestaumferð sé við hlið akbrautar án girðingar þegar um er að ræða umferðarminni vegi. Þegar um er að ræða malarvegi má eftir atvikum nota akbrautina sjálfa.

3.3. Tillaga að flokkun reiðleiða.

Flokka má reiðleiðir í meginflokka eftir staðsetningu og því hvaða hlutverki þeir þjóna með tilliti til hestaumferðar. Eftirfarandi er tillaga að flokkun sem byggja mætti á frekari áætlanagerð í reiðvegamálum. Flokkunin byggir á því að í megindráttum megi flokka reiðleiðir í þrjá aðalflokka:

Stofnleiðir (Stofnleiðir 1)

Þéttbýlisleiðir (Stofnleiðir 2) Héraðsleiðir

Stofnleiðir. (Stofnleiðir 1)

Aðalleiðir sem tengja saman sveitir og þéttbýli annars vegar og hálendið hins vegar.

Þessi flokkur gæti innihaldið aðalreiðleiðir í byggð utan þéttbýlis. Þær þjóna hestaumferð út frá þéttbýlisstöðum til dreifbýlishéraða annars vegar og hins vegar þeirri umferð, sem í sívaxandi mæli er upp á hálendið.

Á stofnleiðum yrði að gera ráð fyrir öllum gerðum hestaumferðar, s.s. einstaklingsumferð, umferð stórra hópa með laus hross o.fl. Þar yrði um að ræða hestaumferð áhugamanna jafnt sem í atvinnuskyni, s.s. vegna ferðaþjónustu.

Af öryggisástæðum kann að vera nauðsynlegt að hafa stofnleiðir fjarri akvegum þar sem því verður við komið.

Þéttbýlisleiðir (Stofnleiðir 2)

Leiðir milli hesthúsahverfa. Leiðir í næsta nágrenni við þéttbýli, og annars staðar þar sem búast má við mikilli hestaumferð.

Rekstur lausra hrossa bannaður, öll önnur umferð fyrir hendi.

Um er að ræða reiðleiðir sem liggja að hesthúsahverfum og milli hverfa og í næsta nágrenni við þéttbýli. Ennfremur getur verið um að ræða leiðir í dreifbýli, þar sem búast má við mikilli hestaumferð en þó ekki lausum hrossum. Þessar leiðir yrðu að geta þjónað talsverðri umferð. Nýting þeirra er bæði atvinnumennska, s.s. ferðaþjónusta, og frístundareiðmennska, jafnt fáir hestamenn og hópar saman. Yfirleitt má gera ráð fyrir að bannað sé að vera með laus hross á þessum reiðleiðum.

Þessi flokkur reiðleiða þjónar félagslífi hestamannafélaga og tómstundaiðkun almennings sem sífellt fer í vöxt. Gera má ráð fyrir að þessar reiðleiðir séu einnig nýttar við atvinnumennsku s.s. tamningar, þjálfun, kennslu og námskeið fyrir börn og unglinga á vegum sveitarfélagsins eða félagasamtaka. Að lokum þjónar þessi flokkur einnig í vaxandi mæli ferðaþjónustu. Hópfærðir með erlenda og innlenda ferðamenn, einstaklinga og hópa fara í vöxt, einkum yfir vetrartímann.

Í sumum tilvikum gæti sama leið nýst fyrir hestaumferð, gangandi og hjólandi umferð.

Héraðsleiðir.

Tengingar milli bæja og fornar leiðir, sem ekki þola mikla umferð. Yfirleitt aðeins gert ráð fyrir einstaklingsumferð.

Hér er einkum um að ræða aðrar reiðleiðir sem þjóna minniháttar hestaumferð innan héraðs. Um er að ræða reiðleiðir sem frá fornu fari hafa verið notaðar til að fara ríðandi milli staða og talið er nauðsynlegt að halda opnum fyrir hestaumferð áfram. Í sumum tilvikum verður að gera ráð fyrir að hópar geti farið um fornar reiðleiðir. Oft er um að ræða vinsælar leiðir fyrir ferðamenn og áhugafólk um hestamennsku. Þessar leiðir ættu yfirleitt einnig að geta nýst fyrir gangandi umferð og í sumum tilfellum einnig fyrir hjólréiðar.

Að mati nefndarinnar mætti skilgreina reiðleiðir um landið með hliðsjón af ofangreindri flokkun í þrjá meginflokka. Byggja mætti á flokkuninni við gerð skipulagsáætlana og áætlana um framkvæmdir á reiðvegum. Telja verður að skilgreining reiðleiða geti í einhverjum tilvikum verið vandasöm og vakið deilur. Í dreifbýli hafa komið upp deilur varðandi legu reiðleiða. Einnig má nefna álitaefni um hvað teljist fornar reiðleiðir og um rétt hestamanna til umferðar um þær. Í sumum tilvikum hafa landeigendur kvartað undan hestaumferð m.a. vegna ónæðis og átroðnings, sérstaklega þar sem um fara stórir hópar hestamanna með laus hross. Í nágrenni þéttbýlisstaða gætu komið upp vandkvæði sem tengjast sambúð hestaumferðar við aðra umferð, einkum umferð ökutækja. Einnig geta komið upp deilur vegna staðsetningar reiðleiða í nálægð við íbúðarhús, leiksvæði og útivistarsvæði.

3.4. Gerð reiðvega.

Engir tæknilegir staðlar eru til um reiðvegi en gerð þeirra hlýtur að taka mið af þeirri umferð, sem þeim er ætlað að þjóna. Skilgreina verður kröfur til veganna og mætti að mati nefndarinnar hafa mið af meðfylgjandi töflu um skilgreiningu reiðleiða á hálendinu, fskj. nr. 1.

Einnig þarf að tryggja að séð sé fyrir áningar- og skiptihólfum þar sem þörf er á við reiðvegina.

3.5. Skipulag og reiðleiðir.

Eins og nefnt var í umfjöllun um lagareglur þá eru skipulagsyfirvöld á hverjum stað ákvörðunaraðili um legu reiðleiða. Sveitarfélög hljóta því að koma að umfjöllun um tilhögun og legu reiðleiða í sveitarfélaginu. Til að unnt sé að ná fram heildstæðu kerfi reiðleiða á Íslandi er nauðsynlegt að til sé áætlun um reiðleiðir í hverju sveitarfélagi, sem tekið yrði mið af við ákvarðanatöku. Í 17. gr. vegalaga er gert ráð fyrir aðkomu sveitarfélaga að gerð áætlunar um reiðvegi. Nauðsynlegt er að tryggja þessa aðkomu í framtíðinni þannig að samhengi verði milli áætlana um reiðvegi og skipulagsáætlana sveitarfélaga. Ef þetta samhengi á að nást er nauðsynlegt að lega reiðvega og flokkun þeirra sé ákveðin í skipulagi.

4. Fjármögnun

Fjárveitingar til reiðvega hafa á undanförnum árum verið af skornum skammti en í seinni tíð hefur orðið veruleg aukning frá því sem áður var. Á þessu ári eru veittar 26 m.kr. til þessa liðar á vegáætlun og er áætlað að sú upphæð aukist í 30 – 35 m.kr. á næstu árum. Ljóst er að þessar fjárveitingar hrökkva skammt til að leysa með öllu fjárþörfina, sbr. það sem fram kom í inngangi hér að framan um áætlaðan kostnað við gerð reiðvega. Hlýtur því að koma til skoðunar hvaða leiðir séu vænlegastar að því marki að auka fjármagn til þessara verkefna.

Nefndin hefur rætt ýmsa möguleika sem í því sambandi virðast koma til greina og má þar nefna eftirfarandi:

Gerð reiðvega verði áfram eingöngu fjármögnuð með fjárveitingum af vegáætlun en þær fjárveitingar verði hækkaðar verulega frá því sem nú er. Í því sambandi verður þó að benda á að fjáröflun vegna vegáætlunar byggist alfarið á sérsköttum á bifreiðaeigendur sem kann að setja nokkrar skorður við því hversu langt er unnt að ganga í fjármögnun reiðvega á þennan hátt.

Veittar verði sérstakar fjárveitingar á fjárlögum hvers árs til viðbótar fjárveitingu á vegáætlun sem yrði með svipuðu sniði og nú er. Þessar viðbótarfjárveitingar þyrftu að vera a.m.k. álíka upphæð og það sem kæmi af vegáætlun.

Aukin framlög frá sveitarfélögum í samræmi við fjárhagsáætlanir þeirra.

Sérstök skattalagning á hrossaeigendur. Slík skattlagning getur verið með ýmsu móti. Má þar m.a. nefna fast gjald af hrossum, gjaldtöku af ferðapjónustu tengdri hestaferðum, gjald af sérvörum hestamanna og gjald af hrossasölu.

Fast gjald mætti t.d. útfæra þannig að ákveðin upphæð væri greidd af öllum hrossum sem náð hafa skilgreindu aldursmarki. Sem dæmi má nefna 500 kr. á hvert hross veturgamalt og eldra. Ef gert er ráð fyrir að gjaldið væri innheimt af 60.000 hrossum næmi heildarupphæðin 30 m.kr. Að sjálfsögðu gætu gjald og aldursmark verið önnur en hér eru nefnd. Gjald á ferðapjónustu tengdri hestaferðum gæti verið í formi beinnar gjaldtöku af þátttakendum í skipulögðum ferðum og/eða „afnotagjaldi“ af ákveðnum leiðum eða svæðum.

Gjald af sérvörum hestamanna gæti verið í formi sérstakrar skattlagningar á skeifur, hóffjaðrir, reiðtygi o.þ.h. Sem dæmi má nefna að ef lagt væri 5% gjald á skeifur og árssalan væri 40.000 skeifugangar þá yrði innheimtan um 2,5 m.kr. á ári.

Gjald af sölu hrossa gæti verið í formi ákveðinnar upphæðar á hvert selt hross eða prósentu af söluverði.

Af þeim leiðum sem hér hefur verið bent á þarfnast aðeins sú síðasta, þ.e. sérstök skattlagning á hrossaeigendur eða gjaldtaka af einhverjum toga, lagabreytinga.

Nefndin telur mikilvægt að eingöngu verði veitt fé til reiðvegagerðar á skráðum reiðleiðum, sbr. kaflann um flokkun reiðleiða hér að framan. Við úthlutun fjár til reiðvega verði byggt á reiðvegaáætlun sem gerð yrði að höfðu samráði við samtök hestamanna og sveitarfélög. Þá telur nefndin að Vegagerðin eigi að annast veghald þessara vega og úthlutun fjár til þeirra í samráði við hagsmunaaðila og sveitarfélög.

5. Lagabreytingar

5.1. Breytingar á vegalögum nr. 45/1994.

Nefndin leggur til, að eftirfarandi breytingar verði gerðar á vegalögum í því skyni að gefa reiðvegum sterkari stöðu í lögunum:

- a) Skilgreining reiðvega í vegalögum.

Fyrirsögn IV. kafla verði: **Almennir vegir, einkavegir og reiðvegir.**

Við **9. gr.** bætist aftast við svohljóðandi ákvæði:

„Reiðvegir eru vegir sem einkum eru ætlaðir hestaumferð.“

Eins og áður hefur komið fram er sérstakt ákvæði um fjárveitingar til reiðvega í 17. gr. vegalaga en ekki eru reiðvegir skilgreindir sérstaklega sem vegflokkur í lögunum. Lagt er til að reiðvegir verði talinn sérstakur flokkur vega samkvæmt 9. gr. vegalaga.

- b) Eignarnámsheimild.

Fyrri málslíður **1. mgr. 11. gr.** orðist svo:

„Ráðherra getur að fengnum tillögum vegamálastjóra heimilað eignarnám lands til lagningar tiltekinna almennra vega, einkavega og reiðvega, enda komi fullar bætur fyrir.“

Í 11. gr. vegalaga er samgönguráðherra heimilað að taka eignarnámi land til lagningar almennra vega og einkavega. Lagt er til að sama heimild verði fyrir hendi hvað snertir reiðvegi. Ef leggja á reiðvegi í auknum mæli er nauðsynlegt að heimildin sé til staðar svo tryggja megi framgang reiðvegalagningar þegar nauðsyn krefur. Til að taka af allan vafa um heimild samgönguráðherra að þessu leyti varðandi reiðvegi er lagt til að reiðvegir verði taldir upp í 11. gr. ásamt almennum vegum og einkavegum, enda gert ráð fyrir að reiðvegir verði sérstakur vegflokkur.

- c) Umferðarreglur fyrir hestaumferð.

Æskilegt væri í ljósi reynslunnar og öryggisjónarmiða að setja skýrari ákvæði í umferðarlög nr. 50/1987 um hestaumferð og rekstur lausra hrossa. Lagt er til að sett verði heimild í umferðarlög til setningar reglugerðar um þetta efni.

Flokkur	Takmarkanir á umferð	Breidd á ruddum eða uppbyggðum vegi	Val á landi	Aðgerðir
A	Engar	3-4 m	Forðast votlendi og annað gróðurlendi sérstaklega þar sem hættu er á uppblæstri og/eða úrrennsli.	Á grýttum melum: Tína laus cm) lagi af óflokkaðr mül. Á þurru gróðurlendi: Jafna o óflokkaðri mül. Á votlendi: Aka 30 – 50 cm
B	Ekki fleiri en 35 hross í hóp	2-3 m	Forðast votlendi og annað gróðurlendi sérstaklega þar sem hættu er á uppblæstri og/eða úrrennsli. Styðjast annars við eldri reiðvegi.	Á grýttum melum: Tína laus cm) lagi af óflokkaðr mül. Á þurru gróðurlendi: Jafna o óflokkaðri mül. Á votlendi: Aka 30 – 40 cm
C	Engin laus hross	2-3 m	Styðjast einkum við eldri reiðvegi. Forðast votlendi.	Á grýttum melum: Tína laus cm) lagi af óflokkaðr mül. Á þurru gróðurlendi: Jafna o óflokkaðri mül. Á votlendi: Aka 30 – 40 cm
D	Aðeins riðið einhesta	2-3 m	Styðjast einkum við eldri reiðvegi. Forðast votlendi.	Á grýttum melum: Tína laus cm) lagi af óflokkaðr mül. Á þurru gróðurlendi: Jafna o óflokkaðri mül. Á votlendi: Aka 30 – 40 cm

Skilgreining reiðvega á Miðhálandinu – Tillaga

Viðauki D – Hálendisnefnd 1999

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Skýrsla nefndar um miðhálendið

Halldór Blöndal, samgönguráðherra,
Samgönguráðuneytinu
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu

Í framhaldi af stefnumótun samgönguráðuneytis í ferðamálum skipaði samgönguráðherra nefnd þann 29. september 1998 til að gera tillögur um uppbyggingu áningarstaða og skiptihólfa, safna og skrá upplýsingar um fornar og nýjar reiðleiðir o.fl. á miðhálendi Íslands. Starfsmaður nefndarinnar var Rúnar Guðjónsson viðskiptafræðingur í samgönguráðuneyti.

Nefndin hefur aflað sér upplýsinga um málið og gerir tillögur um hvernig verði unnið áfram að uppbyggingu reiðleiða og skipti- og áningarhólfa á miðhálendinu. Auk þess er lagt fram kort sem sýnir tillögur nefndarinnar og núverandi stöðu þessa máls.

Baldvin Kr. Baldvinsson

Andrés Arnalds

Birgir Sigurjónsson

Einar Bollason

Guðmundur Arason

Ragnar Frank Kristjánsson

Niðurstöður nefndar um reiðleiðir á miðhálandi Íslands

Tillögur nefndarinnar

Nefndin gerir tillögu um að Vegagerðin verði veghaldari reiðvega. Um reiðvegi verði fjallað í vegalögum og vegáætlun eins og aðra þjóðvegi.

Nefndin leggur til að reiðleiðir verði í samræmi við meðfylgjandi kort sem er í samræmi við tillögu að svæðaskipulagi miðhálandis Íslands. Á kortinu eru einnig sýndar lauslegar tillögur um staðsetningu skipti- og næturhólfra.

Hluti af tillögum nefndarinnar er flokkun reiðvega. Reiðvegir séu skv. tillögunum flokkaðir í 4 flokka eftir landgerð og líklegt álag umferðar skv. meðfylgjandi töflu.

Nefndin hefur ekki fjallað sérstaklega um merkingar og kynningu reiðleiða í starfi sínu en leggur til að Vegagerðinni verði einnig falin sú undirbúningsvinna sem nauðsynleg er svo hægt sé að taka á þeim þætti sérstaklega.

Nefndin leggur til að á næstu árum verði stórauðni fjármagni varið til uppbyggingar og lagfæringar reiðleiða á miðhálandinu með sérstakri áherslu á verndun viðkvæmra svæða við og í nágrenni reiðleiða.

Að áliti nefndarinnar er rétt að taka tillit til þess aukna kostnaðar sem af þessu hlýst við næstu endurskoðun vegáætlunar.

Greinargerð

Nefndin leggur til að Vegagerðinni verði falin ábyrgð á gerð og viðhaldi þessara reiðleiða en enginn hefur hingað til haft umsjón með þessum þætti.

Vegagerðin hefur þá sérþekkingu og aðstöðu sem til þarf um allt land sem ákjósanlegt er að nýtist við uppbyggingu reiðleiða. Aðstaða fyrir hestamenn á miðhálandinu munu einnig nýtast ferðaþjónustunni því hestaferðir eru vinsæl afþreyingarlendra ferðamanna.

Hestaferðir þurfa styrkari stoð og er nauðsynlegt að breyta vegalögum nr. 45/1994. Breytingarnar verði sem hér segir:

- a) Skilgreining reiðvega í vegalögum

Fyrirsögn IV. kafla verði: Almennir vegir, einkavegir og reiðvegir.

Við 9. gr. bætist við svohljóðandi ákvæði:

„Reiðvegir eru vegir sem einkum eru ætlaðir fyrir umferð reiðmanna“

reinargerð:

Eins og áður hefur komið fram, er sérstakt ákvæði um fjárveitingar til reiðvega í 17. gr. vegalaga en reiðvegir eru ekki skilgreindir sem vegflokkur í lögunum. Lagt er til að reiðvegir verði taldir sérstakur flokkur vega samkvæmt vegalögum og verði skilgreindir í 9. gr. laganna.

- b) Eignarnámsheimild

Fyrri liður 1. mgr. 11. gr. orðist svo:

„Ráðherra getur að fengnum tillögum vegamálastjóra heimilað eignarnám lands til lagningar tiltekinna almennra vega, einkavega og reiðvega, enda komi fullar bætur fyrir.“

Í 11. gr. vegalaga er samgönguráðherra heimilað að taka eignarnámi land til lagningar almennra vega og einkavega. Lagt er til að sama heimild verði fyrir hendi hvað snertir reiðvegi. Ef leggja á reiðvegi í auknum mæli er nauðsynlegt að heimildin sé til staðar svo tryggja megi framgang reiðvegalagningar þegar nauðsyn krefur. Til að taka af allan vafa um heimild samgönguráðherra er lagt til að reiðvegir verði taldir upp í 11. gr. ásamt almennum vegum og einkavegum, enda gert ráð fyrir að reiðvegir verði sérstakur vegflokkur.

Á meðfylgjandi korti eru teiknuð drög allra helstu reiðleiða miðhálandisins í dag. Kortið er í samræmi við tillögu að svæðaskipulagi miðhálandisins en búast má við að hún verði staðfest bráðlega. Gert er ráð fyrir að það verði grundvöllur að framtíðaruppbyggingu reiðleiðanna. Í dag eru fjórar stofnleiðir fyrir reiðmenn yfir hálandið. Tryggja þarf uppbyggingu þeirra, viðhald og tengingu þeirra við reiðleiðakerfi aðliggjandi byggða.

Þá eru á kortið merktir æskilegir staðir fyrir áningar- eða næturhólf. Endanleg staðsetning þeirra verður að vera í höndum heimamanna á hverjum stað í samráði við verndunaraðila.

Víða falla reiðleiðir og bílaslóðar saman. Í sumum tilfellum eru reiðleiðir einnig göngustígar. Í mörgum tilvikum geta reiðmenn notað slóða fyrir bíla. Þó er nauðsynlegt að á Kili, Sprengisandi og Fjallabaksleið verði umferð bíla og hesta aðskilin. Þar er umferð beggja mest. Þar sem hafa orðið hagsmunaárekstrar á milli gangandi fólks og hestamanna er einnig talið rétt að aðskilja hestaleiðir og gönguleiðir.

Sumar reiðleiðir eða hlutar þeirra hafa sérstakt verndunargildi frá sögulegu sjónarmiði og getur þurft að létta af þeim umferð með uppbyggingu nýrra leiða.

Nefndin leggur til að hafin verði vinna við að merkja og kynna reiðleiðir og telur eðlilegt að sú vinna verði unnin af Vegagerðinni.

Í starfi sínu gerði nefndin tillögu að því hvernig flokka megi reiðleiðir eftir því álagi sem þær þola og því landi sem þær liggja á. Í sumum tilfellum getur þurft að færa vegi vegna verndunarsjónarmiða. Bent er á að unnt er að stórbæta sumar þeirra með því að laga stutta en erfiða kafla. Nefndin gerir ráð fyrir að stofnleiðir verði yfirleitt að þola ótakmarkaða umferð en aðrar leiðir geti verið háðar takmörkunum. Meðfylgjandi er vinnublað um skilgreiningu vega á miðhálandinu. Nefndin var starfandi á þeim árstíma að henni var ómögulegt að vinna frekar að flokkuninni. Lagt er til að næsta sumar verði gerð úttekt á ástandi allra þeirra reiðvega sem merktir eru á kortið og að Vegagerðinni verði falin sú úttekt og gerð kostnaðaráætlunar. Þá gerir nefndin tillögu um að ráðherra skipi samráðsnefnd Vegagerðarinnar, sveitarstjórnarmanna, Náttúruverndar ríkisins, Landgræðslunnar og hestamanna.

Þrátt fyrir að takmarkaðar upplýsingar liggi fyrir telur nefndin rétt að ákveða strax að á eftirtöldum reiðleiðum verði mönnum einungis heimilt að ríða einhesta:

Arnarfellsmúlum, Þjófadölum,
Þórsmerkursvæðinu.

Alls lætur nærri að reiðleiðir á miðhálandinu séu um 3.500 km. að lengd. Nefndin áætlað að um 10% reiðleiða þurfi lagfæringa við eða um 350 km. Gróft mat nefndarinnar bendir til að kostnaðurinn geti orðið um 1 m.kr. á hvern kílómetra eða um 350 m.kr. alls. Nefndin telur eðlilegt að tekið verði tillit til þess við næstu endurskoðun vegáætlunar.

•

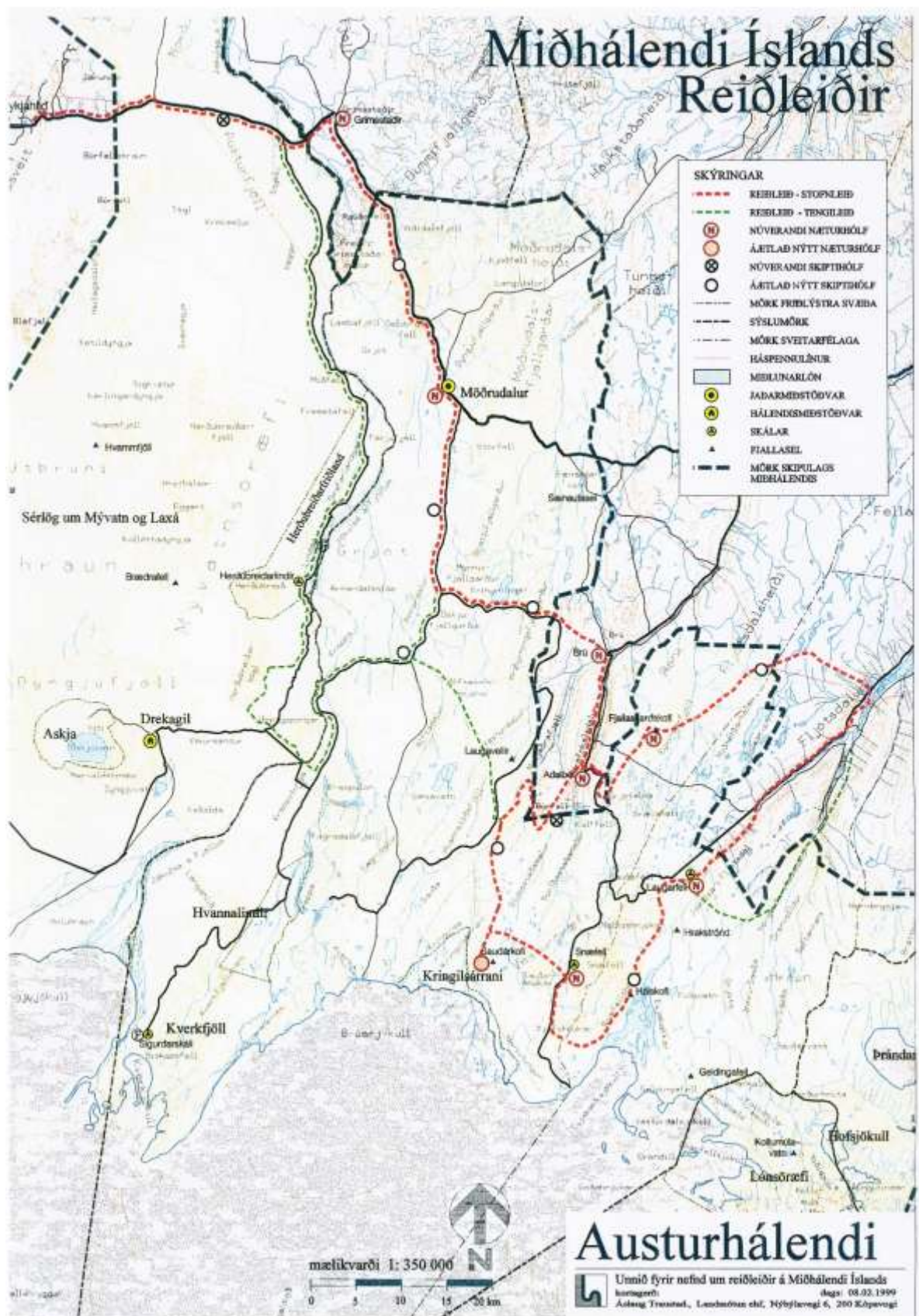
Auk þessa yfirlitskorts af reiðleiðum á hálendi Íslands sem hér fer á eftir lét nefndin gera fjögur sérkort af reiðleiðum og áningarstöðum á hálendinu þ.e. suður-, vestur-, norður-, og austurhálandi Íslands.

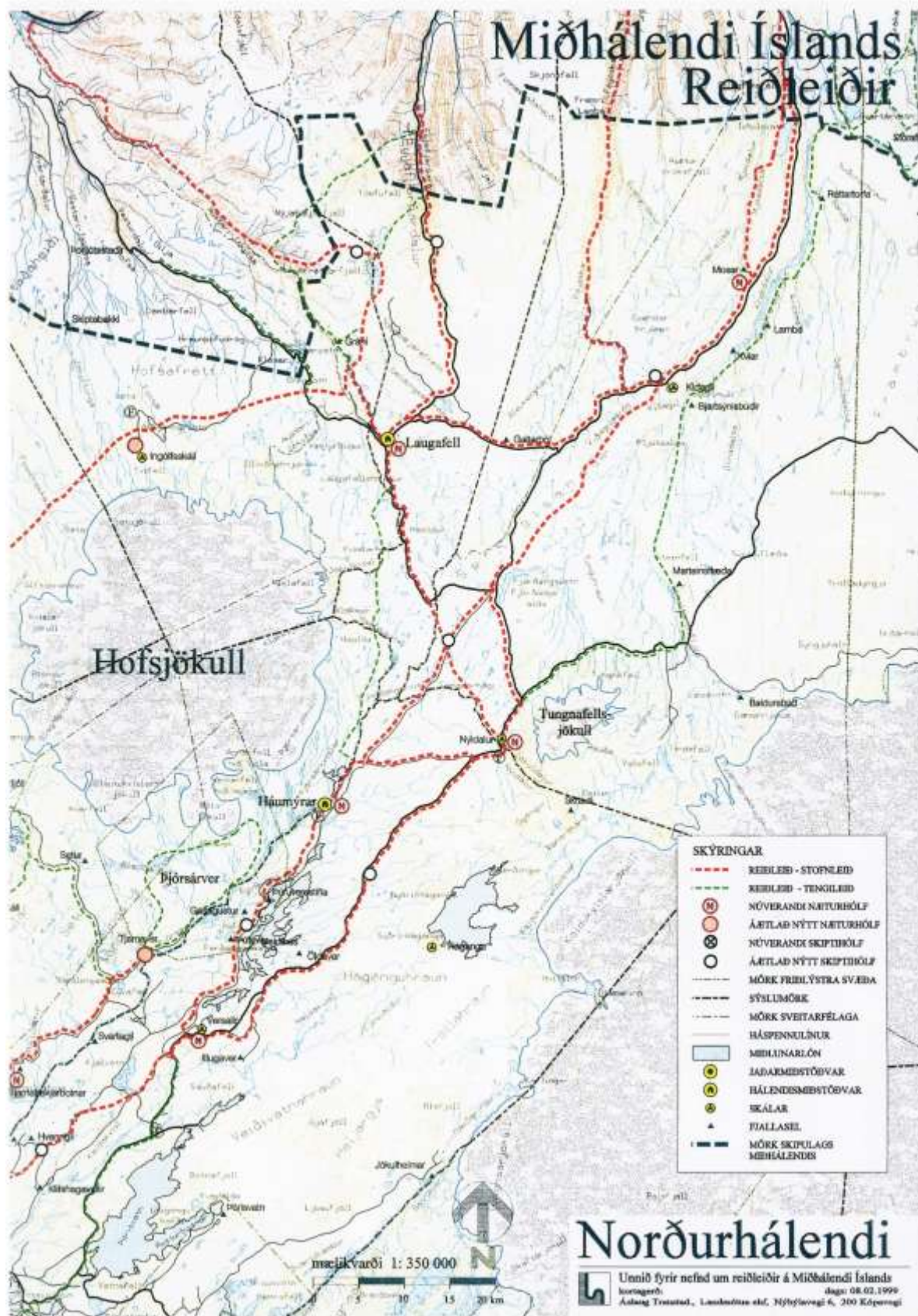


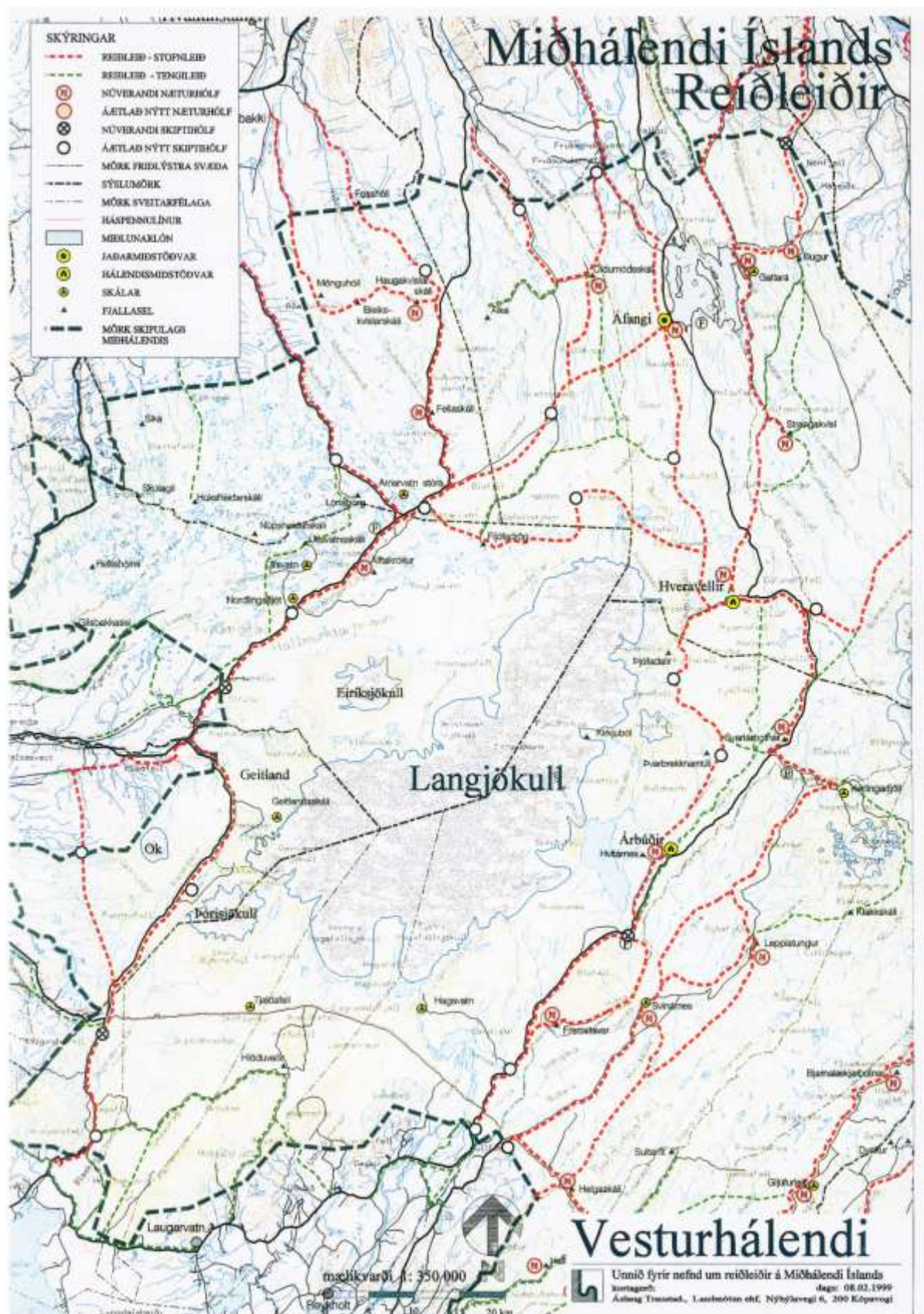
Á ferð um miðhálandið, Kjalvegur, í bakgrunn eru Skálpanes, Jarlhettur, Suðurjökull, Leggjarbrjótur og Hrefnubúðir næst til hægri. Hestaferð umhverfis Langjökul 2009.

Ljósmynd Sæmundur Eiríksson

❖







Viðauki E – Fjármögnun 2003

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Sturla Böðvarsson, samgönguráðherra,

Samgönguráðuneytinu

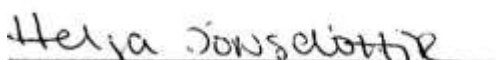
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu

26. febrúar 2003

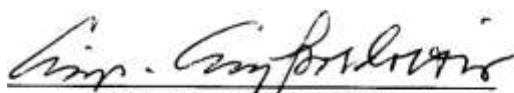
Í framhaldi af ársþingi Landssambands hestamannafélaga skipaði samgönguráðherra nefnd þann 16. september 2002, til að gera tillögur um hvernig viðbótarfjármagns yrði aflað til gerðar reiðvega. Í skipunarbréfi hennar kom fram að hafa skyldi hliðsjón af því að hlutfallslega yrði ekki veitt miklu meira fé af samgönguáætlun til reiðvegagerðar en nú er. Starfsmaður nefndarinnar hefur verið Rúnar Guðjónsson, viðskiptafræðingur í samgönguráðuneyti.

Nefndin hefur aflað upplýsinga um málið og fengið til sín þá aðila sem að málinu koma. Meirihluti nefndarinnar komst að samhljóða niðurstöðu en fulltrúi fjármálaráðuneytis skilaði séráliti. Gerð er grein fyrir báðum álitum í skýrslu nefndarinnar.


Skjöldur Stefánsson


Helga Jónsdóttir


Kristín H. Sigurbjörnsdóttir


Sigríður Sigrórsdóttir


Valgarður Hilmarsson

27/2'03

JAM01100013

031

Nefnd
um viðbótarfjáröflun til reiðvega
Febúar 2003

Skjöldur Stefánsson, formaður

Helga Jónsdóttir

Kristin H. Sigurbjörnsdóttir

Sigríður Sigþórsdóttir

Valgarður Hilmarsson

Rúnar Guðjónsson, starfsmaður

Samgönguráðuneytið

Hafnarhúsinu við Tryggvagötu

150, Reykjavík

www.samgonguraduneyti.is



Marardalur
Ljósmynd Halldór H. Halldórsson

Efnisyfirlit

• Aðdragandi að skipun nefndarinnar.....	2
• Niðurstöður nefndarinnar.....	2
• Sérálit fulltrúa fjármálaráðuneytisins.....	2
• Inngangur.....	3
• Bílar taka við hlutverki hestsins.....	3
• Sambúð akandi og riðandi umferðar.....	3
• Riðandi umferð og umhverfi.....	4
• Hestamennska á Íslandi.....	4
• Hrossaeign.....	4
• Gildi hestamennsku á Íslandi.....	4
• Fjárveitingar til reiðvega.....	5
• Úthlutun fjár af vegáætlun.....	6
• Framlög sveitarfélaga.....	7
• Vinna að málum tengdum reiðleiðum.....	7
• Samkomulag Vegagerðarinnar og Landssambands hestamannafélaga.....	7
• Þingsályktun 1991.....	7
• Niðurstöður tveggja nefnda 1999.....	7
• Hugmyndir að fjáröflun.....	8
• Tillögur nefndarinnar.....	9
• Sérálit fulltrúa fjármálaráðuneytisins.....	9
• Fylgiskjöl.....	10
• 1. Ferðalög milli landa. Tekjur og gjöld – Tafla frá Seðlabankanum.....	10
• 2. Heildarfjöldi búfjár 1703 – 1990 – Tafla frá Hagstofunni.....	10
• 3. Akstur á þjóðvegum og breytingar á meðalhraða – Upplýsingar frá Vegagerðinni.	10
• 4. Samkomulag Vegagerðarinnar og LH frá 1982.....	10
• 5. Þingsályktun 13/113.....	10
• 6. Yfirlit yfir framlög til reiðvega af vegafé og umsóknir til LH frá 1991.....	10
•	

Aðdragandi að skipun nefndarinnar

Í framhaldi af ársþingi Landssambands hestamannafélaga sem haldið var í október 2001 og fundi stjórnar Landssambandsins og samgönguráðherra, skipaði samgönguráðherra nefnd hann 16. september 2002, sem ætlað var að koma með raunhæfar tillögur um hvernig viðbótarfjár yrði aflað til gerðar reiðvega með hliðsjón af því að hlutfallslega yrði ekki veitt miklu meira fé af samgönguáætlun til reiðvegagerðar en nú er.

Vinsældir hestamennsku sem tómstundagamans hafa aukist mikið undanfarin ár og áratugi. Ferðalög á hestum hafa aukist mikið. Því hefur komið upp brýn þörf fyrir að aðskilja akandi umferð og umferð hestamanna, bæði með uppbyggingu nýrra reiðvega og endurbóta gamalla reiðleiða. Til að flýta framkvæmdum er nauðsynlegt að leita nýrra leiða til aukinnar fjáröflunar og er nefndinni ætlað að gera tillögur í þeim efnum. Nefndin er skipuð fulltrúum tilnefndum af hagsmuna aðilum.

Í nefndinni áttu sæti:

Skjöldur Stefánsson, útibússtjóri, formaður, skipaður af ráherra án tilnefningar

Helga Jónsdóttir, tilnefnd af fiármálaráðuneytinu

Kristín H. Sigurbjörnsdóttir, tilnefnd af Vegagerðinni

Sigríður Sigþórsdóttir, tilnefnd af Landssambandi hestamannafélaga

Valgarður Hilmarsson, tilnefndur af Sambandi íslenskra sveitarfélaga

Starfsmaður nefndarinnar var Rúnar Guðjónsson, viðskiptafræðingur í samgönguráðuneytinu. Nefndin hefur haldið 8 fundi. Auk hess hafa formaður og starfsmaður hist nokkrum sinnum vegna starfsins. Nefndin fékk til fundar við sig fulltrúa frá Samtökum ferðapjónustunnar, Náttúruvernd ríkisins, Félagi hrossabænda, Bændasamtökunum og Hestamiðstöðvar Íslands.

Niðurstöður nefndarinnar

■ Á næstu fjórum árum þ.e. 2004 - 2007 verði varið til reiðvegagerðar fé sem nemur 1/2 % af áætluðum gjaldeyristekjum Íslendinga, sem rekja má til hestatengdrar ferðapjónustu. Framlag þetta yrði til viðbótar fjárveitingu sem þegar kemur til verkefnisins af vegafé og greiddist sem sérstakt framlag á fjárlögum. Með þessum hætti telur nefndin fjármögnunina tengjast eðlilega við þá starfssemi sem mest not hefur af þessum framkvæmdum, sem eru notendur og seljendur hestaferða auk hestamanna almennt. Tillaga nefndarinnar er sú að litið verði á þetta tímabundna verkefni sem „þjóðaráttak“ til að auka umferðaröryggi og náttúruvernd og til að tryggja að hægt verði að taka á móti erlendum ferðamönnum ásamt áframhaldandi þróun í eflingu ferðapjónustu tengda íslenska hestinum.

■ Skattur á reiðhross. Nefndin leggur til að fjármögnun reiðvega verði endurskoðuð að fjórum árum liðnum. Þá verði skoðað sérstaklega skattlagning á eigendur reiðhesta. Eftir áramótin 2002-2003 verða öll fædd folöld skráð í sérstakan grunn sem nefndin telur að nýta megi í þessu skyni. Þessi tekjuöflun verður ekki raunhæf fyrr en að fjórum árum liðnum. Gjaldtakan væri þá t.d. þannig að eigendur hesta, sem væru 4 vetra og eldri greiddu ákveðið gjald árlega sem færi til viðhalds og uppbyggingar reiðvega. Með þessu móti væri komið í veg fyrir að lagt vari gjald á hross sem einungis væru ætluð til ræktunar, slátrunar, væru í uppvexti og/eða til útflutnings. Á þann hátt skapaðist markaður tekjustofn til reiðvegagerðar.

Sérálit fulltrúa fjármálaráðuneytisins

■ Meirihluti nefndarinnar leggur annars vegar til að á næstu fjórum árum verði varið til reiðvegagerðar fé sem nemur 1/2 % af áætluðum gjaldeyristekjum Íslendinga, sem rekja má til hestatengdrar ferðaþjónustu og hins vegar að lagður verði skattur á reiðhross. Fulltrúi fjármálaráðuneytisins fellst ekki á fyrri tillögu meirihluta nefndarinnar um fjármögnun reiðvega. Tillagan felur f sér að árlegt framlag úr ríkissjóði árin 2003-2006 verði 38 m. kr. til viðbótar við 40 m. kr. sem felast í tillögu til þingsályktunartillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2006. Samkvæmt þingsályktunartillögunni er gert ráð fyrir að framlag til reiðvegagerðar fari hækkandi næstu ár og nemi 50 m. kr. árið 2006. Fulltrúi fjármálaráðuneytisins telur að tillaga meirihlutans sé á skjön við efni skipunarbréfs nefndarinnar bar sem kemur fram að ekki verði hægt að veita hlutfallslega miklu meira fé af samgönguáætlun til reiðvegagerðar en nú er og er nefndinni því falið að finna aðrar leiðir til fjármögnunar. Einnig má benda á að samkvæmt samkomulagi Vegagerðarinnar og Landssambands hestamannafélaga frá 1982 er m. a. gert ráð fyrir að þegar nýir vegir eru lagðir sé gerð reiðleiða meðfram veginum eða á öðrum stað frá veginum kostuð af nýbyggingarfé vegarins samkvæmt samgönguáætlun.

Inngangur

Frá því hér myndaðist fyrst byggð hafa landsmenn ferðast á milli staða, m.a. til samskipta hver við annan og til að afla aðfanga þar sem landgæði voru misjöfn og fæst býti gáfu af sér allt sem til þurfti í harðri lífsbaráttu. Í gegnum aldirnar höguðu ferðamenn leið sinni eftir landsháttum og kennileitum frekar en ákveðnum götum og vegum. Þegar fram í sótti mynduðust götur og slóðar á fjölfarnari leiðum. Leið milli áfangastaða gat verið um fjöru, eftir fjárgötu, yfir fjall, eftir engi, yfir þýfi og eftir sérstökum reiðgötum sem höfðu myndast í tímans rás o.s.frv. Eiginlegar vegbætur þekktust ekki. Auk þessa fóru flutningar að einhverju leyti fram á sjó.

Bílar taka við hlutverki hestsins

Árið 1904 kom fyrsti bíllinn til landsins. Fram á miðja 20. öldina héldu gamlir samgönguhættir velli. Flutningar fóru fram með hestum, arabátum og litlum skipum. Auk þess sem fólk ferðaðist gangandi á milli staða. Mikilvægi hestsins sem samgöngutækis minnkaði smátt og smátt á kostnað bílsins allt fram undir seinna

stríð. Í heimsstyrjöldinni síðari urðu þáttaskil hvað varðar bílaeign. Bílar sem hingað bárust vegna stríðsins voru teknir til borgaralegra þarfa eftir stríðið. Fjöldi þeirra var breytt og þeir aðlagðir þörfum landsmanna, m.a. gerðar úr heim rútur. Í kjölfarið jókst umferð um vegi og vegaslóða og þörf varð fyrir nýja vegi. Um miðja síðustu öld var hlutverki hestsins sem samgöngutækis að mestu lokið og bíllinn orðinn allsráðandi. Árið 1961 eru hindranir á innflutningi bíla til landsins afnumdar. Í kjölfar þess fer bifreiðaeign almennings vaxandi og þróast í það horf sem við þekkjum í dag.

Sambúð akandi og ríðandi umferðar

Vegagerð hefur að mestu miðast við umferð bifreiða. Framan af voru vegir notaðir jöfnum höndum fyrir bæði ríðandi og akandi umferð. Umferð var lítil og hæg miðað við það sem nú þekktist. Nægur tími vannst því til að hliðra til þegar þess þurfti, í dag er sambúð hestamanna og ökumanna erfiðari. Umferð beggja hefur aukist, frá árinu 1975 til 1999 jókst akandi umferð á þjóðvegum úr rúmlega 400 milljónum kílómetra í rúmlega 1,1 milljarð kílómetra, sem er tæplega þreföldun. Þá hefur ökuhraði aukist mikið. Á milli áranna 1990 og 2002 jókst hann úr 88,8 km. / klst. að meðaltali í 93,5 km. / klst., sem er rúmlega 5% aukning. Sums staðar getur umferð beggja farið saman en annars staðar er slík samnýting erfið og víða ómöguleg, t.d. þar sem vegir eru lagðir bundnu slitlagi. Það eru því fyrst og fremst öryggissjónarmið sem valda aukinni þörf fyrir reiðvegi.

Ferðapjónusta tengd hestamennsku eykur þessa þörf einnig en nánar verður vikið að vægi hennar síðar.

Ríðandi umferð og umhverfi

Vaxandi ásókn hestamanna, innlendra og erlendra, í hestaferðir hefur valdið sífellt meiri niðurníðslu reiðvega, sérstaklega hálendinu. Víða hefur ríðandi umferð markað leiðir í landið án þess að sérstakir vegir hafi verið lagðir. Land hefur víða látið á sjá. Í sumum tilfellum er ástand reiðvega með þeim hætti að fyrirtæki sem selja hestaferðir sjá sig knúin til að hætta að bjóða þær ferðamönnum vegna umhverfisáhrifa.

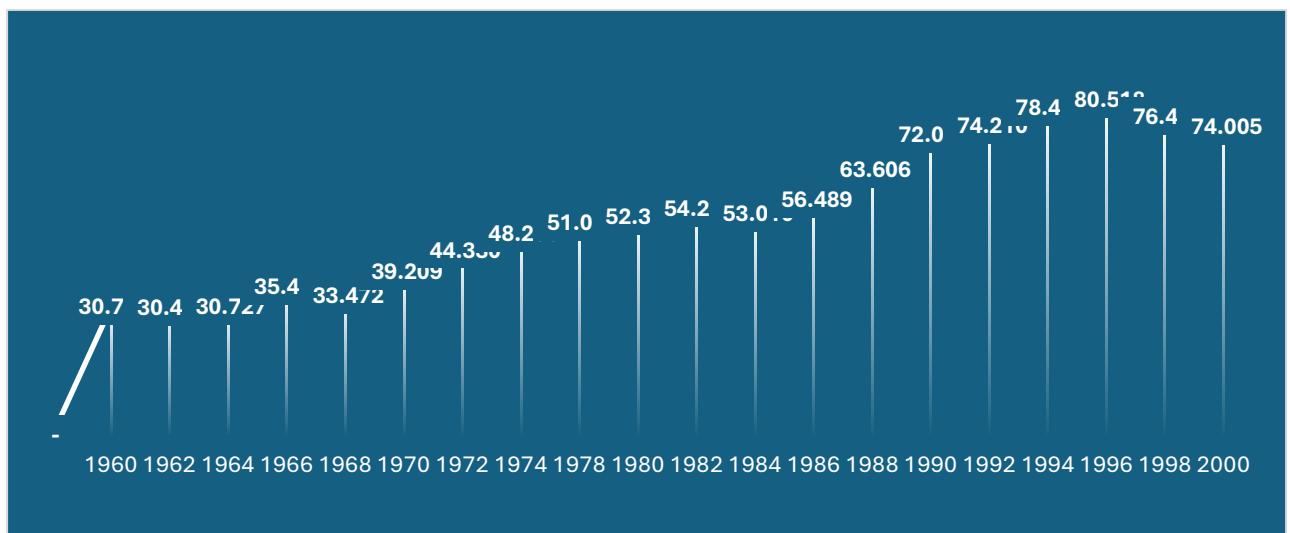
Hestamennska á Íslandi

Hrossaæign

Hrossum fækkaði eftir því sem fram leið á 20. öldina og hlutverk þeirra til samgangna minnkaði. Árið 1963 var fjöldi þeirra í lágmarki eða 29.536 hross. Þrátt fyrir að hlutverk hestsins hafi breyst hefur fjöldi þeirra aukist á ný undanfarna áratugi. Hrossum hefur fjölgað í samræmi við bætta fjárhag landsmanna og aukinn frítíma til tómstundaiðu auk þess sem mikið af hrossum eru notuð til ferðaþjónustu. Hrossarækt og útflutningur hrossa hefur stórkækt frá því sem áður var og hestamennska hefur orðið sífellt vinsælla tómstundagaman. Frá árinu 1960 hefur hrossaæign þróast eins og sést á mynd 1.

Mynd 1.

Fjöldi hrossa 1960-2001



Forðagæsluskýrslur Bændasamtakanna og Hagstofan; table 4.12 Heildarfjöldi búfjár 1703 — 1990.

Gildi hestamennsku Íslandi

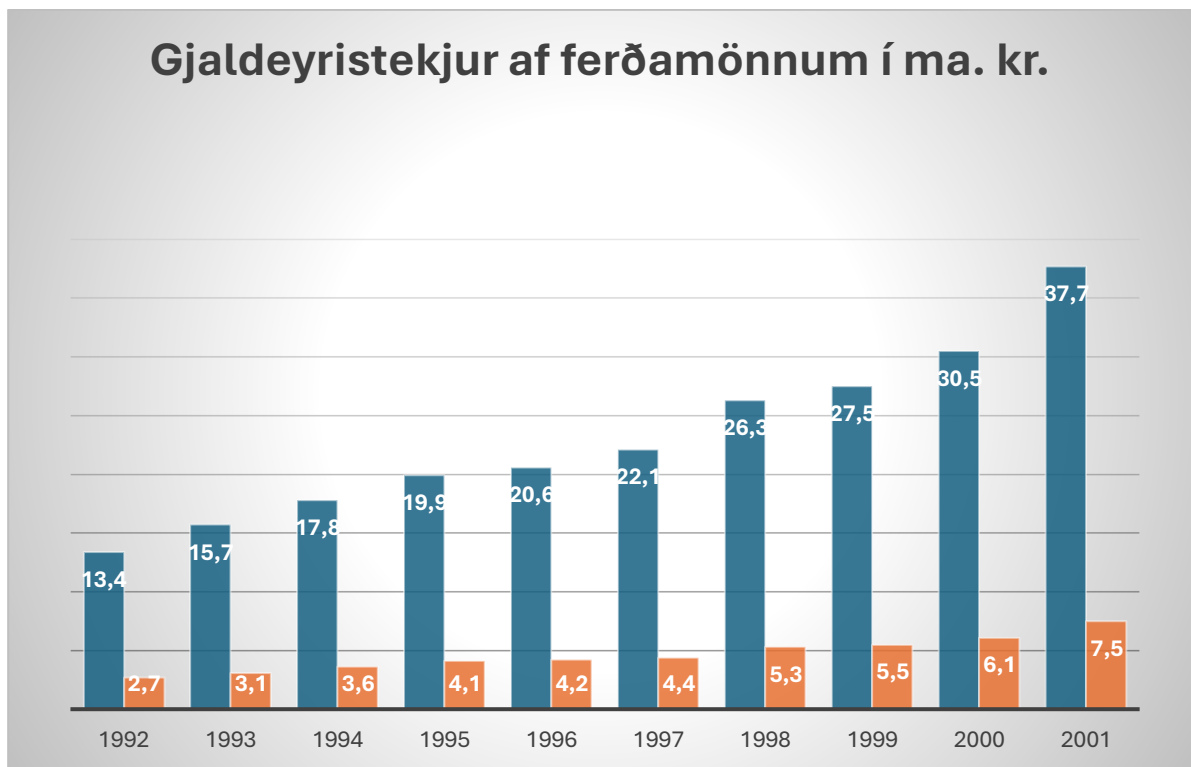
Áætlað hefur verið að um 20 þúsund íslendingar stundi hestamennsku að staðaldri, þar af eru um 8 þúsund íslendingar skráðir félagar í 48 hestamannafélögum. Ferðir á hestum hafa margfaldast bæði í byggð og í óbyggðum og fjöldi hesta sem fer um reiðveg er umtalsverður.

Yfir 300 þúsund erlendir ferðamenn koma til landsins á ári hverju. Kannanir Ferðamálaráðs meðal erlendra ferðamanna síðustu þrjú árin sýna að um 20%

erlendra ferðamanna sem koma hingað að sumarlagi fara í hestaferðir, að vetrarlagi er hlutfallið lægra og hefur undanfarna 3 vetur verið á milli 8 til 14%. Hestaferðir geta verið allt frá stuttum reiðtúrum í nágrenni hestaleiga upp í margra daga ferðir. Mynd 2 sýnir gjaldeyristekjur af erlendum ferðamönnum hér á landi síðastliðin tíu ár. Til hliðar eru áætlaðar gjaldeyristekjur af hestamennsku. Litið er svo á að allar tekjur af þeim 20% ferðamanna sem hingað koma vegna hestsins falli til vegna hans. Horft er fram hjá því að þeir hinir sömu kunna að verja hér fé af öðrum ástæðum og litið svo á að þeir séu hingað komnir eingöngu vegna hestsins. Þá eru ótaldir þeir sem koma vegna annars í tengslum við íslenska hestinn. Þess má geta að þeir ferðamenn sem fara í hestaferðir skila miklum tekjum í samanburði við aðra ferðamenn, þeir kaupa hér mat, leigja hross, reiðtygi, föt, fararstjórn o.fl.

Mynd 2.

Gjaldeyristekjur af ferðamönnum og áætlaðar gjaldeyristekjur af hestamennsku í milljörðum króna.



Heimild: Hagstofan, Gjaldyristekjur af erlendum ferðamönnum og útgjöld Íslendinga 1985-2001. Áætlaðar tekjur af hestamennsku eru byggðar á könnun Ferðamálaráðs.

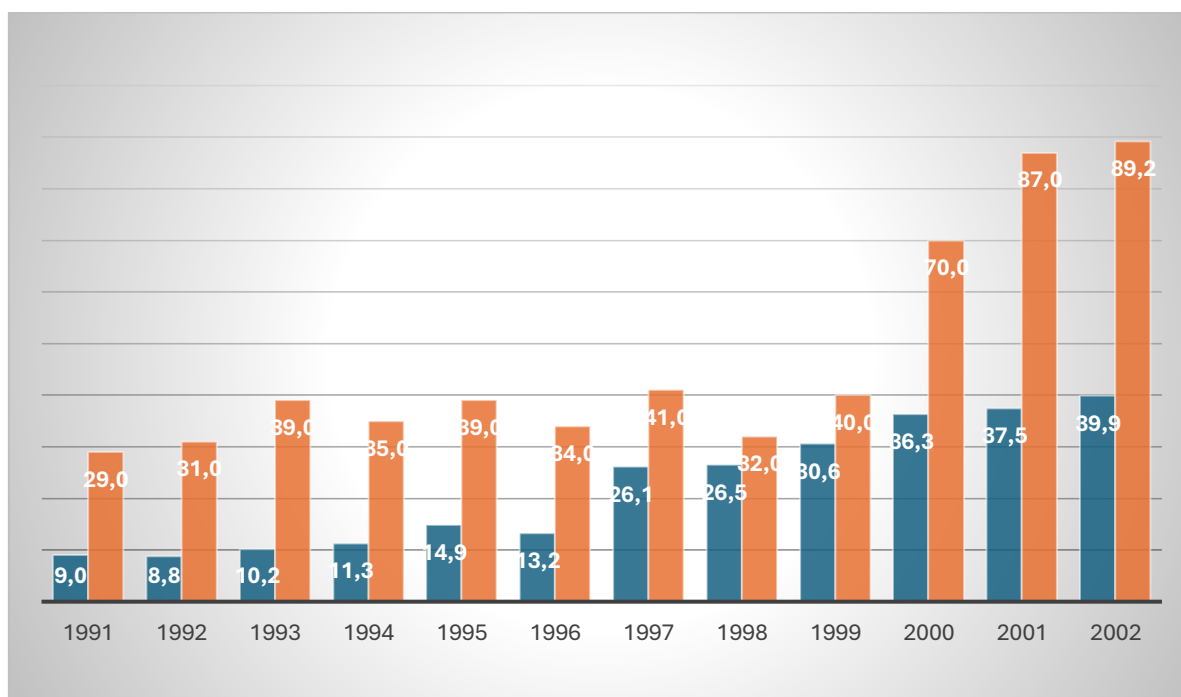
Tekjur af hestamennsku eru umtalsverðar og eftir miklu að slægjast takist að auka komur erlendra hestamanna hingað.

Fjárveitingar til reiðvega

Hingað til hefur fé verið lagt til reiðvega af ríki og af sveitarfélögum. Undanfarna áratugi hafa fjárveitingar til reiðvega ekki verið taldar nægar til að uppfylla fjárþörf til þess málaflokks. Fjárveitingar samkvæmt vegaáætlun og umsóknir til Landssambands hestamannafélaga, hafa verið frá 1991 — 2002 eins og sýnt er á mynd 3:

Mynd 3.

Fjárveitingar til reiðvega af vegafé og umsóknir um reiðvegafé til LH



Heimild: skýrslur samgönguráðherra um framkvæmd vegaáætlunar og upplýsingar frá Landssambandi hestamanna júlígildi byggingarvísitölu 1979-2002 eru notuð þegar fjárhæðir eru reiknaðar til verðlags í júlí 2002.

Upplýsingar um heildarframlög sveitarfélaga til reiðvegagerðar liggja ekki fyrir, þeim hefur fyrst og fremst verið beint að uppbyggingu svæða og leiða innan héraða. Einstök sveitarfélög hafa lagt í kosnað vegna reiðvega, t.d. í tengslum við landsmót hestamannafélaga.

Umsóknir hestamannafélaga til Landssambands hestamannafélaga um fé til uppbyggingu og viðhalds er langt umfram það reiðvegafé sem til ráðstöfunar er ár

hvert. Fjárpörfin hefur aukist mikið undanfarin ár eins og sjá má af mynd 3. Samkvæmt tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun sem lögð hefur verið fram á Alþingi eru áætlaðar fjárveitingar til reiðvega á árunum 2003 til 2014 eins og sýnt er í töflunni.

	2003-2006	2007-2010	2011-2014
	m.kr.	m.kr.	m.kr.
Framlög á tímabilinu	183,0	200,0	220,0
Framlög á ári meðaltal	45,8	50,0	55,0

Úthlutun fjár af vegaáætlun

Fé er veitt til reiðvega skv. vegalögum. Samgönguráðherra leggur þingsályktunartillögu fyrir Alþingi, að fengnum tillögum vegamálastjóra, um útgjöld til helstu framkvæmdaflokka laganna. Framlagi til reiðvega af vegafé er ráðstafað að hluta af Landssambandi hestamannafélaga og að hluta af umdæmisstjórum Vegagerðarinnar. Úthlutun umdæmisstjóra er gerð í samráði við hestamenn og skipulagsyfirlögd á hverjum stað. Fé því sem veitt hefur verið til reiðvegagerðar af vegafé hefur fyrst og fremst verið varið til að auka öryggi á alfaraleiðum og uppbyggingu héraðs- og stofnleiða.

Gerð er sú krafa til reiðvega sem opinberu fé er veitt til að þeir séu á samþykktu skipulagi í viðkomandi sveitarfélagi. Þeim er ætlað að tryggja aðgang hestamanna að náttúru landsins í sátt við landeigendur, aðra útivistarhópa og ekki síst í sátt við náttúruna sjálfa.

Vegagerðin og Landssamband hestamanna vinna að gerð leiðbeininga um gerð reiðvega í samstarfi við Skipulagsstofnun og Náttúruverndarráð.

Framlög sveitarfélaga

Framlög sveitarfélaga, sem hafa aukist mjög á undanförunum árum, miða fyrst og fremst að því að byggja upp aðstöðu fyrir hestamenn í hverju sveitarfélagi fyrir sig. Þá hafa sveitarfélög einnig veitt fé til uppbyggingar ferðaþjónustu í samvinnu við hestamannafélögin. Sveitarfélög hafa lagt fram fé oft háð úthlutun af reiðvegafé. Með þessum hætti hefur reiðvegafé til ráðstöfunar fyrir hestamannafélögin aukist um allt að 40% skv. upplýsingum frá Landssambandi hestamannafélaga.

Vinna að málum tengdum reiðleiðum

Við stofnun Landssambands hestamanna 1949 hefst skipuleg vinna að hagsmunamálum hestamanna. Framan af var lítið unnið í því að fá sérstakar reiðleiðir uppbyggðar enda ferðalög á hestum fátíðari en í dag. Auðveldara var að nota akvegi eftir því sem þurfa þótti enda um malarvegi að ræða. Eftir því sem ferðalög á hestum hafa aukist hefur þörf fyrir reiðvegi aukist að sama skapi.

Samkomulag Vegagerðarinnar og Landssambands hestamannafélaga

Árið 1982 var undirritað samkomulag á milli Landssambands hestamanna og Vegagerðarinnar. Samkomulagið kveður á um að þegar vegir (stofn- og tengivegir) eru lagðir bundnu slitlagi skal gengið svo frá að umferð ríðandi manna meðfram þeim verði sem greiðust, t.d. með lagningu reiðvega á vegsvæði meðfram vegum. Samkvæmt samkomulaginu er gerð reiðleiða meðfram vegum, sem þegar hafa verið byggðir eða á öðrum stað frá áður byggðum vegi, kostuð af reiðvegafé. Þegar um nýbyggingu vega er að ræða er gerð reiðleiðar meðfram veginum eða á öðrum stað frá veginum kostuð af nýbyggingarfé vegarins. Í samkomulaginu er auk þess kveðið á um að setja á fót samstarfsnefndir Vegagerðarinnar og Landssambands hestamanna.

Síðan samkomulagið var undirritað hefur framkvæmd þess ekki gengið eftir í öllum tilvikum. Þörf fyrir reiðvegi hefur vaxið hraðar en unnt hefur verið að anna með takmörkuðu fjármagni.

Þingsályktun 1991

Í kjölfar þingsályktunar um reiðvegaáætlun nr. 13/113 sem samþykkt var árið 1991 var ráðist í gerð reiðvegaáætlunar 1993 —1994. Verkefnið var kostað til helminga af Landssambandi hestamannafélaga og Vegagerðinni og fól í sér að skrá allar helstu reiðleiðir, kortleggja þær og skilgreina. Unnin var kostnaðar- og framkvæmdaáætlun með forgangsröðun verkefna.

Niðurstöður tveggja nefnda 1999

Árið 1999 skiluðu tvær nefndir, sem samgönguráðherra hafði skipað til að fjalla um reiðvegi, niðurstöðum. Annarri nefndinni var falið að gera tillögu að skipan reiðvegamála á miðhálandi Íslands. Hinni nefndinni hafði verið falið að endurskoða reglur um reiðvegi og hvernig standa skyldi straum af kostnaði við þá. Auk þess átti nefndin að fjalla um skipulagsstöðu reiðvega og rétt hestamanna í umferðinni.

Fyrri nefndin gerði tillögu með sérstöku korti um legu reiðvega og staðsetningu skipti- og áningarhólfa á miðhálandinu. Hún gerði einnig tillögu um að veitt yrði fé til reiðvega af vegáætlun.

Seinni nefndin gerði tillögu um flokkun vega eftir legu og hlutverki í stofnleiðir, þéttbýlisleiðir og héraðsleiðir og að í sambandi við gerð vegaáætlunar yrðu reiðvegir

skráðir í samræmi við flokkun. Hluti af tillögum nefndarinnar var að gera grein fyrir möguleikum í fjármögnun.

Báðar gerðu nefndirnar síðan tillögu um að Vegagerðin yrði veghaldari reiðvega og að framkvæmdaáætlanir fyrir reiðvegi yrðu unnar samhliða annarri vegaáætlun. Í því sambandi gerðu þær tillögur um að reiðvegir yrðu nefndir í 9. gr. vegalaga sem sérstakur vegaflokkur og að þeirra verði getið meðal vega sem hægt verði að taka land til með eignarnámi skv. 11. gr. laganna.

Nefndirnar gerðu einnig báðar tillögu um flokkun vega í fjóra flokka eftir landgerð og líklegu álagi umferðar.

Síðan nefndirnar skiluðu niðurstöðum sínum hefur vegalögum verið breytt í samræmi við tillögur þeirra. Vegagerðin hefur unnið tillögu að skráningarkerfi fyrir reiðvegi á Norðvesturlandi sem nú er til skoðunar. Hefur Vegagerðin og LH unnið í samvinnu við Náttúruvernd, Skipulagsstofnun o. fl. að leiðbeiningarriti um reiðvegi þar sem m. a. er fjallað um öryggismál, kostnaðaráætlanir, aðstæður við reiðvegagerð og annað það sem lýtur að faglegri og samræmdri gerð reiðvega. Leiðbeiningarritinu er ætlað að vera til reynslu í eitt ár, áður en endanleg útgáfa verður gerð, árið 2004. Þá mun væntanlega verða grundvöllur til að leggja faglegt mat á ástand reiðvega út frá öryggissjónarmiðum og mögulegt að skilgreina þörf á úrbótum.

Samkvæmt skipulags- og byggingalögum, nr. 73/1997, er landið allt skipulagsskytt og skal þeirri vinnu vera lokið árið 2007. Þar verður þróun byggða og landnotkun samræmd fyrir landið allt m.a. hvað varðar uppbyggingu reiðvega, fyrirhuguð lega og hlutverk þeirra.

Hugmyndir að fjáröflun í starfi sínu hefur nefndin skoðað eftirfarandi

hugmyndir að fjáröflun:

- ◆ Fé veitt til reiðvegagerðar af samgönguáætlun: Undanfarin ár hefur fé verið ráðstafað til reiðvegagerðar af mörkuðum tekjum til vegamála. Á árinu 2002 voru þessar fjárveitingar 39,9 m.kr. Umsóknir frá hestamannafélögum nema 89,2 m. kr. Markaðar tekjur til vegamála er annars vegar gjald sem lagt er á bensín og hins vegar þungaskattur á bifreiðar sem nota gasolíu. Fjárveitingum þessum hefur verið ætlað að auka öryggi bæði ríðandi og akandi umferðar.
- ◆ Framlög sveitarfélaga: Þessi framlög eru háð áherslum viðkomandi sveitarfélags í uppbyggingu fyrir hestamennsku hverju sinni t.d. í tengslum við hestamannamót og ferðaþjónustu. Málið hefur verið rætt en ekki liggja fyrir ákvarðanir um hvaða hluta reiðvegakerfisins væri eðlilegt að sveitarfélög sæju um né heldur hvernig staðið yrði að fjármögnun.
- ◆ Skattur á hross. Um næstu áramót verða öll fædd folöld skráð. Markmiðið er að skapa síðar meir heildarskrá yfir öll hross í landinu. Ættbókarvottorð mun fylgja hverju hrossi og því ekki möguleiki að farga, kaupa né selja hross án þess að það verði skráð. Á hverju ári fæðast um 20.000 folöld í landinu. Miðað við það gæti 1.000 kr. gjald á hvert folald skilað um 20 milljónum króna árlega. Með

þessari heildaskrá hesta skapast í framtíðinni möguleikar á að leggja skatt á eigendur reiðhesta, þ.e. notendur reiðvega. Gjaldtaka verði t.d. þannig að eigendur hesta, sem væru 4 vetra og eldri greiddu ákveðið gjald árlega sem færi til viðhalds og uppbyggingar reiðvega. Með þessu móti verði komið í veg fyrir það að lagt væri á gjald vegna hrossa sem einungis væru ætluð til slátrunar og/eða þá hesta sem ekki færu um reiðvegi.

- ◆ Gjaldtaka af ákveðnum ferðamannaleiðum og fyrir aðgang að svæðum. Hér þarf þó að hafa í huga að koma þarf gjaldheimtunni upp frá grunni þar sem hún er ekki til fyrir.

- ◆ Gjaldtaka af þáttakendum í hestaferðum. Gjaldið mætti innheimta af fyrirtækjum sem selja slíka afþreyingu. Til að þessi leið geti orðið raunhæf þurfa öll hestaleigufyriræki að vera skrásett.

- ◆ Gjald á ýmsar vörur til nota í sambandi við hestamennsku til dæmis reiðtygi, skeifur og hóffjaðrir. Sé tekið dæmi um tekjur af gjaldi á skeifur og miðað við 40.000 skeifuganga á ári og hóflegt gjald, t. d. 5%, má gera ráð fyrir að tekjurnar yrðu um 2 til 3 m. kr. ári.

- ◆ Gjald á þá veltu sem erlendir hestaferðamenn skapa: Nefndin vill þó í þessu sambandi benda á að með fjarlægari tengslum milli njótenda og greiðenda verða slíkar aðgerðir ómarkvissari og ekki með vissu hægt að segja að tengsl séu milli þeirra sem greiða slíkar álögur og þeirra sem nota hér reiðvegi.

- ◆ Sýrð fjárveiting á fjárlögum, umfram tekjur vegasjóðs, til reiðvega, með vísun til þeirra tekna sem hljóta af ferðamönnum sem hingað koma vegna hestsins. Á árinu 2001 voru, að mati nefndarinnar, gjaldeyristekjur vegna hestatengdrar ferðapjónustu u. þ. b. 7,5 milljarðar króna.

Tillögur nefndarinnar

- Á næstu fjórum árum þ. e. 2004 - 2007 verði varið til reiðvegagerðar fé sem nemur 1/2 % af áætluðum gjaldeyristekjum Íslendinga, sem rekja má til hestatengdrar ferðapjónustu. Framlag þetta yrði til viðbótar fjárveitingu sem þegar kemur til verkefnisins af vegafé og greiddist sem sérstakt framlag á fjárlögum. Með þessum hætti telur nefndin fjármögnunina tengjast eðlilega við þá starfssemi sem mest not hefur af þessum framkvæmdum, sem eru notendur og seljendur hestaferða auk hestamanna almennt. Tillaga nefndarinnar er sú að litið verði á þetta tímabundna verkefni sem „þjóðaráttak“ til að auka umferðaröryggi og náttúruvernd og til að tryggja að hægt verði að taka á móti erlendum ferðamönnum ásamt áframhaldandi þróun í eflingu ferðapjónustu tengda íslenska hestinum.

- Skattur reiðhross. Nefndin leggur til að fjármögnun reiðvega verði endurskoðuð að fjórum árum liðnum. Verði skoðað sérstaklega skattlagning á eigendur reiðhesta. Eftir áramótið 2002-2003 verða öll fædd folöld skráð í sérstakan grunn sem nefndin telur að nýta megna í þessu skyni. Þessi tekjuöflun verður ekki raunhæf fyrr en að fjórum árum liðnum. Gjaldtakan vari þá t.d. þannig að eigendur hesta, sem væru 4 vetra og eldri greiddu ákveðið gjald árlega sem fari til viðhalds og uppbyggingar

reiðvega. Með þessu móti væri komið í veg fyrir að lagt væri gjald á hross sem einungis væru ætluð til ræktunar, slátrunar, væru í uppvexti og/eða til útflutnings. Á þann hátt skapaðist markaður tekjustofn til reiðvegagerðar.

Sérálit fulltrúa fjármálaráðuneytisins

- Meirihluti nefndarinnar leggur annars vegar til að á næstu fjórum árum verði varið til reiðvegagerðar fé sem nemur 1/2 % af áætluðum gjaldeyristekjum Íslendinga, sem rekja má til hestatengdrar ferðapjónustu og hins vegar að lagður verði skattur á reiðhross. Fulltrúi fjármálaráðuneytisins fellst ekki á fyrri tillögu meirihluta nefndarinnar um fjármögnun reiðvega. Tillagan felur í sér að árlegt framlag úr ríkissjóði árin 2003-2006 verði 38 m. kr. til viðbótar við 40 m. kr. sem felast í tillögu til þingsályktunartillögu um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2006. Samkvæmt þingsályktunartillögunni er gert ráð fyrir að framlag til reiðvegagerðar fari hækkandi næstu ár og nemi 50 m. kr. árið 2006. Fulltrúi fjármálaráðuneytisins telur að tillaga meirihlutans sé á skjön við efni skipunarbréfs nefndarinnar þar sem kemur fram að ekki verði hægt að veita hlutfallslega miklu meira fé af samgönguáætlun til reiðvegagerðar en nú er og er nefndinni því falið að finna aðrar leiðir til fjármögnunar. Einnig má benda á að samkvæmt samkomulagi Vegagerðarinnar og Landssambands hestamannafélaga frá 1982 er m. a. gert ráð fyrir að þegar nýir vegir eru lagðir sé gerð reiðleiða meðfram veginum eða á öðrum stað frá veginum kostuð af nýbyggingarfé vegarins samkvæmt samgönguáætlun.

Gröfin þ.e. línuritin í skýrslunni eru endurunnin af undirrituðum við samantektina, ýmis fylgiskjöl fylgdu þessari skýrslu þau eru eftirfarandi:

1. Ferðalög milli landa. Tekjur og gjöld — Tafla frá Seðlabankanum.
2. Heildarfjöldi búfjár 1703 — 1990 — Tafla frá Hagstofunni.
3. Akstur á þjóðvegum og breytingar á meðalhraða — Upplýsingar frá Vegagerðinni.
4. Samkomulag Vegagerðarinnar og LH frá 1982.
5. Þingsályktun 13/113
6. Yfirlit yfir framlög til reiðvega af vegafé og umsóknir til LH frá 1991

Viðauki F – Munkaþverármál

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Hæstaréttadómur vegna eignarnáms í Munkaþverá

Nr. 173/2015.

Hestamannafélagið Funi

(Hjördís Halldórsdóttir hrl.)

gegn

Önnu Aðalheiði Guðmundsdóttur

(Jóhannes A. Sævarsson hrl.)

Fasteign. Eignarnám. Eignarréttur. Meðalhóf. Stjórnarskrá.

Í málinu krafðist A þess að ógilt yrði ákvörðun samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra frá árinu 2010 þar sem H var veitt heimild til eignarnáms á landi úr jörð hennar undir reiðstíg á austurbakka Eyjafjarðarár í Eyjafjarðarsveit. Í dómi Hæstaréttar kom fram að miða yrði við það að ráðherra hefði lagt til grundvallar ákvörðun sinni að reiðstígurinn myndi í senn eiga undir 1. mgr. 10. gr. og 11. gr. vegalaga nr. 80/2007, svo og að skilyrðum 6. mgr. 37. gr. laganna væri að öðru leyti fullnægt til að veita H heimild til eignarnámsins. Eins og A hefði lagt málið fyrir dómstóla kæmi þetta ekki til frekari skoðunar við úrlausn málsins. Samkvæmt 1. mgr. 72. gr. stjórnarskrárinnar sé eignarrétturinn friðhelgur og megi engan skylda til að láta af hendi eign sína nema almenningsþörf krefji, enda standi lagafyrirmæli til slíkrar skerðingar og komi fullt verð fyrir. Talið var að af 1. mgr. 10. gr., sbr. 6. gr. vegalaga leiddi að reiðstígar teldust til vegakerfis landsins. Bæði hefðu Eyjafjarðarsveit með nánar tilgreindu aðalskipulagi og vegamálastjóri í tillögu til ráðherra byggt á því að nauðsynlegt væri að leggja sérstakan reiðstíg inn Eyjafjörð til að tryggja umferðaröryggi, jafnt fyrir ökumenn bifreiða og hestamenn. Ekki væru efni til að hnekkja þessu mati á því að almenningsþörf væri að þessu leyti fyrir hendi til að skerða eignarréttindi A. Við mat á því hvort uppfylltar væru kröfur um meðalhóf yrði að gæta að því að A hefði þegar verið gert í þágu almenningsparfar að sæta takmörkun á eignarréttindum sínum yfir landi jarðarinnar með því að um það lægi þjóðvegur. Þótt slík þörf stæði jafnframt til að A gæti orðið að þola frekari skerðingu á eignarréttindum sínum til að koma við reiðstíg um landið yrði ekki horft fram hjá því að stígur af þeim toga kæmi aðeins takmörkuðum fjölda manna að beinum notum og væri að auki miðað hér við að hann yrði í eigu einkaaðila en hvorki ríkisins né sveitarfélags. Af þessu leiddi að ekki gæti komið til álita að skerða eignarréttindi A frekar en hafði verið gert með því að taka undan jörð hennar land undir annað vegarstæði nema fullreynt væri að aðrir ásættanlegir kostir væru ekki tækir. Í málinu lá fyrir að vegamálastjóri hafði lagt til grundvallar í tillögu sinni að tveir valkostir um legu reiðstígs í landi A hefðu verið raunhæfir og framkvæmanlegir, annars vegar með því að fara leiðina austan við Eyjafjarðará, sem deilt var um í málinu, og hins vegar með því að bæta héraðsleið fyrir hestaumferð samhliða þjóðvegi vestan við ána og gera úr henni stofnleið. Ekki yrði séð á hvaða grunni þessi síðarnefndi kostur gæti ekki talist ásættanlegur í samanburði við hagsmuni A af því að þurfa ekki að hlíta frekari skerðingu eignarréttinda sinna, en að því yrði að gæta að víða í vegakerfi landsins lægju reiðstígar samhliða vegum fyrir umferð vélknúinna ökutækja, auk þess sem ekki hefði verið hnekk

málatilbúnaði A um að kostnaðarmat, sem vegamálastjóri hafði aflað í tengslum við tillögurnar, væri ekki í öllum atriðum reist á réttum forsendum. Þá hefðu ekki komið fram haldbærar skýringar á ástæðum þess að ekki hefði verið lagt mat á hvort almenningsþörf yrði mætt með reiðstíg á öðrum tilgreindum stað. Hefði því ekki verið sýnt fram á það gegn andmælum A að meðalhófs hefði verið gætt þegar ráðherra tók hina umþrættu ákvörðun. Var því fallist á kröfu A.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Markús Sigurbjörnsson, Eiríkur Tómasson og Karl Axelsson.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 5. mars 2015. Hann krefst sýknu af kröfu stefndu og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefnda krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

I

Svo sem rakið er í hinum áfrýjaða dómi staðfesti umhverfissráðherra 7. janúar 2005 breytingu á aðalskipulagi Eyjafjarðarsveitar 1994-2014 frá 26. mars 1997. Um þetta var birt í B-deild Stjórnartíðinda auglýsing nr. 42/2005, þar sem sagði meðal annars: „Breytingin felst í því að lega reiðleiðar frá Akureyri að Melgerðismelum breytist á kafla frá Þjóðvegi sunnan Akureyrarflugvallar og að Víðinesi gegnt Melgerðismelum. Í stað þess að liggja meðfram Eyjafjarðarbraut eystri færist hún að austurbakka Eyjafjarðarar og um leið er reiðleið með Eyjafjarðarbraut eystri frá Syðra-Laugalandi að Víðinesi felld út.“ Þessi breyting á aðalskipulagi varðaði meðal annarra stefndu, sem er eigandi Munkaþverár í Eyjafjarðarsveit, með því að Eyjafjarðarbraut eystri, Þjóðvegur nr. 829, fer að hluta um land jarðarinnar, en innan merkja hennar er jafnframt hluti þess svæðis, sem ný reiðleið átti að liggja um á austurbakka Eyjafjarðarar. Var ráðgert í breyttu aðalskipulagi að reiðleiðin lægi á bökkum árinna eða í námunda við þá meðal annars á 4.412 m löngu bili frá norðurmerkjum Munkaþverár, rúmlega 1.000 m norðan við svonefnda Miðbraut, Þjóðveg nr. 823 sem sker jörðina frá vestri til austurs, og um 1.600 m suður fyrir ármót Þverár efri og Eyjafjarðarar. Samkvæmt skipulaginu átti reiðleiðin að liggja á þessu svæði meðal annars eftir eða við hlið um 1.700 m langs malarvegar, sem eigendur Munkaþverár höfðu látið gera í landi jarðarinnar suður að malarnámi á bökkum Þverár efri frá Miðbraut, en sú braut tengir Eyjafjarðarbraut eystri við Eyjafjarðarbraut vestri, Þjóðveg nr. 821, handan Eyjafjarðarar. Í aðalskipulagi Eyjafjarðarsveitar 2005-2025, sem nú gildir, á reiðleiðin að vera með sama hætti, en það mun hafa verið staðfest af ráðherra 22. nóvember 2007.

Samkvæmt gögnum málsins ritaði áfrýjandi, sem er félag hestamanna í Eyjafjarðarsveit, ásamt Hestamannafélaginu Létti á Akureyri bréf til sveitarstjórnar Eyjafjarðarsveitar 1. ágúst 2005, þar sem sótt var um framkvæmdaleyfi til að gera reiðstíg á hluta leiðarinnar milli Akureyrar og Melgerðismela, en félögin tvö munu á þeim tíma hafa sameiginlega staðið að mótssvæði fyrir hestamenn á Melgerðismelum. Umsóknin sneri nánar tiltekið að framkvæmdum á svæðinu „frá landamerkjum Hóls 2 og Munkaþverár að norðan að merkjum Stór-Hamars og Bringu að sunnan“, en tekið var fram í henni að unnið yrði „samkvæmt staðfestu aðalskipulagi Eyjafjarðarsveitar 1994-2014“. Gegn andmælum stefndu veitti sveitarfélagið þetta leyfi 15. mars 2006, meðal

annars með þeim skilyrðum að „sunnan Miðbrautar og að Þverá efri verði farinn malarborinn vegur, sem þar er fyrir hendi“, haft skyldi náið samráð „við landeigendur um yfirferð og framkvæmdir í landi þeirra“ og yrði reiðvegurinn „afgirtur landmegin ef það er talið nauðsynlegt eða þar sem landeigendur gera um það kröfu.“ Í leyfinu var einnig tekið fram að sveitarstjórnin liti svo á að með útgáfu þess teldust „framkvæmdaleyfishafarnir veghaldarar sbr. 16. og 17. gr. vegalaga, nr. 45/1994.“ Í framhaldi af þessu veitti sveitarfélagið jafnframt með bréfi 11. maí 2006 „reiðveganefnd Léttis leyfi til réttarbyggingar í landi Munkaþverár norðan Miðbrautar“, en tekið var fram að þetta væri gert á grundvelli umsóknar og „gildandi skipulags um legu reiðvegar frá norðurmörkum sveitarfélagsins að Melgerðismelum.“ Það skilyrði var sett fyrir leyfinu að haft yrði „fullt samráð við landeiganda um nánari staðsetningu framkvæmdarinnar, girðingar, hlið og annað sem máli skiptir um notkun réttarinnar og umgengni.“

Með bréfi 3. apríl 2009 leitaði áfrýjandi eftir heimild ráðherra til eignarnáms „vegna reiðstígs í landi Munkaþverár í Eyjafjarðarsveit á grundvelli 6. mgr. 37. gr. vegalaga nr. 80/2007, sbr. 10. gr. sömu laga.“ Í bréfinu var því meðal annars lýst að reynt hafi verið í tug ára að ná samkomulagi við eigendur jarðarinnar um reiðstíg um land hennar, en viðræður um þetta hafi engum árangri skilað og væri það að mati áfrýjanda þrautalending að leita eftir þessari heimild „vegna almannahagsmuna til þess að auka öryggi vegfarenda í Eyjafjarðarsveit.“ Lagt var til grundvallar að vegstæðið í landi stefndu væri 4.412 m að lengd og 10 m að breidd, en samkvæmt því ætti eignarnámið að ná til 4,41 hektara og væri það svæði afmarkað á „fjórum ódags. uppdráttum ... sem unnir voru af Vegagerðinni.“

Með bréfi 6. apríl 2009 sendi ráðherra vegamálastjóra þetta erindi „til tillögugerðar“, en um það var vísað til 6. mgr. 37. gr. vegalaga. Þessu svaraði vegamálastjóri með bréfi 20. ágúst sama ár, þar sem meðal annars var greint frá því að við „undirbúning að tillögugerð Vegagerðarinnar“ hafi þótt nauðsynlegt af afla greinargerðar Verkfræðistofu Norðurlands ehf. „um kostnað og umferðaröryggi, við tvær útfærslur á gerð reiðleiðar frá Hólmunum við Akureyrarflugvöll inn að Melgerðismelum“. Hafi önnur leiðin verið sú fyrrgreinda eftir austurbakka Eyjafjarðarár, en hinn kosturinn að fylgja svonefndri héraðsleið fyrir hestaumferð vestan við ána, sem lægi að mestu samhliða Þjóðvegi nr. 821, og gera á henni úrbætur. Komist hafi verið að þeirri niðurstöðu í greinargerðinni að „báðir valkostir um legu reiðleiðar (sem stofnleið) milli Akureyrar og Melgerðismela séu raunhæfir og framkvæmanlegir og aðrir kostir komi ekki til greina.“ Leiðin vestan Eyjafjarðarár væri mun nær umferð bifreiða, þar sem hámarkshraði væri 90 km á klukkustund, og leiddi þetta af sér hættu á að hross fældust. Girða yrði alla þessa leið af, en að auki yrðu vegþveranir á henni og yrði að setja þar ristahlið, sem gætu skapað hættu fyrir lausgangandi hross ef þau reyndu að komast út af brautinni. Samkvæmt kostnaðaráætlun verkfræðistofunnar yrði vestari leiðin um 44.000.000 krónum dýrari en sú eystri. Það væri jafnframt mat vegamálastjóra að betra væri „með tilliti til öryggis umferðar að færa hestaumferð fjær umferðarmiklum vegum.“ Lagði hann því til að eignarnám yrði heimilað í samræmi við beiðni áfrýjanda.

Stefnda andmælti því með bréfum til ráðherra 8. maí og 22. október 2009 að áfrýjanda yrði veitt heimild til eignarnáms. Gegn þeim andmælum tók ráðherra ákvörðun 25. nóvember 2010 um að verða við beiðni áfrýjanda, en þó með þeim skilyrðum að hann fengi „gilt framkvæmdaleyfi“ sökum þess að fyrrnefnt leyfi hans 15. mars 2006 væri útrunnið, viðhald reiðvegarins yrði á ábyrgð ríkisins og Eyjafjarðarsveitar, sbr. 1. mgr. 10.

gr. vegalaga, vegurinn yrði ætlaður almenningi til frjálsrar umferðar samkvæmt sama lagaákvæði og þess yrði gætt við lagningu hans að flutningsleiðir að malarnámi í landi stefndu við þverá efri yrðu ekki skertar. Áfrýjandi gerði 28. mars 2011 athugasemd um það við ráðherra að hann teldi framkvæmdaleyfi sitt frá 15. mars 2006 enn í gildi. Af þessu tilefni lét ráðherra frá sér fara nýja ákvörðun 20. desember 2011, þar sem hann felldi gegn andmælum stefndu niður skilyrðið í fyrri ákvörðuninni um að áfrýjandi aflaði sér nýs framkvæmdaleyfis.

Áfrýjandi beindi 18. júní 2012 til stefndu „tillögu að eignarnámsbótum“ fyrir 4,4 hektara lands undir reiðstíg gegnum jörð hennar, þar sem hann bauðst til að greiða fyrir það 110.000 krónur ásamt 100.000 krónum í málskostnað, en jafnframt lýsti hann yfir að hann myndi bera kostnað af gerð girðinga báðum megin við reiðstíginn og viðhaldi þeirra svo lengi sem stefnda ætti jörðina. Stefnda hafnaði þessu boði og varð ekki árangur af frekari tilraunum aðilanna til að ná samkomulagi. Áfrýjandi leitaði því 2. maí 2013 eftir að matsnefnd eignarnámsbóta mæti „hæfilegar eignarnámsbætur“ til stefndu „fyrir 4,41 ha. lands vegna lagningar reiðvegar um land Munkaþverár.“ Í úrskurði matsnefndarinnar 4. september 2013 var komist að þeirri niðurstöðu að áfrýjanda bæri að greiða stefndu eignarnámsbætur að fjárhæð 5.500.000 krónur auk 1.481.067 króna í málskostnað.

Áður en matsnefnd eignarnámsbóta kvað upp fyrrgreindan úrskurð höfðaði stefnda mál þetta gegn áfrýjanda og Hestamannafélaginu Létti með stefnu 10. júlí 2013. Krafðist stefnda þess að ógilt yrði í fyrsta lagi framkvæmdaleyfi áfrýjanda og hestamannafélagsins 15. mars 2006 vegna reiðstígagerðar, í öðru lagi framkvæmdaleyfi hestamannafélagsins 11. maí sama ár til að reisa rétt í landi stefndu og í þriðja lagi ákvörðun ráðherra 25. nóvember 2010, svo sem henni var breytt 20. desember 2011, um að heimila áfrýjanda eignarnám á landi úr jörð stefndu undir reiðstíg. Með hinum áfrýjaða dómi var hafnað kröfu stefndu um ógildingu framkvæmdaleyfisins frá 15. mars 2006, en aðrar kröfur hennar á hinn bóginn teknar til greina. Stefnda unir héraðsdómi fyrir sitt leyti og það gerir jafnframt Hestamannafélagið Léttir.

II

Samkvæmt 6. mgr. 37. gr. vegalaga getur ráðherra að fengnum tillögum forstjóra Vegagerðarinnar heimilað að land verði tekið eignarnámi til lagningar almennra stíga og einkavega, sbr. 10. og 11. gr. laganna, enda komi fullar bætur fyrir. Í 1. mgr. 10. gr. vegalaga eru reiðstígar taldir til almennra stíga, séu þeir ætlaðir almenningi til frjálsrar umferðar og verði þeim haldið við af fé ríkisins eða sveitarfélaga, en í 11. gr. laganna segir að einkavegir séu vegir, sem hvorki teljast þjóðvegir né sveitarfélagsvegir og eru í eigu einstaklinga, fyrirtækja eða opinberra aðila. Við það verður að miða að ráðherra hafi lagt til grundvallar ákvörðun sinni 25. nóvember 2010 að reiðstígur í landi Munkaþverár, sem aðilarnir deila um, myndi í senn eiga undir 1. mgr. 10. gr. og 11. gr. vegalaga, svo og að skilyrðum 6. mgr. 37. gr. laganna væri að öðru leyti fullnægt til að veita áfrýjanda heimild til eignarnáms á landi undir stíginn. Eins og stefnda hefur lagt málið fyrir dómstóla kemur þetta ekki til frekari skoðunar við úrlausn þess.

Samkvæmt 1. mgr. 72. gr. stjórnarskrárinnar er eignarrétturinn friðhelgur og má engan skylda til að láta af hendi eign sína nema almenningsþörf krefji, enda standi lagafyrirmæli til slíkrar skerðingar og komi fullt verð fyrir. Af 1. mgr. 10. gr., sbr. 6. gr. vegalaga leiðir að reiðstígar teljast til vegakerfis landsins. Bæði hafa Eyjafjarðarsveit með fyrrgreindu aðalskipulagi og vegamálastjóri í tillögu til ráðherra 20. ágúst 2009 byggt á því

að nauðsynlegt sé að leggja sérstakan reiðstíg inn Eyjafjörð til að tryggja umferðaröryggi, jafnt fyrir ökumenn bifreiða og hestamenn. Ekki eru efni til að hnekkja þessu mati á því að almenningsspörf sé að þessu leyti fyrir hendi til að skerða eignarréttindi stefndu. Úr því verður á hinn bóginn jafnframt að leysa hvort uppfylltar séu kröfur um meðalhóf til að beita heimild til eignarnáms á landi stefndu við þær aðstæður, sem uppi eru í málinu, en þeim kröfum telst því aðeins fullnægt að ekki sé með öðrum úrræðum unnt á ásættanlegan hátt að ná þeim tilgangi, sem eignarnámi er ætlaður, sbr. meðal annars dóma Hæstaréttar 19. mars 2009 í máli nr. 425/2008 og 15. nóvember 2012 í máli nr. 60/2012. Við mat á þessu verður að gæta að því að stefndu hefur þegar verið gert í þágu almenningssparfar að sæta takmörkun á eignarréttindum sínum yfir landi Munkaþverár með því að um það liggur þjóðvegur nr. 829, Eyjafjarðarbraut eystri. Þótt slík þörf standi samkvæmt áðursögðu jafnframt til að stefnda geti orðið að þola frekari skerðingu á eignarréttindum sínum til að koma við reiðstíg um landið verður ekki horft fram hjá því að stígur af þeim toga kemur aðeins takmörkuðum fjölda manna að beinum notum og er að auki miðað hér við að hann yrði í eigu einkaaðila en hvorki ríkisins né sveitarfélags. Af þessu leiðir að ekki getur komið til álita að skerða eignarréttindi stefndu frekar en orðið er með því að taka undan jörð hennar land undir annað vegarstæði nema fullreynt sé að aðrir ásættanlegir kostir séu ekki tækir. Í tillögu vegamálastjóra 20. ágúst 2009 var sem áður segir byggt á því að tveir valkostir um legu reiðstígs milli Akureyrar og Melgerðismela í landi stefndu væru „raunhæfir og framkvæmanlegir“, annars vegar með því að fara leiðina austan við Eyjafjarðará, sem deilt er um í málinu, og hins vegar með því að bæta héraðsleið fyrir hestaumferð samhliða þjóðvegi nr. 821 vestan við ána og gera úr henni stofnleið. Eins og málið liggur fyrir verður ekki séð á hvaða grunni þessi síðarnefndi kostur gæti ekki talist ásættanlegur í samanburði við hagsmuni stefndu af því að þurfa ekki að hlíta frekari skerðingu eignarréttinda sinna, en að því verður að gæta að víða í vegakerfi landsins liggja reiðstígar samhliða vegum fyrir umferð vélknúinna ökutækja, auk þess sem ekki hefur verið hnekkj málaltilbúnaði stefndu um að kostnaðarmat, sem vegamálastjóri aflaði í tengslum við tillögu sína, sé ekki í öllum atriðum reist á réttum forsendum. Þá verður ekki horft fram hjá því að í aðalskipulagi Eyjafjarðarsveitar 1994-2014 var eftir gögnum málsins gert ráð fyrir „reiðleið með Eyjafjarðarbraut eystri frá Syðra-Laugalandi að Víðinesi“ þar til áðurnefndar breytingar á skipulaginu tóku gildi 7. janúar 2005. Í framlögðum tillögum um breytingar á nágildandi aðalskipulagi, sem virðast hafa verið gerðar á vegum sveitarfélagsins og dagsettar voru 10. nóvember 2009, var miðað við að reiðstígur þessi yrði aftur tekinn í notkun sem héraðsleið. Ekki verður annað séð en að stígur þessi hafi legið samhliða þjóðvegi nr. 829 meðal annars gegnum land Munkaþverár. Í málinu hafa ekki komið fram haldbærar skýringar á ástæðum þess að ekki hafi verið lagt mat á hvort almenningsspörf yrði mætt með reiðstíg á þessum stað. Þegar allt framangreint er virt hefur ekki verið sýnt fram á það gegn andmælum stefndu að meðalhófs hafi verið gætt þegar ráðherra ákvað 25. nóvember 2010 að heimila áfrýjanda að taka eignarnámi land úr jörð stefndu undir reiðstíg. Verður hinn áfrýjaði dómur því staðfestur.

Áfrýjanda verður gert að greiða stefndu málskostnað fyrir Hæstarétti eins og í dómsorði greinir.

Dómsorð:

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Áfrýjandi, Hestamannafélagið Funi, greiði stefndu, Önnu Aðalheiði Guðmundsdóttur, 1.000.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

•

Eftir á að hyggja má spyrja sig að því hvort ekki hafi verið skynsamlegra að láta reyna á umferðaréttinn samkvæmt 55. gr. vegalaga í stað eignarnáms. Ekki síst þar sem um gamla þjóðleið er að ræða.

Viðauki G – Þingsályktanir

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Í gegnum tíðina hafa verið fluttar nokkur þingmál, þingsályktunartillögur og skýrslur unnar um stöðu reiðvega og fjármögnun þeirra.

•

Þingsályktanir og skýrslur er varða reiðvegi.

Þingsályktunartillögur, reiðvegaáætlunir:

Árið 1986 á 109 löggjafarþingi fluttu þingmennirnir Páll Pétursson og Ólafur Þ. Þórðarson tillögu til þingsályktunar, áætlun um gerð reiðvega, mál 82. Tillaga þessi varð ekki útrædd á Alþingi og var endurflutt með annari þingsályktunartillögu á 113 löggjafarþingi 1990.

Árið 1990, 1060 árum eftir stofnun Alþingis var lögð fram á 113. löggjafarþingi tillaga til þingsályktunar, tillaga nr. 117. mál 113. um reiðvegaáætlun.

1990. – 1060 ár frá stofnun Alþingis.

113. löggjafarþing. – 113. mál.

117. Tillaga til þingsályktunar um reiðvegaáætlun.

Flm.: Guðmundur G. Þórarinnsson, Jón Kristjánsson, Valgerður Sverrisdóttir, Páll Pétursson, Alexander Stefánsson, Ólafur Þ. Þórðarson, Guðni Ágústsson og Jóhann Einvarðsson.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að láta í samvinnu við samtök hestamanna og sveitarfélaga gera reiðvegaáætlun. Áætlun þessi skal gerð til fjögurra ára í senn.

Samgönguráðherra skal í því skyni skipa nefnd er hafi það hlutverk að vinna reiðvegaáætlun og endurskoða hana reglulega.

Í starfi sínu taki nefndin m.a. mið af eftirfarandi atriðum:

Gera skal reiðvegaáætlun til fjögurra ára í senn og forgangsraða skal verkefnum.

Hafa skal nána samvinnu við m.a. Landssamband hestamannafélaga, samtök sveitarfélaga, Vegagerð ríkisins, Náttúruverndarráð, Landgræðslu, Skógrækt ríkisins, skipulagsstjórn og Ferðaþjónustu bænda, sem og einstök sveitarfélög og landeigendur. Bæta skal aðstöðu hestamanna á þjóðvegum og haga þannig að öryggi gegn slysum verði sem mest.

Viðurkenna skal í raun umferð ríðandi manna sem hluta af samgöngum landsmanna.

Friðlýsa þarf fornar reiðleiðir og halda þeim við.

Við mat umferðar á hestum skal höfð hliðsjón af hesthúshverfum, skeiðvöllum, hrossabúum, hagagöngu, staðsetningu gisti- og ferðamannastaða og veitinga- og útivistarstaða.

Hafa skal hlið á girðingum þar sem alfaraleiðir og girðingar skerast.

Tryggja skal vernd svæða og leiða sem hafa gildi vegna náttúrufegurðar og skilyrða sem gera þau að eftirsóknarverðu reiðlandi.

Umferð ríðandi manna má eigi spilla ræktuðu landi, túnnum, görðum eða skógrækt og ekki trufla búfé.

Greinargerð:

Þingsályktun þessi er flutt samhliða tveimur frumvörpum til laga er bæði lúta að gerð reiðvega. Annars vegar er um að ræða frumvarp til laga um breytingu á vegalögum þar sem kveðið er á um að Vegagerð ríkisins skuli sjá um gerð og viðhald reiðvega samkvæmt sérstakri áætlun. Hins vegar er um að ræða frumvarp til laga um breytingu á lögum um fjáröflun til vegagerðar en þar er gert ráð fyrir að leggja á sérstakt hóffjaðragjald til að afla fjár til reiðvegagerðar.

Þessi þingsályktunartillaga, sem hér er flutt, hefur það hlutverk að fela samgönguráðherra í samvinnu við samtök hestamanna og sveitarfélaga að láta gera reiðvegaáætlun og forgangsraða verkefnum, en Vegagerðin vinni síðan í samræmi við þá reiðvegaáætlun.

Það er kunnara en frá þurfi að segja að hestamennska nýtur sívaxandi vinsælda og hestaeign fer vaxandi. Ekki verður hjá því komist að taka tillit til ríðandi manna í umferðinni en aukin bílaumferð á þjóðvegum landsins gerir það nauðsynlegt að það sé gert með skipulegum hætti.

Árið 1982 var gert samkomulag milli Landssambands hestamannafélaga og Vegagerðar ríkisins um gerð reiðvega. Það samkomulag er fylgiskjal með frumvarpi um breytingu á vegalögum. Reynsla af þessu samkomulagi hefur ekki orðið nægilega góð og nauðsynlegt er að skýra málin frekar og koma þeim í fast horf. Bæði er að fé til reiðvegagerðar hefur verið mjög af skornum skammti, sem og að nauðsynlegt er að kveða skýrar á í lögum um hver beri veg og vanda af reiðvegagerð, hvernig fjár sé aflað til hennar og hverjir vinni áætlun um reiðvegagerð og ákveði forgang verkefna.

Óhjákvæmilegt er að umferð ríðandi manna verði í raun viðurkennd sem hluti af samgöngum landsmanna. Til þess að þetta sé unnt verður að taka tillit til ríðandi manna við skipulagningu vegakerfis landsins, sérstaklega þarf að hafa hliðsjón af staðsetningu hesthúsa, hrossabúa, hagagöngu, gisti- og veitingastaða og útivistar- og ferðamannastaða.

Mikilvægt er einnig að friðlýsa fornar reiðleiðir og halda þeim við. Með þeim hætti er varðveittur ákveðinn þáttur í menningarsögu landsins. Mikilvægt er einnig í þessu sambandi að tryggja að gróður spillist ekki og sjá til þess að saman geti farið vernd og notagildi. Hestamennska og hestaíþróttir eru sem fyrr segir mjög vaxandi. Íslenski hesturinn er í auknum mæli orðinn útflutningsvara en jafnframt koma erlendir ferðamenn hingað í auknum mæli til hestamannamóta og ferða á hestum. Fram hjá þeirri staðreynd geta Íslendingar ekki litið og þurfa að bregðast rétt við enda getur hesturinn einmitt orðið mikilvægur þáttur í uppbyggingu ferðamannaiðnaðar í landinu í nánustu framtíð. Í því sambandi er auðvitað mikið starf óunnið og margt sem þarf að hafa í huga. Eigendur veitingastaða þurfa víða að gera hestamönnum kleift að njóta þeirrar þjónustu sem þeir hafa á boðstólum. Til þess þurfa þeir að koma upp góðri hrossarétt, vel mölborinni og með skjólgirðingu sem er t.d. 1½

metri á hæð. Aðstaða þarf að vera til að brynna hestunum og æskilegt að hey geti verið til sölu. Við gististaði, tjaldstaði og orlofsbúðir þarf að hafa aðstöðu til hagbeitar, þar þurfa að vera hrossaréttir og geymslur fyrir reiðtygi.

Ferðapjónusta bænda þarf að geta veitt hestamönnum fyrirgreiðslu af ýmsu tagi, ekki aðeins geta leigt mönnum hross heldur einnig haft hagbeit til sölu. Sveitarstjórnir og upprekstrarfélög eiga mörg góða skála á fjöllum, skála sem nýta mætti betur og leigja ferðafólki og gætu fallið vel inn í ferðir ríðandi manna um landið. Þannig mætti hugsa sér eins konar net náttstaða á hálendinu en hey þyrfti að vera til sölu á sem flestum stöðum svo að gróður spillist ekki.

Við gerð reiðvega þarf að hafa í huga að vegir, sem hægt er að fara allt árið, eru nauðsynlegir í nágrenni hesthúsabyggða. Slíkir vegir eru eðlilegt viðfangsefni viðkomandi sveitarfélaga, hestamanna og Vegagerðar. Talsvert aðrar kröfur þarf að gera til slíkra vega en þeirra sem aðeins eru notaðir stuttan tíma á ári vegna þess að umferð getur orðið mikil á takmörkuðu svæði vetur og vor þegar blautt er um. Slíkir vegir þurfa að falla vel inn í skipulag en gera má ráð fyrir að mest álag sé á þessa vegi næst hesthúsunum, 5 – 10 km umhverfis þau, en fjær dreifist álagið verulega.

Vel má hugsa sér að reiðvegir í þéttbýli geti verið meðfram þjóðvegum eða lagðir sérstaklega um útivistarsvæði, en áherslu verður að leggja á að friða alla reiðvegi fyrir umferð vélknúinna farartækja og kveða þarf skýrt á um umferðarrétt með merkingum þar sem reiðmenn þurfa að fara þvert á veg. Víða eru gömlu malarvegirnir ágætir reiðvegir þegar þeir eru opnir. Við gerð reiðvega þarf sérstaklega að gera ráð fyrir áningarstöðum, helst með því móti að víkja megi spölkorn frá vegi.

Árið 1986 fluttu þingmennirnir Páll Pétursson og Ólafur Þ. Þórðarson tillögu til þingsályktunar um áætlun um gerð reiðvega. Sú þingsályktunartillaga er fylgiskjal með þessari. Tillaga þessi varð ekki útrædd á Alþingi.

Fylgiskjal.

Tillaga til þingsályktunar um áætlun um reiðvegagerð.

(109. löggjafarþing, 82. mál.)

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að skipa nefnd er geri áætlun um reiðvegagerð um landið. Nefndin skal skipuð einum fulltrúa tilnefndum af Vegagerð ríkisins, einum tilnefndum af Landssambandi hestamanna, einum tilnefndum af skipulagsstjóra ríkisins og tveimur án tilnefningar.

Nefndin meti hver þörf er á nýjum reiðvegum, hvar varðveita skal gamla reiðvegi og hvar er heppilegast að reiðvegir liggi þannig að hestamönnum sé greið umferð um landið.

Nefndin skili áætluninni fyrir haustið 1987 þannig að framkvæmdir geti hafist samkvæmt henni sumarið 1988.

Greinargerð þingsályktunartillögunnar hljóðar svo:

Hestamennska nýtur sívaxandi vinsælda og fjöldi fólks sækir sálubót og hreysti í samfélag við hesta og til ferðalaga á hestum. Með aukinni bílaumferð og bættum akvegum er umferð ríðandi fólks um marga þjóðvegi landsins orðin stórhættuleg og jafnvel ómöguleg. Á undanförnum árum hefur verið unnið stórvirki í vegagerð en umferð hestamanna hefur ekki verið sinnt nema að allt of litlu leyti. Á árinu 1985 var varið 400 þús. kr. til reiðvegagerðar og 1986 einni milljón króna. Þetta er auðvitað allsendis ófullnægjandi. Reiðvegagerð þarf ekki að vera dýr, sérstaklega ef hún er unnin með fyrirhyggju. Vegagerðin hefur sums staðar gætt þess við frágang vega, fyrir atbeina Landssambands hestamanna, að reiðmönnum væri fær leið meðfram vegum. Þetta hefur hins vegar ekki alls staðar verið gert og af því skapast slysaætta og leiðindi.

Skynsamlegast er að gera áætlun um það hver þörf sé fyrir nýja reiðvegi um landið, hvar beri að varðveita gamla reiðvegi og hvar heppilegast er að reiðvegir liggi. Þannig mundu fjármunir og verktækni nýtast betur en ella og óhjákvæmilegt er að leggja stóraukna áherslu á reiðvegagerð.

Íslendingar hafa ferðast á hestum um landið frá upphafi Íslands byggðar; óhæfa er að gera þeim það ómögulegt nú. Þess ber og að gæta að ríkisvaldið ver miklu fé til tómstunda og íþróttamála og einnig til lista. Hestamennska er hin göfugasta tómstundaiðja og auk þess bæði íþrótt og list þannig að eðlilegt er að verja allnokkru almannafé til þess að auðvelda fólki iðkun hestamennsku.

1990–91. – 1060 ár frá stofnun Alþingis.

113. löggjafarþing. – 113. mál.

576. Nefndarálit

um tillögu til þingsályktunar um reiðvegaáætlun.

Frá allsherjarnefnd.

Nefndin hefur fjallað um tillöguna. Umsagnir bárust frá Skipulagi ríkisins, Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Náttúruverndarráði, Vegagerð ríkisins, Fjárlaga- og hagsýslustofnun og Ferðaþjónustu bænda.

Í greinargerð með tillögu þessari kemur fram að hún er flutt samhliða tveimur frumvörpum til laga sem nú eru til meðferðar í nefndum þingsins, 114. og 115. máli. Fjalla þau um breytingu á vegalögum og fjáröflun til vegagerðar. Allsherjarnefnd telur ekki ástæðu til þess að tengja tillögu þessa við þau frumvörp, enda þótt þau fjalli um náskyld atriði. Nefndin telur vert að kanna ástand reiðvega hér á landi og að gerð verði áætlun um uppbyggingu reiðvega. Það verður síðan samgönguráðherra, eða þingmanna, að meta hvort rétt sé að flytja lagafrumvörp sem kveða á um framkvæmd slíkrar áætlunar. Því er tillögugreininni breytt í þá veru að felld eru úr henni þau atriði sem nefndinni ber að fara eftir þar sem ekki er ætlast til þess að reiðvegaáætlun greini frá framkvæmdum í

smáatriðum, og eins er felld úr tillögugreininni að áætlunin skuli gerð til fjögurra ára í senn. Hins vegar leggur nefndin ríka áherslu á að í nefndinni, sem samgönguráðherra skipar, sitji fulltrúar hestamanna og sveitarstjórnarmanna og fullt samráð verði haft við samtök þeirra.

Nefndin leggur til að þingsályktunartillagan verði samþykkt með þeim breytingum sem gerð er tillaga um á sérstöku þingskjal.

Kristinn Pétursson var fjarverandi afgreiðslu málsins.

Alþingi, 1. febr. 1991.

Guðni Ágústsson, form., frsm. Jón Kristjánsson, fundaskr. Karl Steinar Guðnason, Guðrún Helgadóttir, Ingi Björn Albertsson, með fyrirvara Eggert Haukdal.

Árið 1991 var samþykkt þingsályktun á Alþingi þar sem samgönguráðherra var falið að skipa nefnd til þess „að kanna ástand reiðvega og gera reiðvegaáætlanir“. Nefnd sú sem samgönguráðherra skipaði í samræmi við þessa þingsályktun gekkst fyrir því að LH og Vegagerðin létu gera úttekt á þörfum fyrir reiðvegi og áætla kostnað við gerð þeirra. Hugmyndir um reiðleiðir voru færðar inn á kort og gerð tillaga um framkvæmdaröð.

Heildarkostnaður var á verðlagi 1998 áætlaður nálægt 1.200.m.kr. Eftir að þessari vinnu lauk gerðist lítt eða ekkert.

(1.2 ma.kr. 1998 er framreiknað með verðlagsreiknivél Hagstofu Íslands til september 2025 er **4.35 ma.kr.**).



Félagar úr hestamannafélaginu Andvara ríða til Hafravatnsréttar í maí 2011

Ljósmynd Ingibjörg G. Geirsdóttir

Viðauki H – Ríkisframlög til reiðvega 1960–2026

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Í þessum viðauka eru í fyrsta sinn tekin saman öll þekkt ríkisframlög til reiðvega frá árinu 1960 til 2026. Taflan sýnir nafnfjárhæðir hvers árs, uppreiknað verðgildi þeirra miðað við verðlag 1. júní 2026 samkvæmt verðlagsreiknivél Hagstofu Íslands og raunvirðisvísitölu (2021 = 100). Hún er grunnur að þeim greiningum, samanburði og línuritum sem birt eru í köflunum **Fjármögnun reiðvega** og **Raunvirði ríkisframlaga til reiðvega**.

Ár	Ríkisframlag	Framreiknað verðgildi	Raunvirðisvísitala (2021=100)
1960	200.000 kr.	9.415.494 kr.	5,3
1961	200.000 kr.	9.109.873 kr.	5,2
1962	200.000 kr.	8.162.201 kr.	4,6
1963	200.000 kr.	7.400.616 kr.	4,2
1964	200.000 kr.	6.328.715 kr.	3,6
1965	200.000 kr.	5.656.595 kr.	3,2
1966	200.000 kr.	5.178.856 kr.	2,9
1967	200.000 kr.	4.835.658 kr.	2,7
1968	200.000 kr.	4.361.631 kr.	2,5
1969	200.000 kr.	3.987.436 kr.	2,3
1970	200.000 kr.	3.254.687 kr.	1,8
1971	200.000 kr.	2.823.933 kr.	1,6
1972	300.000 kr.	4.203.345 kr.	2,4
1973	300.000 kr.	3.724.230 kr.	2,1
1974	500.000 kr.	4.815.871 kr.	2,7
1975	1.000.000 kr.	6.366.261 kr.	3,6
1976	1.000.000 kr.	4.438.569 kr.	2,5
1977	1.000.000 kr.	3.379.496 kr.	1,9
1978	2.000.000 kr.	5.191.013 kr.	2,9
1979	3.000.000 kr.	5.299.207 kr.	3,0
1980	5.000.000 kr.	5.704.710 kr.	3,2
1981	130.000 kr.	9.834.408 kr.	5,6
1982	130.000 kr.	6.646.747 kr.	3,8
1983	300.000 kr.	9.600.400 kr.	5,4
1984	400.000 kr.	6.818.232 kr.	3,9
1985	400.000 kr.	5.540.103 kr.	3,1
1986	400.000 kr.	4.130.246 kr.	2,3
1987	1.000.000 kr.	9.152.171 kr.	5,2
1988	1.000.000 kr.	7.255.939 kr.	4,1
1989	1.000.000 kr.	6.137.117 kr.	3,5
1990	1.000.000 kr.	4.959.309 kr.	2,8
1991	6.000.000 kr.	27.716.156 kr.	15,7
1992	6.000.000 kr.	25.865.326 kr.	14,7

1993	7.000.000 kr.	29.460.924 kr.	16,7
1994	8.000.000 kr.	32.632.745 kr.	18,5
1995	9.000.000 kr.	36.711.838 kr.	20,8
1996	13.200.000 kr.	52.130.795 kr.	29,6
1997	26.100.000 kr.	101.054.473 kr.	57,4
1998	26.500.000 kr.	100.353.164 kr.	57,0
1999	30.600.000 kr.	114.374.572 kr.	64,9
2000	36.300.000 kr.	128.280.308 kr.	72,8
2001	41.800.000 kr.	142.641.123 kr.	81,0
2002	39.000.000 kr.	121.608.589 kr.	69,0
2003	39.000.000 kr.	119.905.735 kr.	68,0
2004	42.000.000 kr.	126.084.494 kr.	71,6
2005	50.000.000 kr.	144.396.504 kr.	81,9
2006	52.000.000 kr.	143.846.856 kr.	81,6
2007	60.000.000 kr.	155.293.927 kr.	88,1
2008	62.000.000 kr.	151.678.500 kr.	86,1
2009	70.000.000 kr.	144.434.656 kr.	82,0
2010	60.000.000 kr.	116.143.166 kr.	65,9
2011	60.000.000 kr.	114.039.449 kr.	64,7
2012	60.000.000 kr.	107.059.451 kr.	60,8
2013	60.000.000 kr.	102.757.827 kr.	58,3
2014	60.000.000 kr.	99.657.402 kr.	56,6
2015	60.000.000 kr.	98.849.195 kr.	56,1
2016	60.000.000 kr.	96.770.107 kr.	54,9
2017	60.000.000 kr.	94.949.084 kr.	53,9
2018	60.000.000 kr.	92.749.576 kr.	52,6
2019	75.000.000 kr.	112.139.791 kr.	63,6
2020	75.000.000 kr.	110.267.127 kr.	62,6
2021	125.000.000 kr.	176.203.252 kr.	100,0
2022	125.000.000 kr.	166.726.256 kr.	94,6
2023	75.000.000 kr.	90.988.949 kr.	51,6
2024	100.000.000 kr.	113.745.001 kr.	64,6
2025	100.000.000 kr.	108.690.785 kr.	61,7
2026	100.000.000 kr.	103.359.484 kr.	58,7

Skýringar

Fjárveitingar til reiðvega samkvæmt vegáætlunum og síðar samgönguáætlunum Alþingis.

Árið 1981 varð myntbreyting og tvö núll voru felld aftan af krónunni.

Fjárveitingar eru ákveðnar fyrir upphaf árs en greiddar út eftir að framkvæmdum lýkur. Verðbólga getur því rýrt framkvæmdagildi þeirra innan ársins.

Viðauki I – Rafræn fylgigögn

[← Til baka í Efnisyfirlit](#)

Gögn frá málþingi um úrbætur í reiðvegamálum 14. október 2017:

vefsafn.is/is/20180208141911/http://lhhestar.is/

- [Fundargerð af málþingi um úrbætur í reiðvegamálum 14. október 2017](#)
 - [Halldór Halldórsson, formaður ferða- og samgöngunefndar LH erindi](#)
 - [Halldór Halldórsson, formaður ferða- og samgöngunefndar LH glærur](#)
 - [Sæmundur Eiríksson, ferða- og samgöngunefnd LH - Kortasjá LH - skráning og flokkun, erindi](#)
 - [Sæmundur Eiríksson, ferða- og samgöngunefnd LH - Kortasjá LH - skráning og flokkun, glærur](#)
 - [Haraldur Sigursteinsson, Vegagerðin](#)
 - [Þórður Ólafsson, framkvæmdarstjóri Vatnajökulspjóðgarðs - Reiðleiðir í þjóðgörðum](#)
 - [Ólafur Kr. Guðmundsson, varaformaður FÍB - Umferðaröryggi og hestamenn](#)
 - [Arnór Halldórsson, hdl - Veghals reiðvega](#)
 - [Begga Rist, Íslenski hesturinn - Hestatengd ferðaþjónusta](#)
 - [Gústav M. Ásbjörnsson, Landgræðsla ríkisins - Jarðvegsvernd og reiðvegir](#)
 - [Bjarki Bjarnason - Mosfellsheiðarleiðir](#)

Kaflinn *Reiðtygi fyrri alda* byggir meðal annars á grein Sigríðar Sigurðardóttur, „*Reiðtygi og klyfjareiðskapur*“, sem birt er á vef Söguseturs íslenska hestsins.

- <https://www.sogusetur.is/is/gagnabanki/greinar>

Umfjöllun um Hellsheiði og leiðir milli landshluta byggir að hluta á efni og ljósmyndum af vefnum FERLIR.

- <https://ferlir.is/hellsheidi-hellukofinn/>

Kortasjá Landsambands hestamannafélaga

- <https://www.map.is/lh>

Reiðvegahandbókin „**Reiðstígar - gerð og uppbygging**“

- [Leiðbeiningar um gerð og uppbyggingu reiðvega](#)

REIÐVEGIR ÍSLANDS

geyma sögu þjóðar á hestbaki.

Um aldir lágu leiðir milli byggða um heiðar, dali og hálendi, mótaðar af hófförum kynslóðanna. Þær voru lífæð samgangna landsins, tengdu fólk og byggðir og urðu hluti af menningu þjóðarinnar.

Í þessari bók er rakin saga reiðleiða og reiðvega á Íslandi frá landnámi til samtímans. Fjallað er um þjóðleiðir, landpósta og helstu reiðleiðir landsins, þar á meðal leiðir yfir Kjöl, Sprengisand og Hellisheiði.

Bókin byggir á áratuga vinnu við skráningu reiðleiða og veitir heildstæða mynd af þróun þeirra, stöðu og áskorunum. Hún varpar ljósi á mikilvægi reiðvega sem hluta af innviðum landsins, menningararfi og þeirri hefð sem enn lifir í íslenskri hestamennsku.

Reiðvegir Íslands eru ekki aðeins saga liðins tíma — heldur lifandi slóðir í landslagi og minni þjóðarinnar.

Halldór H. Halldórsson hefur um áratugaskeið komið að málefnum reiðvega og samgangna innan hestamenskunnar og tekið virkan þátt í uppbyggingu, skráningu og stefnumótun á því sviði. Bókin byggir á þeirri reynslu og áratuga söfnun heimilda um reiðleiðir landsins.

