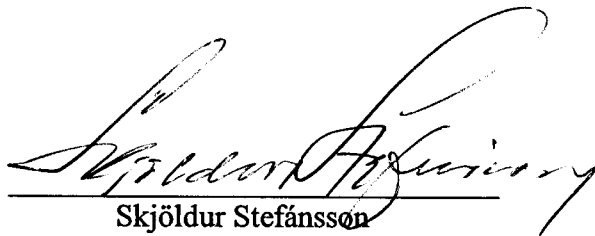


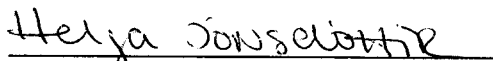
Sturla Böövarsson, samgönguráðherra,  
Samgönguráðuneytinu  
Hafnarhúsinu við Tryggvagötu


26. febrúar 2003

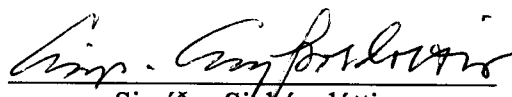
Í framhaldi af ársþingi Landssambands hestamannafélaga skipaði samgönguráðherra nefnd þann 16. september 2002, til að gera tillögur um hvernig viðbótarfjármagns yrði aflað til gerðar reiðvega. Í skipunarbréfi hennar kom fram að hafa skyldi hliðsjón af því að hlutfallslega yrði ekki veitt miklu meira 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 Sigþórsdóttir

  
Valgarður Hilmarsson

27/2'03

JAM01100013

031

*Nefnd*  
*um viðbótarfjáröflun til reiðvega*  
*Febrúar 2003*

*Skjöldur Stefánsson, formaður*  
*Helga Jónsdóttir*  
*Kristín H. Sigurbjörnsdóttir*  
*Sigríður Sigþórsdóttir*  
*Valgarður Hilmarsson*

*Rúnar Guðjónsson, starfsmaður*

*Samgönguráðuneytið*  
*Hafnarhúsinu við Tryggvagötu*  
*150, Reykjavík*  
*[www.samgonguraduneyti.is](http://www.samgonguraduneyti.is)*

## Efnisyfirlit

• Aðdragandi að skipun nefndarinnar.....	2
• Niðurstöður nefndarinnar.....	2
• Sérálit fulltrúa fjármálaráðuneytisins.....	2
• Inngangur.....	3
• <b>Bílar taka við hlutverki hestsins.....</b>	<b>3</b>
• <b>Sambúð akandi og ríðandi umferðar.....</b>	<b>3</b>
• <b>Ríðandi umferð og umhverfi.....</b>	<b>4</b>
• Hestamennska á Íslandi.....	4
• <b>Hrossaeign.....</b>	<b>4</b>
• <b>Gildi hestamennsku á Íslandi.....</b>	<b>4</b>
• Fjárveitingar til reiðvega.....	5
• <b>Úthlutun fjár af vegáætlun.....</b>	<b>6</b>
• <b>Framlög sveitarfélaga.....</b>	<b>7</b>
• Vinna að málum tengdum reiðleiðum.....	7
• <b>Samkomulag Vegagerðarinnar og Landssambands hestamannafélaga.....</b>	<b>7</b>
• <b>Þingsályktun 1991.....</b>	<b>7</b>
• <b>Niðurstöður tveggja nefnda 1999.....</b>	<b>7</b>
• 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 þann 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 hagsmunaaðilum.

Í nefndinni áttu sæti:

Skjöldur Stefánsson, útibússtjóri, formaður, skipaður af ráðherra án tilnefningar

Helga Jónsdóttir, tilnefnd af fjármálaráðuneytinu

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 þess hafa formaður og starfsmaður hist nokkrum sinnum vegna starfsins. Hún fékk til fundar við sig fulltrúa frá Samtökum ferðaþjónustunnar, 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 ½ % af áætluðum gjaldeyrstekjum Íslendinga, sem rekja má til hestatengdrar ferðaþjónustu. 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 ferðaþjónustu 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 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 ½ % af áætluðum gjaldeyrstekjum 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 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 Lands sambands 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 býli 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 þó 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 þeim 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 þekkest. 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 áruna 1990 og 2002 jókst hann úr 88,8 km. / klst. að meðaltali í 93,5 km. / klst., sem er rúmlega 5% aukning. Sumstaðar getur umferð beggja farið saman en annarsstaðar 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.

Ferðaþjónusta tengd hestamennsku eykur þessa þörf einnig en nánar verður vikið að vægi hennar síðar.

## Ríðandi umferð og umhverfi

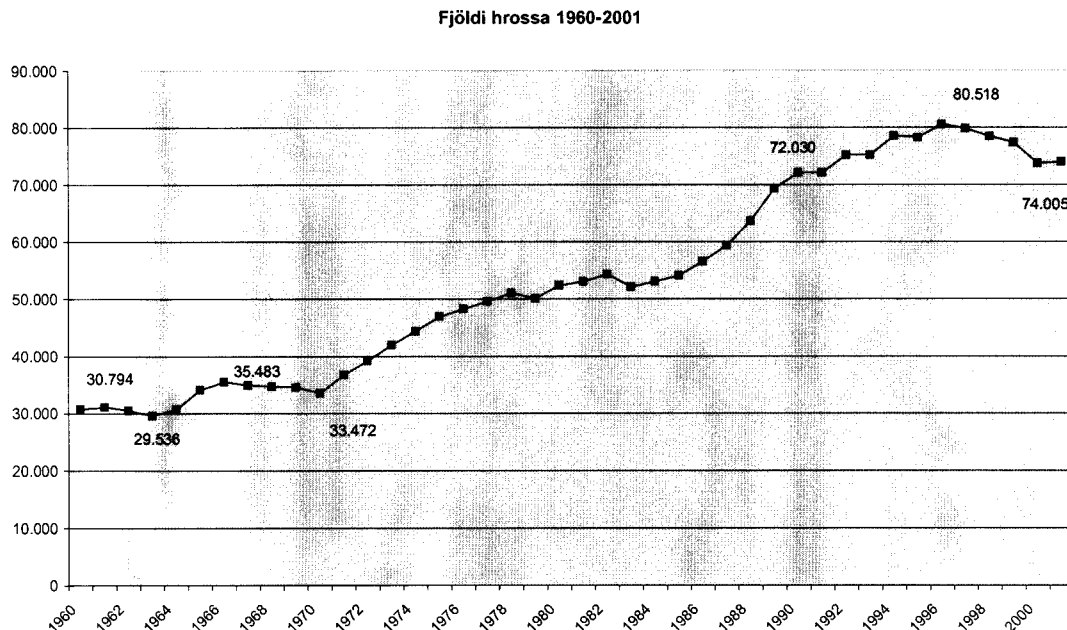
Vaxandi ásókn hestamanna, innlendra og erlendra, í hestaferðir hefur valdið sífellt meiri niðurníðslu reiðvega, sérstaklega þó á hálendinu. Víða hefur ríðandi umferð markað leiðir í landið án þess að sérstakir vegir hafi verið lagðir. Land hefur víða látið á sjá. Í sumum tilfellum er ástand reiðvega með þeim hætti að fyrirtæki sem selja hestaferðir sjá sig knúin til að hætta að bjóða þær ferðamönnum vegna umhverfisáhrifa.

## Hestamennska á Íslandi

### Hrossaeign

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 tólmstundaiðju auk þess sem mikið af hrossum eru notuð til ferðaþjónustu. Hrossarækt og útflutningur hrossa hefur stóraukist frá því sem áður var og hestamennska hefur orðið sífellt vinsælla tólmstundagaman. Frá árinu 1960 hefur hrossaeign þróast eins og sést á mynd 1.

### Mynd 1.



Heimild: Forðagæsluskýrslur Bændasamtakanna og Hagstofan; tafla 4.12 Heildarfjöldi búfjár 1703 – 1990

### Gildi hestamennsku á Íslandi

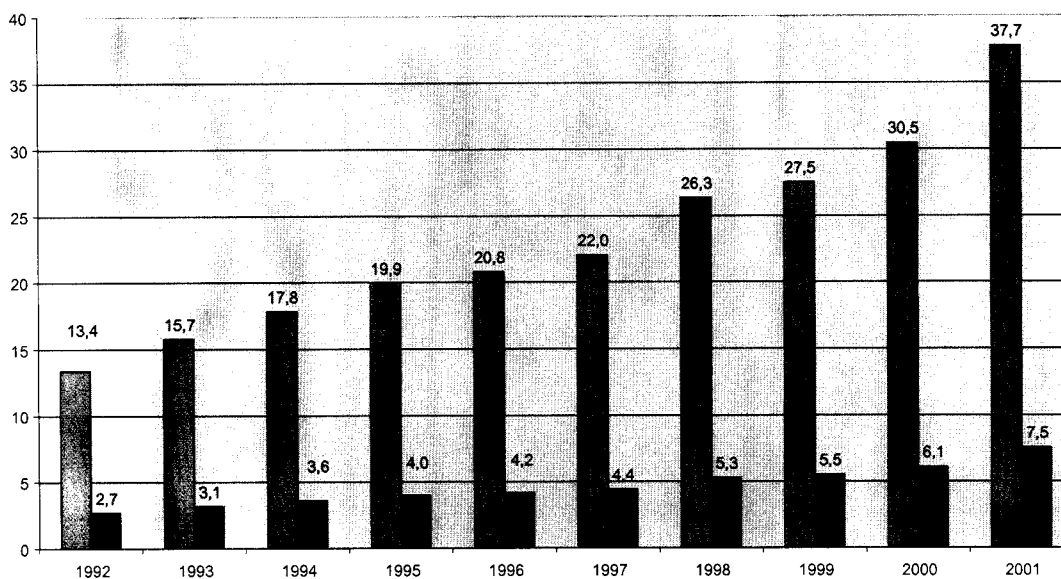
Áætlað hefur verið að um 20 þúsund íslendingar stundi hestamennsku að staðaldri. Þar af eru um 8 þúsund íslendingar skráðir félagar í 48 hestamannafélögum. Ferðir á hestum hafa margfaldast bæði í byggð og í óbyggðum og fjöldi hesta sem fer um reiðvegi er umtalsverður.

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 reiðtúr í nágrenni hestaleigna 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.

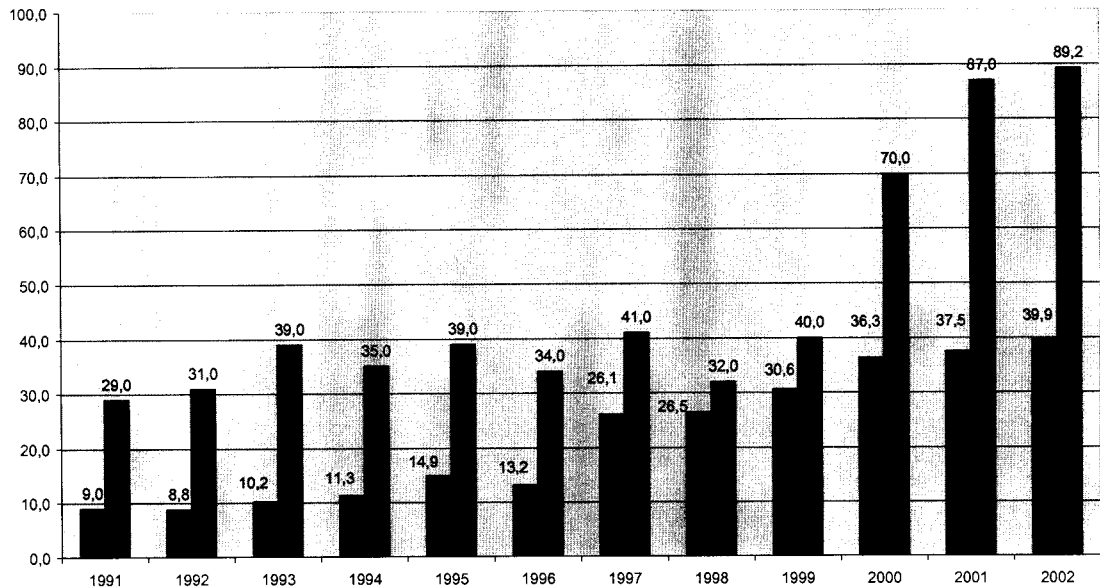
Tekjur af hestamennsku eru umtalsverðar og eftir miklu að slægjast takist að auka ferðalög erlendra hestamanna hingað.

## 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 skv. vegáætlun 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 til LH



Heimild: skýrslur samgönguráðherra um framkvæmd vegáætlunar og upplýsingar frá Landssambandi hestamanna. Júlígjöld 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 hestamanna.

Umsóknir hestamannafélaga til Landssambands hestamannafélaga um fé til uppbyggingu og viðhalds er langt umfram það reiðvegafé sem til ráðstöfunar er ár hvert. Fjárförfin 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
	<u>m. kr.</u>	<u>m. kr.</u>	<u>m. kr.</u>
Framlög á tímabilinu	183	200	220
Framlög á ári meðalt.	45,8	50	55

### Úthlutun fjár af vegáætlun

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 skipulagsyfirvöld 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 tillögur 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 áningahólfa á miðhálandinu. Hún gerði einnig tillögu um að veitt yrði fé til reiðvega af vegáætlun.

Seinni nefndin gerði tillögur um flokkun vega eftir legu og hlutverki í stofnleiðir, þéttbýlisleiðir og héraðsleiðir og að í sambandi við gerð vegáætlunar yrðu reiðvegir skráðir í samræmi við þá 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 vegáætlun. Í því sambandi gerðu þær tillögur um að reiðvegir yrðu nefndir í 9. gr. vegalaga sem sérstakur vegaflokkur og að þeirra væri getið meðal vega sem hægt væri 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. Vegerðin hefur unnið tillögu að skráningarkerfi fyrir reiðvegi á Norðvesturlandi sem nú er til skoðunar. Þá 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 ferðapjónustu. 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 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 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 hestaleigufyrirtæki 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. á ári.

◆ Gjald á þá veltu sem erlendir hestaferðamenn skapa: Nefndin vill þó í þessu sambandi benda á að með fjarlægari tengslum á milli njótenda og greiðenda verða slíkar aðgerðir æ ómarkvissari og ekki með vissu hægt að segja að tengsl séu á milli þeirra sem greiða slíkar álögur og þeirra sem nota hér reiðvegi.

◆ Sérstök fjárveiting á fjárlögum, umfram tekjur vegasjóðs, til reiðvega, með vísun til þeirra tekna sem hljótast af ferðamönnum sem hingað koma vegna hestsins. Á árinu 2001 voru, að mati nefndarinnar, gjaldeyrstekjur vegna hestatengdrar ferðaþjónustu u. þ. b. 7,5 milljarðar króna.

## Tillögur nefndarinnar

▪ Á næstu fjórum árum þ. e. 2004 - 2007 verði varið til reiðvegagerðar fé sem nemur ½ % af áætluðum gjaldeyrstekjum Íslendinga, sem rekja má til hestatengdrar ferðaþjónustu. 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 ferðaþjónustu 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 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 næstur fjórum árum verði varið til reiðvegagerðar fé sem nemur ½ % af áætluðum gjaldeyrstekjum 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 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.

## Fylgiskjöl

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



## HAGTÖLUR SEÐLABANKANS

Janúar I  
Greiðslujöfnuður og  
erlend staða

### Ferðalög milli landa. Tekjur og gjöld

Í milljónum króna

	Tekjur af erlendum ferðamönnum			Ferðaútgjöld	
	Tekjur alls	Neysla innanlands <sup>1</sup>	Fargjalda- tekjur	Íslendinga erlendis <sup>1</sup>	Gengi USD
1990	13.572	8.806	4.766	16.635	58,23
1991	14.157	8.684	5.473	17.685	59,04
1992	13.362	8.124	5.238	16.886	57,52
1993	15.747	9.764	5.983	18.261	67,74
1994	17.804	10.595	7.209	17.892	69,83
1995	19.915	12.004	7.911	18.194	64,69
1996	20.755	11.722	9.033	20.472	66,50
1997	22.006	12.021	9.985	22.893	70,78
1998	26.336	14.633	11.703	28.049	70,92
1999	27.498	16.070	11.428	31.487	72,22
2000	30.459	17.967	12.492	37.082	78,66
2001	37.720	22.881	14.839	36.401	97,53
<b>Ársfjórðungar</b>					
2002,3	15.537	9.741	5.796	9.598	86,17
2002,2	9.426	5.345	4.081	8.644	92,64
2002,1	5.333	3.156	2.177	6.586	101,17
2001,4	6.850	4.371	2.479	8.528	104,60
2001,3	16.524	10.438	6.086	10.787	99,97
2001,2	9.364	5.204	4.160	10.132	99,33
2001,1	4.982	2.868	2.114	6.954	86,00
2000,4	6.069	3.655	2.414	9.487	86,00
2000,3	13.091	8.051	5.040	11.111	80,21
2000,2	7.228	3.921	3.307	9.765	75,32
2000,1	4.071	2.340	1.731	6.719	72,81
1999,4	5.290	3.223	2.067	8.381	71,49
1999,3	11.738	7.118	4.620	9.008	73,13
1999,2	6.715	3.635	3.080	7.895	73,57
1999,1	3.755	2.094	1.661	6.203	70,77
1998,4	5.552	3.379	2.173	8.077	69,19
1998,3	11.136	6.280	4.856	8.081	70,89
1998,2	6.215	3.105	3.110	6.898	71,35
1998,1	3.433	1.869	1.564	4.993	72,38
1997,4	4.353	2.518	1.835	6.641	71,26
1997,3	9.195	5.325	3.870	6.770	71,58
1997,2	5.351	2.672	2.679	5.310	70,49
1997,1	3.107	1.506	1.601	4.172	69,70
1996,4	4.087	2.426	1.661	5.821	66,61
1996,3	9.025	5.336	3.689	5.946	66,43
1996,2	4.980	2.543	2.437	5.102	66,96

1996,1	2.663	1.417	1.246	3.600	66,06
1995,4	3.786	2.314	1.472	5.106	64,79
1995,3	8.034	4.914	3.120	5.162	64,48
1995,2	4.698	2.558	2.140	4.292	63,34
1995,1	3.397	2.218	1.179	3.634	66,05
1994,4	3.580	2.260	1.320	4.945	67,73
1994,3	7.806	4.818	2.988	5.163	68,23
1994,2	4.175	2.239	1.936	4.364	70,94
1994,1	2.243	1.278	965	3.420	72,05
1993,4	3.120	2.013	1.107	4.936	71,11
1993,3	6.964	4.226	2.738	5.168	70,82
1993,2	3.615	2.209	1.406	4.581	63,84
1993,1	2.048	1.316	732	3.576	64,58
1992,4	2.618	1.732	886	4.755	59,58
1992,3	5.747	3.541	2.206	4.992	54,25
1992,2	3.234	1.821	1.413	3.955	58,01
1992,1	1.763	1.030	733	3.184	58,33
1991,4	2.795	1.937	858	4.740	58,40
1991,3	6.385	4.034	2.351	5.623	61,28
1991,2	3.286	1.738	1.548	4.144	60,75
1991,1	1.691	975	716	3.178	55,59
1990,4	2.687	1.852	835	4.117	54,82
1990,3	5.942	3.816	2.126	5.409	57,34
1990,2	3.042	1.784	1.258	4.068	60,29
1990,1	1.901	1.354	547	3.041	60,69

---

1 Skv. upplýsingum um gjaldeyrisyfærslu í bönkum og greiðslukortanotkun

---

Heimild: Tölfræðisvið SÍ.

**Tafla 4.12. Heildarfjöldi búfjár 1703–1990**

*Table. 4.12. Number of livestock 1703–1990, summary*

Ár Year	Nautgripir Cattle	Sauðfé Sheep	Hross Horses	Geitur Goats
1703	35.860	278.994	26.910	818
1760	...	356.927	...	...
1770	30.096	140.056	32.689	755
1783	20.067	236.251	35.939	...
1784	9.804	49.615	8.683	...
1785	17.567	64.459	12.786	335
1791	20.570	153.551	17.344	...
1795	22.488	241.171	22.599	...
1800	23.296	304.198	30.300	...
1801	22.247	225.306	27.590	...
1802	20.016	133.259	24.704	...
1804	20.325	151.832	26.524	...
1810	21.855	232.972	27.151	...
1813	20.516	206.248	25.366	...
1815	23.177	247.983	26.725	...
1817	22.549	241.311	26.581	...
1819	22.347	245.711	26.750	...
1820	23.123	260.156	28.166	...
1821	24.540	276.492	30.040	...
1822	24.217	252.115	28.443	...
1823	25.364	277.696	30.192	...
1824	23.768	278.573	30.801	...
1825	25.015	309.710	32.975	...
1826	24.177	289.911	31.114	...
1827	24.241	279.264	34.490	...
1828	25.005	293.457	34.369	...
1829	27.322	340.712	36.629	...
1830	28.012	370.182	38.131	...
1831	27.786	386.764	38.227	...
1832	27.321	378.002	38.039	...
1833	27.862	392.303	38.611	...
1834	27.603	398.839	39.307	...
1835	23.741	361.020	35.775	...
1836	20.630	271.851	34.891	...
1837	20.345	270.419	32.539	...
1838	21.972	289.990	32.059	...
1839	23.514	323.862	32.237	...
1840	22.667	343.521	32.209	...
1841	22.548	366.406	32.521	...
1842	23.775	418.292	34.362	...
1843	23.753	420.688	33.798	...
1844	22.760	384.888	33.265	...
1845	23.714	421.378	34.582	...
1846	24.326	436.205	35.064	...
1847	24.286	433.143	36.155	...
1848	26.319	449.921	37.105	...
1849	25.523	421.150	37.557	...
1850	26.109	454.835	38.989	...
1851	25.566	476.394	39.784	...
1852	24.917	481.650	41.132	...
1853	26.872	516.853	43.274	914

1854	27.312	507.387	43.217	823
1855	27.410	489.932	43.148	816
1856	26.208	469.696	43.091	792
1857	27.839	474.709	43.910	807
1858	30.912	382.529	43.335	807
1859	31.191	310.649	42.494	727
1860	...	...	...	...
1861	27.717	326.664	43.725	532
1862	27.636	357.740	43.781	457
1863	25.303	349.289	39.850	419
1864	23.096	349.324	38.242	...
1865	22.396	381.578	37.583	322
1866	22.472	393.295	37.215	287
1867	20.670	368.591	35.618	226
1868	19.292	351.167	33.373	...
1869	19.790	356.701	32.355	253
1870	...	...	...	...
1871	20.814	366.080	31.416	234
1872	22.409	379.723	31.505	201
1873	25.039	416.550	31.490	170
1874	24.023	428.713	32.993	141
1875	22.540	424.121	34.193	140
1876	22.500	415.339	33.776	164
1877	23.281	437.286	36.093	185
1878	23.088	453.961	37.157	182
1879	22.948	500.343	39.702	233
1880	23.337	515.364	41.342	306
1881	23.233	524.836	42.376	169
1882	19.900	424.128	35.512	26
1883	18.164	337.342	31.851	78
1884	19.950	406.222	34.383	23
1885	20.943	426.440	35.078	55
1886	18.636	400.780	32.413	60
1887	...	...	...	...
1888	17.998	374.123	29.318	8
1889	18.546	402.254	30.302	55
1890	20.947	445.855	31.281	87
1891	22.635	500.091	33.810	80
1892	22.763	555.133	35.325	104
1893	20.048	519.298	35.673	110
1894	21.526	556.257	37.616	57
1895	22.327	554.014	39.902	77
1896	23.713	594.915	42.255	99
1897	23.109	537.487	42.470	188
1898	21.983	517.614	44.134	235
1899	22.452	500.479	41.942	225
1900	23.569	469.477	41.654	278
1901	25.674	482.189	43.199	340
1902	26.992	491.799	45.046	323
1903	26.540	486.347	46.475	344
1904	25.598	495.170	47.545	401
1905	26.847	543.312	48.975	439
1906	26.159	549.563	48.908	387
1907	24.367	526.195	46.592	581
1908	23.413	513.418	45.121	520
1909	24.755	557.127	44.372	561



1910	26.438	578.634	44.415	660
1911	25.982	574.053	43.879	671
1912	26.285	600.181	45.847	846
1913	26.963	634.964	47.160	925
1914	25.379	585.022	46.644	1.021
1915	24.732	555.971	46.618	1.127
1916	26.176	589.343	49.146	1.358
1917	25.653	603.697	51.327	1.367
1918	24.311	644.971	53.218	1.704
1919	22.988	564.683	51.575	1.816
1920	23.497	578.768	50.645	2.007
1921	23.733	553.910	49.320	2.238
1922	26.103	571.248	51.042	2.509
1923	25.853	550.190	50.429	2.496
1924	26.949	583.180	51.009	2.610
1925	26.281	565.695	51.524	2.492
1926	27.857	590.037	52.868	2.753
1927	28.912	599.947	53.084	2.810
1928	30.023	627.140	52.245	2.845
1929	30.070	640.031	50.657	2.898
1930	30.083	690.178	48.939	2.983
1931	29.579	691.045	47.542	2.857
1932	30.015	706.415	46.328	2.644
1933	31.950	728.492	45.444	2.753
1934	34.566	699.107	44.888	2.800
1935	35.608	656.113	44.926	2.314
1936	36.995	653.350	46.045	2.028
1937	37.886	655.356	47.272	1.807
1938	36.696	591.948	49.018	1.740
1939	37.412	593.785	52.545	1.604
1940	39.732	627.941	55.876	1.628
1941	39.778	637.067	57.968	1.568
1942	41.416	650.681	61.071	1.478
1943	39.918	617.955	61.876	1.376
1944	36.415	538.886	60.363	1.095
1945	37.252	532.285	58.731	811
1946	38.444	510.931	54.720	721
1947	41.633	454.255	46.106	593
1948	43.089	444.741	43.556	551
1949	43.041	401.869	41.812	290
1950	44.505	415.544	42.280	207
1951	43.842	410.894	41.411	207
1952	42.956	445.939	38.054	165
1953	45.229	543.060	38.076	166
1954	47.328	635.080	37.186	138
1955	45.501	657.572	35.217	131
1956	47.508	706.291	33.928	105
1957	49.036	769.777	33.055	98
1958	48.022	774.571	31.033	92
1959	49.865	794.933	30.183	99
1960	53.377	833.841	30.794	105
1961	55.744	829.774	31.108	117
1962	55.901	777.300	30.482	87
1963	57.211	736.381	29.536	91
1964	59.751	761.926	30.727	122
1965	59.543	846.674	34.083	...

1966	54.535	850.242	35.483	...
1967	52.289	829.067	34.885	218
1968	52.274	820.166	34.671	...
1969	53.401	780.462	34.498	...
1970	53.294	735.543	33.472	...
1971	59.197	786.234	36.706	235
1972	65.280	828.589	39.209	238
1973	67.338	845.796	41.918	266
1974	66.530	863.638	44.330	284
1975	61.785	860.778	46.925	222
1976	60.783	870.848	48.205	275
1977	62.677	896.192	49.528	300
1978	62.789	890.807	51.019	292
1979	57.172	796.755	50.067	232
1980	59.933	827.927	52.346	220
1981	60.580	793.969	52.995	222
1982	64.503	748.457	54.251	242
1983	68.544	711.906	52.056	212
1984	72.686	714.371	53.010	260
1985	72.920	710.190	54.087	280
1986	71.214	675.469	56.489	262
1987	69.027	624.087	59.319	264
1988	70.944	587.155	63.606	288
1989	72.789	560.920	69.238	323
1990	74.903	548.707	72.030	345

**Skýringar** Notes: Sjá ennfremur skýringar við töflu 4.13. See also notes to Table 4.13.

<sup>1</sup> Tala geita 1785 á með réttu við Norður- og austuramtið 1786, í öðrum ömtum var líklega afar fátt um geitfé.

*The number of goats 1785 refers to the North and East Region in 1786.*

**Heimildir** Sources: Búnaðarskýrslur [1703–1990].

**Þróun meðalhraða á þjóðvegum 1990 - 2002.**

1990	88,8
1991	89,9
1992	90,0
1993	90,0
1994	90,9
1995	91,7
1996	92,3
1997	93,5
1998	94,1
1999	94,0
2000	94,1
2001	94,3
2002	93,5

Heimild: Vegagerðin

**Heildarakstur á þjóðvegum**

1975	407733
1976	410577
1977	451657
1978	453662
1979	448531
1980	471619
1981	485260
1982	499739
1983	485045
1984	524055
1985	579178
1986	605876
1987	725772
1988	772975
1989	795437
1990	805758
1991	888862
1992	894228
1993	892122
1994	920959
1995	929824
1996	981382
1997	1002745
1998	1050164
1999	1121258

Heimild: Vegagerðin

S a m k o m u l a g

mílli Landssambands hestamannafélaga og Vegagerðar ríkisins um gerð reiðvega.

Samstarfsnefndir skulu jafnframt, þar sem þörf krefur, gera tillögur um gerð reiðleiða meðfram stofnbrautum og þjóðbrautum, sem þegar hafa verið byggðar.

Þá skal samstarfsnefnd fylgjast með reiðleiðum, sem gerðar verða samkvæmt framanskráðu og gera tillögur um viðhald þeirra, eftir því sem þörf krefur.

1. gr.

Þegar stofnbrautir eða þjóðbrautir með bundnu slitlagi eru lagðar út frá þéttbýlissvæðum eða annars staðar, þar sem búast má við mikilli umferð, skal þess gætt að hæga framkvæmdum á þann veg, að umferð ríðandi manna megi verða sem greiðust, t.d. með gerð reiðvega á vegsvæði meðfram vegum, ef þess er kostur, enda hafi komið um það tillaga frá samstarfsnefnd, sbr. 2. og 3. gr.

2. gr.

Í hverju umdæmi skal starfa samstarfsnefnd skipuð fulltrúa Vegagerðar ríkisins og tveimur fulltrúum frá Landssambandi hestamannafélaga.

3. gr.

Samstarfsnefndir skulu fylgjast með áætlunum um gerð þjóðvega með bundnu slitlagi og semja álitgerðir um lausn á umferðarmálum ríðandi manna, sem lagðar skulu fyrir hönnunaraðila til athugunar og eftirbreyttni með hæfilegum fyrirvara.



Samstarfsnefnd skal jafnan eiga aðgang að upplýsingum um áformaða reiðvegi hjá hönnunaraðila.

4. gr.

Ágreiningi sem upp kann að koma innan samstarfsnefndar, er heimilt að vísa til vegamálastjóra eða fulltrúa hans og stjórnar L.H., sem ber að fjalla sameiginlega um ágreiningsmál og leita lausnar á þeim.

Reykjavík 07.05.1982

F.h. Landssambands hestamannafél. F.h. Vegagerðar ríkisins

Hægt er að sækja Word Perfect útgáfu af skjalinu, sjá upplýsingar um uppsetningu á Netscape fyrir Word Perfect skjöl.

---

**1990--91. -- 1060 ár frá stofnun Alþingis.  
113. löggjafarþing. -- 113 . mál.**

**Sp.**

**594. Þingsályktun**

um reiðvegaáætlun.

(Afgreidd frá Sp. 7. febr.)

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að skipa nefnd með þátttöku samtaka hestamanna og sveitarfélaga til þess að kanna ástand reiðvega og gera reiðvegaáætlun.

Hægt er að sækja Word Perfect útgáfu af skjalinu, sjá upplýsingar um uppsetningu á Netscape fyrir Word Perfect skjöl.

1990. -- 1060 ár frá stofnun Alþingis.

113. löggjafarþing. -- 113 . mál.

Sp.

### 117. Tillaga til þingsályktunar

um reiðvegaáætlun.

Flm.: Guðmundur G. Þórarinnsson, Jón Kristjánsson, Valgerður Sverrisdóttir,

Páll Pétursson, Alexander Stefánsson, Ólafur Þ. Þórðarson,

Guðni Ágústsson, 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:

1. Gera skal reiðvegaáætlun til fjögurra ára í senn og forgangsraða skal verkefnum.
2. 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.
3. Bæta skal aðstöðu hestamanna á þjóðvegum og haga þannig að öryggi gegn slysum verði sem mest.
4. Viðurkenna skal í raun umferð ríðandi manna sem hluta af samgöngum landsmanna.
5. Friðlýsa þarf fornar reiðleiðir og halda þeim við.
6. Við mat umferðar á hestum skal höfð hliðsjón af hesthúshverfum, skeiðvöllum, hrossabúum, hagagöngu, staðsetningu gisti - og ferðamannastaða og veitinga - og útivistarstaða.
7. Hafa skal hlið á girðingum þar sem alfaraleiðir og girðingar skerast.
8. Tryggja skal vernd svæða og leiða sem hafa gildi vegna náttúrufegurðar og skilyrða sem gera þau að eftirsóknarverðu reiðlandi.
9. 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 hesthúsahverfa, skeiðvalla, 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. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> metri á hæð. Aðstaða þarf að vera til að brynna hestunum og æskilegt að hey geti verið til sölu. Við gististaði, tjaldstæði og orlofsbúðir þarf að hafa aðstöðu til hagbeitar, þar þurfa að vera hrossaréttir og geymslur fyrir reiðtygi.

Ferðaðþjónusta 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 undanförunum 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 slyshætta 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 tómsunda og íþróttamála og einnig til lista. Hestamennska er hin göfugasta tómsundaiðja og auk þess bæði íþrótt og list þannig að eðlilegt er að verja allnokkru almannafé til þess að auðvelda fólki iðkun hestamennsku.



## Fjárveitingar af vegafé til reiðvega og umsóknir til Landssambands hestamannafélaga

	Fjárveitingar í		Umsóknir til
	Vegafé m. kr. á verðlagi í		Landssambands
	í m. kr.	júlí 2002	hestamannafélaga í
			m. kr.
1979	0,0 *	1,5	
1980	0,1	1,4	
1981	0,1	1,4	
1982	0,1	1,7	
1983	0,3	2	
1984	0,5	2,9	
1985	0,5	2,1	
1986	0,9	3,1	
1987	1	2,8	
1988	3	6,9	
1989	3	5,8	
1990	4,8	7,8	
1991	6	9,0	29,0
1992	6	8,8	31,0
1993	7	10,2	39,0
1994	8	11,3	35,0
1995	11	14,9	39,0
1996	10	13,2	34,0
1997	21	26,1	41,0
1998	22	26,5	32,0
1999	26	30,6	40,0
2000	32	36,3	70,0
2001	35	37,5	87,0
2002	39,9	39,9	89,2

Heimild: skýrslur samgönguráðherra um framkvæmd vegáætlunar og upplýsingar frá Landssambandi hestamanna  
 Júlígjildi byggingarvísitölu 1979-2002 eru notuð þegar reiknað er til verðlags

\* Ath! árið 1979 eru framlög til reiðvega 35 þús. nýkrónur.