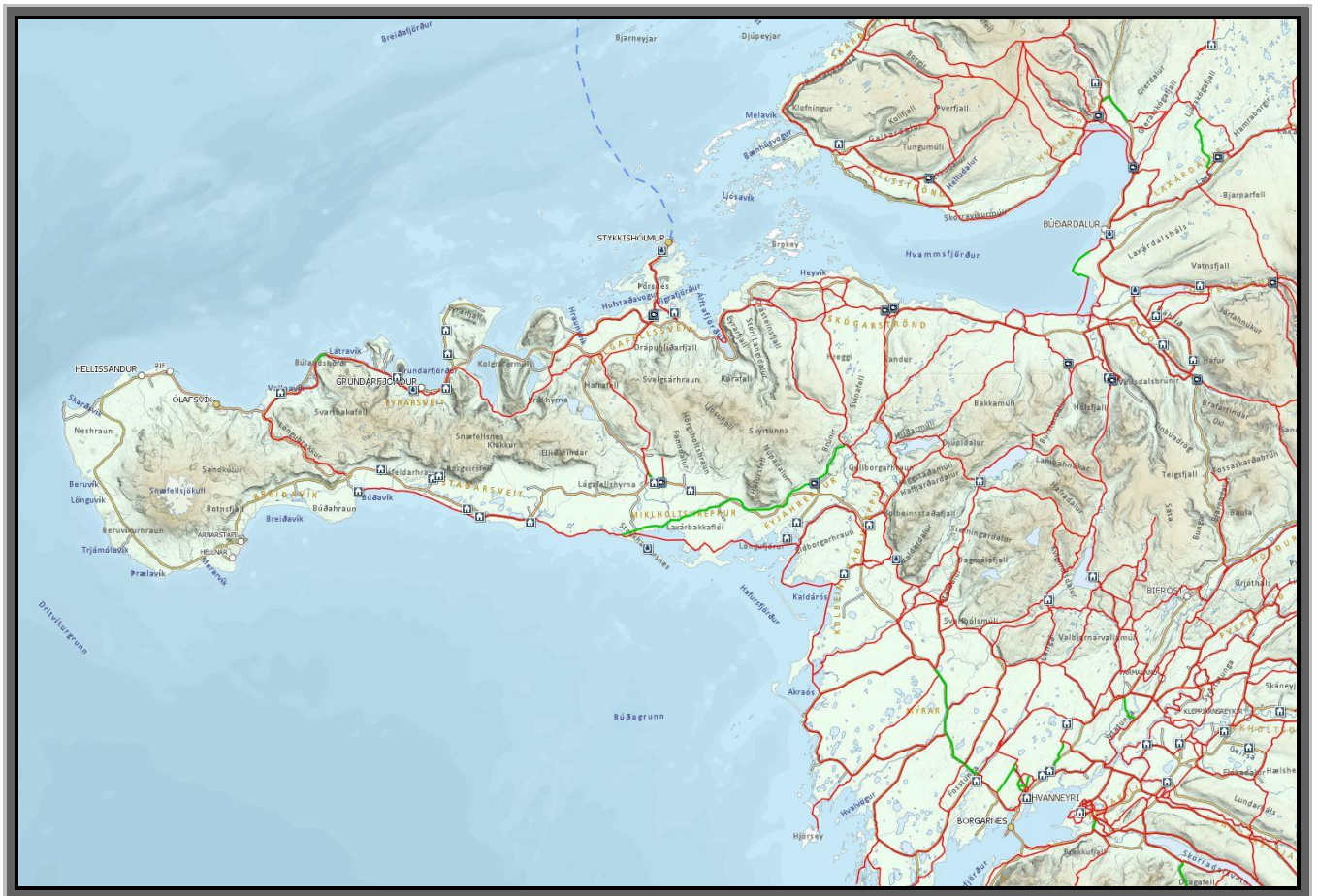


FERÐA- OG SAMGÖNGUNEFND LH

Skýrsla 2015-2016.



*Úr kortasjá;
Reiðleiðir á Snæfellsnesi*

Loftmyndir / Sæmundur Eiríksson

FERÐA- OG SAMGÖNGUNEFND.

Ferða- og samgöngunefnd LH skipa formenn svæðisbundnu reiðveganeftndanna ásamt formanni og varaformanni skipuðum af LH, þessi skipa nefndina 2016.

Nöfn:	Tölvupóstföng:	Símar:
Halldór H. Halldórsson formaður	bilamalunh@gmail.com	892 8678
Sæmundur Eiríksson SV svæði varaform.	klopp@simnet.is	699 7747
Einar Á. Sæmundsen Suðursvæði 1	ainar@thingvellir.is	891 6764
Hermann Árnason Suðursvæði 2	sirmag@simnet.is	894 2628
Ragnar F. Kristjánsson Vestursvæði	ragnarf@lbhi.is	892 6388
Kristján Þorbjörnsson N.V.svæði	8201@tdm.is	892 1713
Örn Viðar Birgisson N.A. svæði	ornvidarbirgisson@gmail.com	844 1045
Halldór Halldórsson Austursvæði	bilamalunh@gmail.com	892 8678



Ferða- og samgöngunefnd LH:

Störf Ferða- og samgöngunefndar voru með hefðbundnum hætti sl. starfsár. Fundur í nefndinni var haldinn 18. mars sl. í húsakynnum ÍSÍ í Laugardal, fundargerð þess fundar er hér aftar í skýrslunni. Að öðru leyti hafa samskipti nefndarmanna verið með rafrænum hætti eða símleiðis. Ekki hefur enn verið skipaður formaður sameiginlegrar reiðveganeftndar á austursvæði. Formaður Ferða- og samgöngunefndar gætir hagsmuna félaga á austursvæði meðan það ástand varir.



Dómur Hæstaréttar í svo kölluðu Munkaþverár máli var kveðinn upp 17. nóvenber 2015, úrskurður Hæstaréttar fer hér á eftir.

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 öikumenn 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 almenningsþarfur 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 hnekkj 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 haldþættar 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 dæmdu 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 umhverfisráðherra 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 náð 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 tugi 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 ristahlíð, 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 áfrýjandi 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 frjálstrar 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 almenningsþörf 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 stefnda hefur þegar verið gert í þágu almenningsþarfur 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 hnekkkt málatilbúnaði 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 núgildandi 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 haldþærar skýringar á ástæðum þess að ekki hafi verið lagt mat á hvort almenningsþörf 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.



Heildarkostnaður vegna þessa málareksturs og metsnefndar eignarnámsbóra nemur kr. 11.048.865,- og er tekið af reiðvegafé vegaáætlunar.



Í framhaldi af dómi Hæstaréttar í málinu óskaði undirritaður eftir fundi með Vegagerðinni og aðilum málsins til að ræða niðurstöðu dómsins og hvaða afleiðingar hann gæti haft á reiðleiðir almennt.

Fundur vegna dóms Hæstaréttar í Munkaþverármáli.

Fundur hjá Vegagerðinni Borgartúni 7 þriðjudaginn 17. nóv. 2015 kl 15:00. Fundurinn var haldin að ósk formanns Samgöngunefndar LH. Mætt voru Gunnar Gunnarsson aðstoðarvegamálastjóri, Stefán Erlendsson lögfræðingur Vegagerðarinnar, Jón Eðvald Malmqvist lögmaður hmf. Funa í málinu, Jóna Dís Bragadóttir varaformaður LH, Sæmundur Eiríksson varaformaður Samgöngunefndar LH, Halldór Halldórsson formaður Samgöngunefndar LH og í höfuðstöðvum Vegagerðarinnar á Akureyri (fjarfundur) voru þeir Valur Ásmundsson formaður Funa og Karl Frímansson sveitarstjóri Eyjafjarðarsveitar.

GG stýrði fundi og fól JEM að fara lauslega yfir dóm Hæstaréttar, JEM reifaði dóm Hæstaréttar og taldi hann mun betri en dóm héraðsdóms þó svo niðurstaðan væri sú sama. Hæstiréttur viðurkennir að almannaþörf hafi verið og sé fyrir hendi vegna öryggissjónarmiða þó svo að dómurinn bendi á að leita beri annara leiða fyrir reiðveg en að skerða eignarrétt landeiganda frekar en orðið hafi með annari vegagerð um land Munkaþverár.

GG hnaut um þessa afstöðu Hæstaréttar, kannaðist ekki við að land hafi verið tekið eignarnámi undir þjóðveg í landi Munkaþverár eða annars staðar á þessu svæði. Menn hefðu sjálfviljugir lagt til land undir akvegi um héraðið og heimreiðar að býlum sínum.

HH spurði um þýðingu dóms Hæstaréttar varðandi reiðvegi um eignarlönd, ef t.d. landeigandi lokaði fyrir ríðandi umferð um land sitt, fátt var um svör hjá fundarmönnum. HH velti einnig upp álitum Hæstaréttar að reiðvegur um land Munkaþverár yrði í einkaeigu eða eins og segir í dómnum:

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.

GG nefndi að hugsanlega hefði verið sterkara að sveitarfélagið hefði farið fram á eignarnámið. Í sveitarstjórnalögum er ákvæði þess efnis að sveitarfélögum er heimilt að taka land eignarnámi vegna almenningsþarfa.

Fram kom í máli norðanmanna VÁ og KF að málið allt hafi verið mjög erfitt heima í héraði, fólk skiptst í öndverða hópa, fólk m.a. sagt sig úr hmf. Funa, vinslit ofl.

Rætt var um hugsanlegar lausnir á reiðvegi fram Eyjafjörð, þ.e. frá Akureyri að Melgerðismelum. Greiður reiðvegur er frá Akureyri að Miðbraut, en þaðan þarf væntanlega að fylgja akvegi að austan- eða vestanverðu. Varðandi reiðveg að vestanverðu frá Miðbraut þá þarf að fara á brú yfir Eyjafjarðará, fyrir akandi umferð, við Hrafnagil og svo á fjórar einbreiðar brýr á leiðinni til Melgerðismela. Hugsanlega er hægt á einhverjum stöðum að fara á vaði, en víðast eru árnar frekar stórgrýttar í botni og geta verið ófærar í leysingum að sögn VÁ.

HH spurði um afstöðu annara landeigenda sunnan Munkaþverár til reiðvegar með bökkum Eyjafjarðarár þegar niðurstaða Hæstaréttar í málinu liggur fyrir. Í máli VÁ og KF kom fram að heyrst hafi að einhverjir landeigendur hygðust loka fyrir ríðandi umferð um sín lönd.

Í dómi Hæstaréttar segir m.a. að: *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.*

SE úrskýrði að munur á stofnleið og héraðsleið væri sá að stofnleið væri sú leið sem oftast væri farin (aðalleið).

HH harmaði þá afstöðu Hæstaréttar að beina ríðandi umferð að akvegum þegar stefna LH hafi í áratugi verið sú að beina ríðandi umferð frá akvegum eins og kostur er, ekki síst vegna öryggissjónarmiða. Allir fundarmenn tóku undir þau orð og deildu sömu áhyggjum.



Að mati undirritaðra þá hefur þessi dómur Hæstaréttar ekki fordæmisgildi varðandi önnur mál er kynnu að koma til annars staðar. Almannaþörfin þarf að vera mjög sterk til að eignarnám geti komið til. Þá bendir rétturinn á að um einkaveg yrði að ræða sem klárlega veikir stöðu Funa í málinu. Hefði verið sterkara að sveitarfélagið hefði farið fram á eignarnámsheimildina? Sjá má á svörum norðanmanna hversu málið var erfitt heima í héraði og því afar óæskilegt að efna til slíkra ýfinga.

Númer eitt og númer tvö þá verða hestamenn og aðrir sem fara um eignarlönd að sýna landeiganda og öðrum rétthöfum fulla tillitssemi, virða hagsmuni þeirra, m.a. vegna búpenings og ræktunar, þar á meðal skógræktar og landgræðslu, og fylgja leiðbeiningum þeirra og fyrirmælum varðandi ferð og umgengni um landið.

Fara skal eftir merktum leiðum og skipulögðum stígum og vegum eftir því sem auðið er, hlífa girðingum, fara um hlið, og ef farið er um lokuð hlið skal loka þeim eftir að gengið hefur verið um þau.

Í vangaveltum um rétt ríðandi umferðar um eignarlönd þá teljum við undirritaðir að hestamenn verði að horfa til og styðjast við vegalög og nýju náttúruverndarlögin. Einkum lítum við til 55. gr. vegalaga og ákvæða um almannarétt í náttúruverndarlögum.

Það hefur verið vilji forstöðumanna hjá Vegagerðinni að veghald reiðvega verði hjá hestamannafélögunum í landinu, en ekki hjá ríki eða sveitarfélögum.

Það er mat okkar undirritaðra að Hæstiréttur með dómi sínum staðfesti að veghald reiðvega skuli vera hjá ríki eða sveitarfélögum.

Hér á eftir eru ákvæði úr vegalögum er varða ríðandi umferð og einnig ákvæði úr nárrúruverndarlögum er varða almannarétt.

Halldór Halldórsson form. Ferða- og samgöngunefndar

Sæmundur Eiríksson varaformaður Ferða- og samgöngunefndar



Vegalög, atriði er varða ríðandi umferð.

Vegalög 2007 nr. 80. 29. mars, með síðari breytingum.

III. kafli. Flokkun vega.

■10. gr. Almennir stígar.

Almennir stígar eru reiðstígar, göngu- og hjólreiðastígar sem ætlaðir eru almenningi til frjálstrar umferðar og haldið er við af fé ríkis eða sveitarfélaga.

Ákvæði laga þessara um vegi gilda einnig um almenna stíga eftir því sem við á.

■11. gr. Einkavegir.

Einkavegir eru vegir sem hvorki teljast þjóðvegir né sveitarfélagsvegir og eru í eigu einstaklinga, fyrirtækja eða opinberra aðila.

IV. kafli. Veghald.

■13. gr. Veghaldarar.

Vegagerðin er veghaldari þjóðvega. Sveitarfélög eru veghaldarar sveitarfélagsvega.

Eigendur einkavega hafa veghald þeirra.

V. kafli. Vegáætlun og fjármögnun vega.

■26. gr. Reiðstígar.

Í samgönguáætlun er heimilt að veita fé til almennra reiðstíga samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð skal að höfðu samráði við samtök hestamanna og sveitarfélög.

■27. gr. Hjólreiða- og göngustígar.

Í samgönguáætlun er heimilt að veita fé til almennra hjólreiða- og göngustíga meðfram umferðarmestu þjóðvegum samkvæmt sérstakri áætlun sem gerð skal að höfðu samráði við sveitarfélög.

VIII. kafli. Hönnun, lagning og viðhald vega.

■43. gr. Viðhald vega. Vegskemmdir.

Veghaldari ber ábyrgð á því að vegi, sem opin er almenningi til frjálstrar umferðar, sé við haldið með eðlilegum hætti miðað við þá umferð sem um veginn fer.

Veghaldari skal svo fljótt sem við verður komið eftir að hann hefur fengið vitneskju um skemmdir á vegi, sem hættulegar eru umferð, láta gera við þær eða merkja hina hættulegu staði þar til viðgerð hefur farið fram og skulu merkingar vera í samræmi við ákvæði umferðarlaga.

Ráðherra getur með reglugerð sett nánari kröfur um viðhald vega.

X. kafli. Girðingar og göng fyrir búfé.

■53. gr. Girðingar og hlið yfir vegi.

Enginn má gera girðingu yfir veg með hliði á vegi án leyfis veghaldara nema um einkaveg sé að ræða. Sama bann gildir þar sem mælt og markað hefur verið fyrir vegi, enda hafi veghaldari tilkynnt eiganda eða viðeigandi réttihöfum hvar mælt hefur verið.

■54. gr. Göng fyrir búfé.

Vegagerðinni er heimilt að taka þátt í kostnaði við gerð ganga undir vegi fyrir búfé þar sem það telst nauðsynlegt með tilliti til umferðaröryggis.

■55. gr. Vegir sem ekki tilheyra vegflokki.

Nú liggur vegur, stígur eða götutroðningur yfir land manns og telst eigi til neins vegflokks samkvæmt lögum þessum og er landeiganda þá heimilt að gera girðingu yfir þann veg með hliði á veginum en eigi

má hann læsa hliðinu né með öðru móti hindra umferð um þann veg nema sveitarstjórn leyfi.
□Ákvörðun sveitarstjórnar skv. 1. mgr. má leggja undir úrskurð ráðherra.

Náttúruverndarlög; almennaréttur, útvíst og umgengni.

18. gr.

Réttindi og skyldur almennings.

Almenningi er heimil för um landið og dvöl þar í lögmætum tilgangi. Rétti þessum fylgir skylda til að ganga vel um náttúru landsins.

Á ferð sinni um landið skulu menn sýna landeiganda og öðrum rétt höfum fulla tillitssemi, virða hagsmuni þeirra, m.a. vegna búpenings og ræktunar, þar á meðal skógræktar og landgræðslu,

og fylgja leiðbeiningum þeirra og fyrirmælum varðandi ferð og umgengni um landið.

Fara skal eftir merktum leiðum og skipulögðum stígum og vegum eftir því sem auðið er, hlífa girðingum, fara um hlið eða stiga þegar þess er kostur og ef farið er um lokuð hlið skal loka þeim eftir að gengið hefur verið um þau. Forðast skal að valda öðrum óþægindum og truflun með hávaða. Skyld er að gæta fyllsta hreinlætis og skilja ekki eftir sorp eða úrgang á áningarstað eða tjaldstað.

Sérstök aðgát skal höfð í nánd við búsmala, selalátur, varplönd fugla, veiðisvæði og veiðistaði.

Forðast skal að eyða eða spilla gróðri með mosa-, lyng- eða hrísrif eða á annan hátt.

För manna um landið er ekki á ábyrgð eiganda lands eða rétthafa að öðru leyti en því sem leiðir af ákvæðum annarra laga og almennum skaðabótareglum.

20. gr.

Umferð hjólandi manna og ríðandi.

Þegar farið er á reiðhjólum um landið skal fylgt vegum og skipulögðum reiðhjólástígum eins og kostur er.

Þegar farið er ríðandi um landið skal fylgt skipulögðum reiðstígum eins og kostur er.

Bannað er að reka hrossastóð yfir gróið land þannig að náttúruspjöll hljótist af eða hætta skapast á náttúruspjöllum.

Á ferð um hálendi og önnur lítt gróin svæði skulu menn hafa tiltækt nægilegt aðflutt fóður fyrir hross sín.

Heimilt er mönnum, að fengnu leyfi eiganda eða rétthafa eignarlands þegar við á, að slá upp aðhöldum eða næturhólfum fyrir hross, enda valdi það ekki spjöllum á náttúru landsins.

Á hálendi skal þeim valinn staður á ógrónu landi sé þess kostur.

Þegar farið er á hestum um eða höfð viðdvöl með hross á náttúruverndarsvæði, sbr. XIV.

kafla, þar sem starfandi er landvörður eða umsjónaraðili skal haft samráð við hann.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um umferð hjólandi og ríðandi manna og rekstur hrossa.

HH / SE

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.



Kallað var eftir umsóknum um reiðvegafé frá hestamannafélögunum fyrir árið 2016 og greinagerðum vegna reiðvegaframkvæmda ársins 2015. Framlengdur umsóknarfrestur í reiðvegasjóð var til og með 6. mars.

Í fjórða sinn var aðildarfélögunum boðið að sækja um reiðvegafé í gegnum kortasjána á sérstökum eyðiblöðum sem þar er að finna. Einnig að gera grein fyrir framkvæmdum liðins árs. Talsverðar endurbætur hafa verið gerðar á umsóknarferlinu sérstaklega er varðaði teiknun reiðleiða í kortasjána. Ekki er annað hægt að segja en að vel hafi til tekist með þá nýjung að sækja um reiðvegafé rafrænt.



Fundur í Ferða- og samgöngunefnd var boðaður föstudaginn 18. mars og fer fundargerð fundarinnis hér eftir:

Ferða- og samgöngunefnd LH 2016 Fundargerð.

Frá fundi Ferða- og samgöngunefndar LH föstudaginn 18. mars 2016, kl. 13:00 – 16:30
fundarstaður íþróttamiðstöðin Laugardal salur A.

Mætt til fundarins voru:

Halldór H. Halldórsson formaður Samgöngunefndar, Sæmundur Eiríksson Suðvestursvæði, Gísli Guðmundsson Vestursvæði, Kristján Þorbjörnsson Norðursvæði 1, Örn Viðar Birgisson Norðursvæði 2, Hermann Árnason Suðursvæði 2 og Einar Á. Sæmundssen Suðursvæði 1.

HH : Stefán Sveinsson á Austursvæði hætti öllum afskiptum á miðju sumri og ekki hefur verið skipaður nýr maður í hans stað. HH mun gæta hagsmuna Austursvæðis.

1. Skýrsla síðasta starfsárs.

Lögð fram skýrsla síðasta starfsárs til skoðunar og umræðu.

2. Reiðvegir 2015- uppgjör / Fjárheimildir 2015.

HH fór yfir samantekt á fjárheimildum og framkvæmdum vegna reiðvega 2015.

Samtals voru framkvæmdir hestamannafélaganna kr. 55.897.979,-.

Vegagerðin úthlutaði til ýmissa verkefna kr. 839.487.

Alls varið til reiðvegaframkvæmda árið 2015 kr. 56.737.466,-. Við þessa tölu vantar kr. 4.700.000,- frá Suðursvæði 2 vegna reikninga sem rötuðu ekki rétta leið á tilskildum tíma.

HH : lögð er áhersla á að reikningar vegna framkvæmda berist fyrir lok tímabils sem er um áramót hvers árs. Bókhald hjá VR hefur verið opið til 20 janúar hvers árs en það þýðir ekki að hægt sé að draga það að skila reikningum fram til þess dags.

Þegar byrjað er á framkvæmdum skal tilkynna það til svæðisstjóra Vg hverju sinni og láta fara fram úttekt við verlok hverrar framkvæmdar.

Suðursvæði 2 : Sindri fékk kr. 1.000.000,- aukafjárveitingu frá Vg.

Suðursvæði 1 : tilfærsla á kr. 500.000,- frá Trausta til Sleipnis.

HH : á Suðursvæði 1 er reiðvegafé skipt á milli félaganna á tveggja ára fresti, en hvert félag á að skila inn greinagerð vegna framkvæmdaárs þó ekki sé send inn umsókn um reiðvegafé.

Í starfslýsingu Ferða- og samgöngunefndar er m.a. ákvæði þess efnis að hægt sé að undanskilja félög við veitingu reiðvegafjár ef þau standa ekki skil á greinagerð vegna reiðvegaframkvæmda síðasta árs. Spurning er hvort ekki þurfi að fara að fylgja því betur eftir.

Suðvestursvæði : farið var á þessu svæði kr. 736.366,- fram yfir heimildir. Auka fjárveiting kom frá VR kr. 1.170.573,- til endurbyggingar á reið- og göngubrú við Vallá á Kjalarnesi. Á suðvestursvæði er Reiðveganefnd í Kjalarnesþingi hinu forna rekið sem fyrirtæki. Reikningar frá félögunum eru skrifaðir á RKHF sem sendir reikning til VR að viðbættu 1% álagi vegna umsýslu og ljósrit af reikningi hvers félags fylgja með.

Vestursvæði : hluti fjárveitingar kr. 470.000,- flutt frá Glað til Skugga.

Norðursvæði 1 : fjárheimildir og greiðslur standa á núlli. Viðbótar fjárveiting kom frá VR kr. 1.000.000,- og auk þess var til inneign upp á kr. 2.588.381,- þar sem Vegagerðin tvíborgaði reikning frá Neista fyrst þann 23.12.14 og aftur þann 06.01.15. Að höfðu samráði við forstöðumann fjárhagsdeildar Vegagerðarinnar varð samkomulag um að hmf. Neisti nýtti þá fjármuni til reiðvegagerðar.

KP : með þessum fjárveitingum er nánast búið að klára reiðveg með Reykjabraut, verður að fullu lokið þegar frystir aftur.

Norðursvæði 2 : fjárheimildir og greiðslur standa á núlli. Fjárveitingar voru færðar á milli félaga til þeirra sem gátu fullnýtt þær. Fjárveiting til ferðaleiða var notuð að hluta til lagfæringa og endunýjunar á reiðvegi um Kaupangsbakka. Byrjað var í lagfæringum á Bíldsárskarði og farið upp að fyrstu brekkum.

Austursvæði : Geisli notaði ekki sína fjárveitingu að upphæð kr. 600.000,-

ÖVB : er til eitthvað yfirlit um auka úthlutanir Vg ?

HH : það er ekki tiltækt en sjálfsagt hægt að kalla eftir því.

Gunnar Gunnarsson er að hætta núna í júní vegna aldurs og ekki vitað hver tekur við. Því er um að gera ef menn ætla að sækja um auka fjárveitingu til Vg að gera það áður en Gunnar hættir.

3. Skil á greinagerðum.

Skil á greinagerðum eru mjög misjöfn og sumir skila ekki eins og sést á hjálögðu yfirliti. Af 37 hestamannafélögum sem fengu úthlutað framkvæmdafé árið 2015 eru 9 sem ekki skila greingerð vegna framkvæmda ársins.

4. Munkaþverá – Hæstaréttardómur.

Farið yfir niðurstöður hæstaréttardóms og mögulegar afleiðingar hans. Vísað er til fundargerðar frá 17. nóvember 2015 hjá Vg. vegna málsins.

KP : Það hefur verið nefnt að meira en áður sé verið að loka á reiðleiðir eða umferð um einkalönd og t. d. hafa eigendur Hjaltabakka sunnan Blönduós læst hliðum á slóð í landi Hjaltabakka sem liggur meðfram Laxá á Ásum og er fjölfarin reiðleið". Óttar Yngvason hefur verið að kaupa jarðir í Húnavatnssýslum og víðar og þar á meðal Hjaltabakka sem á það land sem reiðleiðin með Laxá á Ásum liggur um og hefur verið lokað."

GG : Óttar Yngvason á stóran hlut í Haffjarðará og hefur verið lokað reiðleiðum með ánni norðan þjóðveggar. Nauðsynlegt er fá álit sérfróðra manna á rétti hestamanna til reiðleiða.

ÖVB : við Munkaþverá eru markaðir slóðar og vegir á ætlaðri reiðleið. Dómurinn fjallaði um eignarnám en ekki hvort fara mætti ríðandi um landið.

Á fundinum er samþykkt að vísa því til LH að fá álit sérfróðra manna á rétti hestamanna til reiðleiða og almennrar hestaumferðar á landinu með vísan til nógildandi vegalaga, náttúruverndarlaga og dóms Hæstaréttar í Munkaþverármálinu.

5. Vinir Vatnajökuls.

Sagt frá fundi þann 03.03.2015 hjá Vinum Vatnajökuls. Vísað til fundargerðar frá þeim fundi. Ráðgert er að sækja um styrk til þess að skrá reiðleiðir í Vatnajökulshjóðgarði.

6. Umhverfisstefna.

HH : lagt er til að hestamenn komi sér upp umhverfisstefnu – samþykkt samhljóma.

7. Umsóknir um reiðvegafé.

HH : alls bárust umsóknir frá 33 hestamannafélögum og þar ef eru 13 rétt útfylltar eins og fram kemur á hjálögðu yfirliti. Helst er að það vanti frekari skýringar á framkvæmdum í neðri hluta exelskrár. Teiknun reiðleiða hefur gengið mjög vel og hafa nánast allir klárað sig af því.

ES : spurning með að einfalda umsóknarformið, er hægt að fylla út umsókn beint á netinu ? Það getur vafist fyrir mönnum að ná í exelskrá, vista hana og fylla síðan út.

SE : ég tel það ekki einfaldra að fylla út umsókn beint á netinu, það þurfa að liggja fyrir ýmsar upplýsingar sem þurfa að vera með í umsókn og ekki víst að þær séu allar við hendina.

Það væri hægt að senda exelskrár til útfyllingar með tölvupósti þegar opnað er fyrir umsóknir.

ES : vegna ferðaleiðar í austurhluta Þingvallahjóðgarðs, leið er komin inn á skipulag hjá Bláskógabyggð sem nú er í vinnslu.

GG : ferðaleiðin Straumfjarðartunga verður sett inn á skipulag hjá Eyja- og Miklaholtshreppi.

HH : árið 2015 voru lögð til hliðar kr. 5.500.000,- vegna eignarnámsbóta til Munkaþverár. Lagt er til að þessir peningar verði notaðir til reksturs kortasjárinnar og skráningar reiðleiða í kortasjá.

ÖVB : Akureyrabær er að leggja til reiðvegagerðar í sínu umdæmi tíu til fimmtán milljónir á hverju ári, þannig að þeir peningar sem Léttir fær frá LH eru notaðir í reiðvegi í umdæmum annarra hestamannfélaga.

KP : þessar fjárveitingar eru litlir peningar miðað við þær vegalengdir og það álag sem orðið er á reiðvegum á okkar svæði. Við sjáum ekki fram á annað á næstu árum en að reyna að halda við fyrirbyggjandi reiðleiðum, ekkert verður eftir í nýja reiðvegi. Geta hestaferða- fyrirtæki ekki komið að þessu og myndað þrýsting um meiri peninga í málaflokkinn ?

HH : þessi hugmynd um að fá hestaferðafyrirtækin til þess að koma að þessum málum hefur komið upp áður en ekki enn orðið af því.

8. Úthlutun reiðvegafjár ársins 2016.

Tillaga að úthlutun á reiðvegafé – samþykkt samhljóða

Umsóknir og úthlutun á reiðvegafé fyrir árið 2016

Svæði:	Umsókn	Úthlutun	Mótframlag	Til ráðstöfunar
	2016	2016	Sveitarfélag, aðrir	Alls
Suðvestursvæði, Reykjanes:	28.967.500 kr.	8.500.000 kr.	11.200.000 kr.	19.700.000 kr.
Suðursvæði 1, Suðurland	39.600.000 kr.	6.600.000 kr.	7.200.000 kr.	13.800.000 kr.
vestur:				
Suðursvæði 2, Suðurland	12.100.000 kr.	5.000.000 kr.	3.800.000 kr.	8.800.000 kr.
austur:				
Vestursvæði Vesturland /	23.428.323 kr.	6.000.000 kr.	1.375.000 kr.	7.375.000 kr.
Vestfirðir				
Norðursvæði 1,	9.300.000 kr.	6.600.000 kr.	500.000 kr.	7.100.000 kr.
Norðvesturland:				
Norðursvæði 2,	40.139.300 kr.	7.300.000 kr.	10.350.000 kr.	17.650.000 kr.
Norðausturland:				
Austursvæði, Austurland:	13.874.063 kr.	4.000.000 kr.	400.000 kr.	4.400.000 kr.
Ferðaleiðir	80.730.600 kr.	6.000.000 kr.	28.620.000 kr.	34.620.000 kr.
Reiðvegaskráning	7.500.000 kr.	0 kr.	5.500.000 kr.	5.500.000 kr.
Samtals kr.	255.639.786 kr.	50.000.000 kr.	68.945.000 kr.	118.945.000 kr.

Skipting á úthlutun til ferðaleiða :

Logi :	Pingvallabjórðgarður, Ármannsfell – Gjábakki	kr. 2.000.000,-
Suðursvæði 2 :	Þórsmerkurleið	kr. 2.500.000,-
Snæfellingur :	Straumfjarðartunga- Lögnufjörur	kr. 1.500.000,-

9. Önnur mál :

ES : taka þyrfti saman upplýsingar um þá steinbrjóta sem til eru á landinu, hvar þeir eru staðsettir, vinnslustærðir, afköst þeirra og upplýsingar um kostnað.

ÖVB/ES : er hægt fyrir reiðveganefndir að komast inn í kortasjá og bæta inn reiðleiðum sem menn sjá að vantar inn í skráningu ? Eða þá að nota svipað form og notað er í umsóknarferli ?

SE : reiðleiðir sem settar eru inn í kortasjá skulu vera á samþykktu aðalskipulagi eða þá með samþykki viðkomandi sveitarfélags og landeiganda. Athugað verður hjá Loftmyndum með það að setja upp skráningarform og teiknun á reiðleiðum sem kom þarf inn í kortasjá sem væri þá opið fyrir formenn reiðveganefnda.

HH : farið lauslega yfir fyrirhugaða kynningu á reiðvegum, skipulagi og kortasjá sem verður í Spretti þann 7. apríl og hjá Herði þann 10. maí.

HH : eru einhverjar athugasemdir við það að hafa fundi Samgöngunefndar á þessu tíma ?

Engar athugasemdir frá fundarmönnum um fundartíma.

Skráð : Sæmundur Eiríksson.



Í framhaldi af fundi Ferða- og samgöngunefndar var sent erindi til stjórnar LH þar sem óskað var aðkomu stjórnar að málum.

**Stjórn Landssambands hestamannafélaga
b/t formanns Lárus Ástmar Hannesson**

Reykjavík 23. mars 2016

Efni:

Fundur Ferða- og samgöngunefndar 18.03.2016.

Ágæta stjórn LH, Ferða- og samgöngunefnd LH átti fund þann 18. mars sl. sem ykkur er kannski kunnugt um. Á fundinum var skipt þeim fjármunum sem komu til reiðvegagerðar 2016 af vegaáætlun 50.m.kr. sem hefur verið óbreytt upphæð síðan 2010. Fulltrúar allra svæða mættu til fundarinnar að undanskildu austursvæði, en þar hefur ekki tekist að skipa fulltrúa síðan Stefán Sveinsson sagði sig frá störfum í nefndinni. Undirritaður tók að sér að gæta hagsmuna austursvæðis við skiptingu reiðvegafjárins. Sátt var um skiptingu reiðvegafjár í nefndinni og kemur fram í meðfylgjandi skjölum. Einnig var samþykkt tillaga undirritaðs að þeir fjármunir sam lagðir höfðu verið til hliðar vegna Munkaþverármálsins 5.5 m.kr. færu í rekstur kortasjár og áframhaldandi skráningu reiðleiða í kortasjá. Lagt er til að stjórn LH staðfesti þessa ráðstöfun og skiptingu reiðvegafjárins.

Varðandi niðurstöðu dóms Hæstaréttar í Munkaþverármáli þá óskar Ferða- og samgöngunefnd eftir því við stjórn LH að leitað verði álits sérfræðinga á niðurstöðu dómsins. Einnig hvaða afleiðingar hann hefur gagnvart öðrum annars staðar með tilliti til ákvæða í vega- og náttúruverndarlögum er varða rétt ríðandi umferðar um landið. Í lið 4 í fundargerð nefndarinnar koma fram áhyggjur nefndarmanna af ástandinu og fyrirsjáanlegri aukning á lokunum reiðleiða um einkalönd.

Ferða- og samgöngunefnd samþykkti einróma að hestamenn (LH) þurfi að koma sér upp umhverfisstefnu. Ferða- og samgöngunefnd er tilbúin að að vinna að umhverfisstefnu fyrir LH og bera upp til samþykktar á LH þingi í haust.

Þá leggur nefndin til að stjórn LH óski eftir fundi með forsvarsmönnum hestaferðafyrirtækja (eða samtökum þeirra ef þau eru til) og nefndinni. Þar sem umræðan yrði um sameiginlegan þrýsting aðila á stjórnvöld um aukið fjármagn til reiðvega. Reiðvegafé dugir ekki til viðhalds reiðleiða sem fyrir eru og hvað þá heldur til nýframkvæmda.

Virðingarfyllst

Halldór H Halldórsson

Ferða- og samgöngunefnd LH



Undirritaður var kallaður á fund stjórnar vegna þessa þann 13. júní sl. Nokkurt vatn hafði runnið til sjávar frá því erindi var sent stjórn og í millitíðinni hafði undirritaður rætt m.a. við lögfróða menn um niðurstöður dómsins. Það álit kom m.a. fram að mistök hafi átt sér stað að krefjast eignarnáms á fyrri stigum málsins í stað þess að láta reyna á umferðarréttinn. Upplýst hafði verið hjá Vegagerðinni að kostnaður vegna málsins næmi rúmum 11. m.kr. sem hafði komið af reiðvegafé. Undirritaður var ekki tilbúinn að kosta meiru til af reiðvegafé í þetta mál og lagði því til við stjórn LH að aðhafast ekki frekar í málinu að svo stöddu.

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.



Vegagerðin:

Ágætt samstarf hefur verið við Vegagerðina eins og svo oft áður, sérstaklega ber að nefna samskipti við aðstoðarvegamálastjóra. Gunnar Gunnarsson aðstoðarvegamálastjóri lét af störfum sökum aldurs í júní sl. Stefán Erlendsson deildarstjóri lögfræðideildar Vegagerðarinnar tekur við málefnum hestamanna hjá Veggerðinni, amk. tímabundið.

Í tilefni af starfslokum Gunnars þá heimsóttum við forsvarsmenn Ferða- og samgöngunefndar Gunnar og afhentum honum platta frá Hestaregni sem smá þakklætisvott fyrir samstarfið á undanförunum árum.



Gunnari afhentur platti frá Hestaregni.

Ferða- og samgöngunefnd hefur verið í sambandi við Guðmund V. Guðmundsson brúarhönnuð hjá Vegagerðinni vegna brúar yfir Markarfljót gengt Þórsmörk, brú fyrir gangandi og hesta. Fram kom í tölvupósti frá GVG þann 6. apríl sl. að undirbúningi og hönnun væri að mestu lokið og að tillit til aths. hestamanna hafi verið gert að einhverju leyti. Unnið er að fjármögnun framkvæmdarinnar sem sem er ólokið enn sem komið er, og því óljóst hvenær framkvæmdir geta hafist.

Heildarkostnaður við undirbúning og byggingu brúarinnar er áætlaður um 220 milljónir kr. og er þá ekki gert ráð fyrir kostnaði vegna vegbóta inn að brúarstæðinu.

Sem fram hefur komið þá er reiðvegafé af vegaáætlun samgönguáætlunar 60. m. kr. þar af úthlutar LH 50. m. kr. til hestamannafélaga og Vegagerðin úthlutar 10. m. kr. til ýmissa reiðvegaverkefna. Samkvæmt hreyfingalista Vegagerðarinnar frá 10. sept. sl. hafa hestamannafélögin notað 9.9. m. kr. og Vegagerðin 7.1. m. kr. sem að mestu eða öllu leyti hafa farið í landsmótssvæðið á Hólum í Hjaltadal.



Kortasjá:

Samgöngunefnd LH vinnur að skráningu reiðleiða í kortasjá, skráningin er unnin í samstarfi við Loftmyndir ehf. Einungis þær reiðleiðir sem eru á staðfestu aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélags eru settar í kortasjána. Reiðleiðirnar skiptast í þrjá flokka, þéttbýlis-, stofn- og héraðsleiðir. Allar reiðleiðir í kortasjónni fá ákveðin númer og kaflanúmer, númerakerfið er unnið í samstarfi við Vegagerðina.

Búið er að skrá um 11.383 km. af reiðleiðum í kortasjána á svæðinu frá Lómagnúpi í austri, um Suðurland, Vesturland og Norðurland að Jökulsá á Fjöllum. Verið er að endurskoða reiðleiðir á sv svæði og í Flóa á suðursvæði 1. Áformað er að hefja skráningu reiðleiða í Vatnajökulsþjóðgarði á næsta ári, sótt hefur verið um styrk til „Vina Vatnajökuls“ vegna verkefnisins. Vinir Vatnajökuls eru hollvinasamtök Vatnajökulsþjóðgarðs og hafa styrkt ýmis verkefni í þjóðgarðinum, einkum verkefni er lúta að fræðslu og útgáfu fræðsluefnis. Fjármagn til þessara verkefna koma einkum frá Alcoa Fjarðaráli og Landsvirkjun.

Kortasjain er til mikilla hagsbóta og öryggis fyrir skipulag hestaferða, hægt er að hlaða niður GPS ferlum af hverri reiðleið fyrir sig. Einnig kemur fram heiti hverrar reiðleiðar og lengd í km. Það að geta hlaðið niður ferlum af reiðleiðinni stuðlar að miklu öryggi hestaferðamanna sem og gangandi manna sem einnig geta nýtt sér reiðleiðirnar. Skráning og kortlagning reiðleiða og gott aðgengi að þeim upplýsingum stuðlar að því að beina umferð hestamanna inn á samþykktar reiðleiðir og vernda þar með viðkvæm svæði á landinu.

Markmið með kortasjónni er að safna öllum reiðleiðum á landinu í einn kortagrunn sem er öllum aðgengilegur.

Bein leið á kortasjána er: <http://www.map.is/lh> einnig er hægt að fara á heimasíðu LH <http://lhhestar.is> þar til hægri er gluggi merktur Kortasjá, einnig eru tengingar frá heimasíðum flestra hestamannafélaga í landinu.

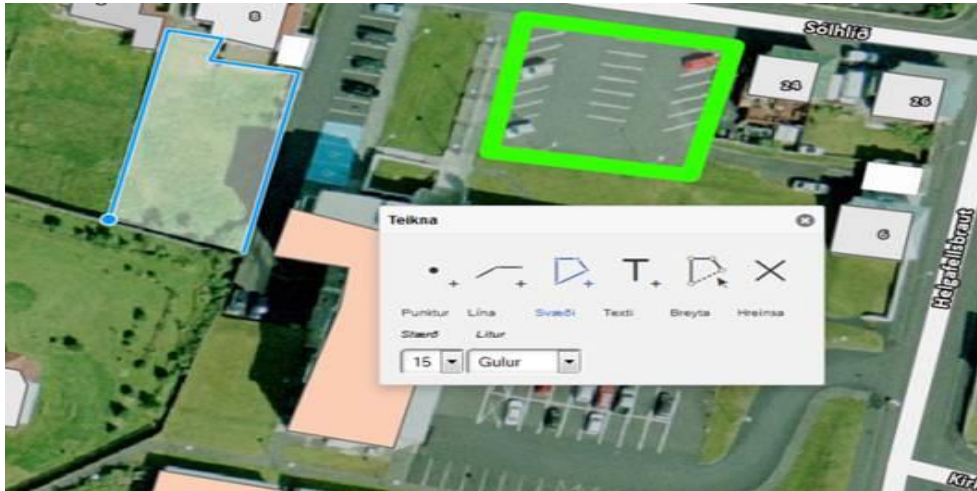
Nýjustu upplýsingar um kortasjána er ávallt að finna í fréttatilkynningum á heimasíðu LH og á Facebook síðu Samgöngunefndar; Kortasjá / Samgöngunefnd LH, í dag erum við með 1225 fylgjendur. Bein leið er <https://facebook.com/lhhestar.is> .

Breytingar í Kortasjá:

Tilboð barst frá Loftmyndum um uppfærslu á kortasjónni og var því tilboði tekið og er nú hægt m.a. að opna á kortasjána í snjallsímum og spjaldtölvum.

Helstu breytingar eru:

Aukinn hraði og uppfært viðmót, spjaldtölvu og snjallsímavænt viðmót. Kortasjain aðlagar sig stærð á skjá, betri mæliskipanir, hægt að skipta milli myndkorta, teiknaðs korts og samsett korts, hægt að teikna línur, svæði og texta ofan á kortið.



Betri leit með uppástungulista. Öll leitargildi sameinuð þ.e. notandinn þarf ekki að velja hvað hann vill finna eins og var í fyrri kortasjá.

GPS staðsetning. Hægt að sjá eigin staðsetningu á kortinu. Á síma með GPS notar kortasjáin GPS hnitid.

Nú er einnig hægt að teikna inn reiðleiðir og senda þær til umsjónarmanns skráningar reiðleiða, en ath. þarf að reiðleiðin þarf að vera á samþykktu skipulagi viðkomandi sveitarfélags.

Sérstök tákn eru nú til staðar í kortasjónni fyrir vegvísa.

Hægt er nú að leita í kortasjónni að vegvísunum, áningum og skálum, (sem stendur eru einungis vegvísar komnir upp á félagssvæði Spretts).

Farið í leitarglugga og skrifið í reitinn t.d. „vegvísir“ og ýtið á vegvísir 5 í vallista undir glugga. Þá fer kortasjónin á þann stað og pila sem merkir staðinn. Með því að fara með örina yfir táknið fyrir vegvísinn, þá opnast gluggi (eins og fyrir reiðleiðirnar og áningastaðina). Hér er hægt að sækja GPS staðsetningu fyrir vegvísinn og hlaða niður í tölvu eða í GPS tæki.

Sama á við um Áningastaði, Girðingarhólf, Skála, Ferðapjónustu, Fjarréttir og Neyðarskýli.

Í glugganum efst til hægri er þessi gluggi þar sem hægt er að haka við það sem hver og einn vill láta birtast á kortasjónni, einnig er hægt að velja um hvort haft sé kort eða loftmynd undir.

Í kortasjónni er hægt að skoða yfirlit reiðvegaframkvæmda árána 2011–2015 undirrituðum er til efs að aðrir aðilar hafi eins gagnsæa notkun á almannafé og hestamenn.



Öryggismál / umferðaröryggi:

Hestamenn verða að vera vel á varðbergi er kemur að umferðaröryggi, ekki síst þegar hrossahópar eru reknir meðfram og á þjóðvegum landsins. Eins og við vitum þá leita hross oft upp á þjóðvegina í þessum rekstrum sem getur haft alvarlega afleiðingar fyrir menn, hross og ökutæki. Það er ástæða að vekja athygli á grein um þessi mál sem birtist í Bændablaðinu þann 11. ágúst sl. „**Hrossastóð í rekstri geta skapað mikla hættu á vegum**“. Greinina ritar Ólafur Kr. Guðmundsson tæknistjóri EuroRAP „European Road Assessment Programme“ eða Umferðaröryggisráð Evrópu. Ekki getum við hestamenn látið ýta okkur frá eða loka þessum reiðleiðum þegar annað býðst ekki, Grein Ólafs fer hér á eftir.

Rekstur lausra hrossa eftir og meðfram vegum getur skapað talsverða hættu jafnt fyrir hrossin og öikumenn sem þurfa að keyra framhjá hrossum í rekstri. Ólafur Kr. Guðmundsson, tæknistjóri EuroRAP, var nýlega í gagnaöflun á Suðurlandi og ók fram á fjögur stóð í slíkum rekstri við Laugarvatn og á Biskupstungnabraut. Í öllum tilfellum urðu umferðartafir, hættuástand og fullt af erlendum ferðamönnum á bílaleigubílum sem vissu ekki hvaðan á þá stóð veðrið. - Ólafur

segist ekki skilja af hverju það viðgengist að vera með stóð af lausum hestum í rekstri á og við helstu ferðamannaleiðir á háannatíma. Nær væri gera þetta á kvöldin, snemma á morgnanna eða nóttunni. Hann sagði eðlilegast að fá leyfi fyrir þessum rekstri og æskilegt að gera þetta í samráði við lögreglu. - Við búum við það hér á landi að sumt í lögum og reglum fylgir ekki breyttri tækni, samgöngum og samfélagsþróun. Meðal þess er hestaumferð eftir þjóðvegum og á vegsvæðum þeirra. Á sumum landsvæðum er lausaganga búfjár ekki bönnuð og víða girðingar ekki fjárheldar eða ekki til staðar. Almenna reglan er sú að hestaumferð eftir þjóðvegum er heimil, með undantekningum, utan þéttbýlis. Með vaxandi umferð, bundnu slitlagi á þjóðvegum og auknum ferðahraða bíla má hins vegar segja að útilokað sé að ríðandi umferð og rekstur hrossa sé á og við akvegi.“ - Ólafur segir að hross á ferð innan um umferð ökutækja hafi í för með sér óeðlilega áhættu fyrir dýr og menn. „Bundið slitlag á vegi hentar ekki fyrir umferð hesta, bæði út frá velferð dýranna og einnig vegna endingar slitlagsins. Þarna geta ákvæði laga um dýravernd og meðferð dýra átt við. Almenn ákvæði um að gæta varúðar og að gæta þess að valda ekki skemmdum á vegamannvirkjum gilda um hestaumferð eins og aðra umferð um vegi og brot á lögunum geta varðað sektum og skapað bótaábyrgð. – „Umferð hestamanna um þjóðvegi sætir almennum takmörkunum og telja verður heimilt samkvæmt umferðarlögum að takmarka eða banna umferð hestamanna um tiltekin þjóðveg vegna umferðaröryggis,“ segir Ólafur.

Í sama blaði er grein eftir Hjört L. Jónsson þar sem er fjallað um að umferð á flestum þjóðvegum sé komin yfir þolmörk, hann kemur einnig inn á að hestaumferð fari ekki saman með akandi umferð. Hann nefnir einnig hættu af því þegar hrossum er beitt á vegkanta og einungis mjó snúra milli umferðar og hrossa.

Full ástæða er fyrir hestamenn að vera vel á tánum vegna þessa þrýstings sem er að myndast um að við víkjum með okkar umferð af vegsvæði þjóðvega. **Hæstiréttur með sinni niðurstöðu í Munkaþverármálinu beinlínis vísar hestaumferð að þjóðvegum „ja það er orðið vandlifað“**



Samgönguáætlun:

Tillaga til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015-2018 var lögð fyrir Alþingi á 145. löggjafarþingi 2015-2016. Þingskjal 1061 – 638 mál.

Í þessari tillögu er gert ráð fyrir sömu upphæð til reiðvega eins og hefur verið frá árinu 2010 eða 60. m. kr. á ári. Marg oft hefur verið farið þess á leit við Samgönguráð og Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis að hækka framlög til reiðvega, án árangurs. Athygli vekur að hjóla- og göngustígar hækka um 50% á árinu 2017, fara úr 200. m. kr. í 300. m. kr. sem er bara gott fyrir þá aðila, en við viljum að sjálfsögðu sambærilega hækkun á framlögum til reiðvega.

Árið 2003 var reiðvegafé af vegaáætlun 39. m.kr. Í ár er reiðvegafé af vegaáætlun 60. m.kr.

Hefði reiðvegafé fylgt hækkunum í takt við þróun byggingarvísitölu á tímabilinu, hækkun um 231%, þá væri reiðvegafé af vegaáætlun 129. m. kr. í ár.

Þessi þróun hvað reiðvegafé í samgönguáætlun varðar verður ekki eingöngu skýrð með efnahagshruni í þjóðfélaginu árið 2008 og afleiðingum þess.

Því er afar brýnt að stjórn LH hlutist til um að snúa þessari þróun við og leyti leiða til að reiðvegafé verði aukið verulega frá því áætlað er í samgönguáætlun 2015-2018.



Ferða- og samgöngunefnd hefur unnið drög að umhverfisstefnu fyrir LH sem verða væntanlega lögð fyrir LH þing í Stykkishólmi 14 – 15. október nk.



Landssamband hestamannafélaga (LH) telur nauðsynlegt að standa vörð um náttúru landsins jafnframt því að þjóðin vinni ótrauð að bættum lífskjörum sínum. Markmiðið er að hver kynslóð skili landinu og auðlindum þess í betra horfi til þeirrar næstu.

LH; leitast við að vera til fyrirmyndar í umhverfismálum og fylgir lagalegum kröfum á sviði umhverfismála.

LH; leggur áherslu á að auðlindir landsins séu nýttar á sjálfbæran hátt í þágu landsmanna og komandi kynslóða til efnahagslegs og félagslegs ábata, án þess að ganga á höfuðstól auðlindanna.

LH; vill jafnframt stuðla að sjálfbærum vexti auðlinda svo sem kostur er með skynsamlegri nýtingu þeirra og leggur áherslu á uppgræðslu landsins þar sem tekið er tillit til fjölbreytileika í náttúru þess.

LH; beinir því til hestamanna að vera í fararbroddi á sviði umhverfismála og stuðla að sjálfbærri þróun í starfi sínu.

LH; leggur áherslu á að hestamenn þekkja umhverfisáhrif starfsemi sinnar og leitast við að lágmarka þau áhrif. Til þess að ná stöðugt betri árangri á þessu sviði eru þýðingarmiklir umhverfisþættir vaktaðir og markvisst unnið að umbótum.

LH; beinir því til hestamanna og annarra ferðamanna að sýna náttúru landsins virðingu og leitast við að valda sem minnstu raski í umhverfinu á ferðum sínum um landið.

LH; vill stuðla að góðri umgengni hestaferðamanna og vernd náttúru landsins, m.a. með samstarfi við umhverfis- og náttúruverndaraðila.

LH; leggur áherslu á að uppbygging skála á hálendi Íslands vegna öryggis og þjónustu við ferðamenn skuli vera einföld og umhverfisvæn.

LH; leggur áherslu á að uppbygging samgangna á hálendi Íslands vegna öryggis og þjónustu við ferðamenn skuli falla vel að landinu, vera einföld og umhverfisvæn.

LH; tekur tillit til umhverfismála í allri starfsemi félagsins og stuðlar þannig að betra umhverfi í náttúru Íslands.

LH; leggur áherslu á að starfsfólk og aðrir sem vinna fyrir LH, hafi hæfni og þekkingu til að framfylgja umhverfisstefnu samtakanna.

LH; kynnir stefnu sína í umhverfismálum opinberlega og gerir grein fyrir árangri félagsins í umhverfismálum og stuðlar þannig að opinni og málefnalegri umræðu.



Náttúruverndarlög:

Umhverfisráðherra boðaði afturköllun náttúruverndarlaga sem sett voru á 141 löggjafarþingi og áttu að taka gildi þann 1. apríl 2014. Ráðherra hugðist leggja fram frumvarp á haustþingi 2013 til ógildingar áður samþykktu frumvarpi. Samkomulag varð á milli stjórnar og stjórnarandstöðu um frestun gildistöku náttúruverndarlaga frá 141 löggjafarþingi.

LH lagðist ekki gegn samþykkt frumvarpsins á sínum tíma einkum vegna ákvæðis 31.gr. sem studdi vel við þá viðleitni hestamanna um akstursbann vélknúinna ökutækja á skilgreindum reiðvegum.

Eftirfarandi erindi barst frá nefndasviði Alþingis þann 24. sept.sl:

Ágæti viðtakandi.

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis sendir yður til umsagnar frumvarp til laga um náttúruvernd (varúðarregla, almannaréttur, sérstök vernd, framandi tegundir o.fl.), 140. mál.

Þess er óskað að undirrituð umsögn berist eigi síðar en 8. október nk. á netfangið nefndasvid@althingi.is Ef engar athugasemdir eru þarf ekki að senda sérstaka tilkynningu þess efnis.

Þingskjalíð er hægt að sækja á vef Alþingis: <http://www.althingi.is/altext/145/s/0140.html>

Vakin er athygli á því að nefndastarf fastanefnda Alþingis er rafrænt. Óskað er eftir að umsagnir og erindi verði send á rafrænu formi.

Bent skal á að umsagnir og gögn um málið birtast á vef Alþingis undir fyrirsögninni Innsend erindi á síðu viðkomandi þingsmáls.

Leiðbeiningar um ritun umsagna er að finna á vef Alþingis á slóðinni www.althingi.is/vefur/nefndaumsagnir.html

Eftir að hafa farið ýtarlega yfir frumvarp til laga um breytingu á lögum um náttúruvernd, nr.60/2013 með síðari breytingum þ.e. þingskjal 140 - 140. mál þótti ekki efni til að gera athugasemdir við þær breytingar sem gerðar höfðu verið við frumvarpið.

Eftirfarandi erindi var sent inn á nefndasvið Alþingis vegna málsins, dags. 01.10.2015.

Þingskjal 140 — 140. mál.

**Frumvarp til laga
um breytingu á lögum um náttúruvernd, nr. 60/2013,
með síðari breytingum (varúðarregla, almannaréttur,
sérstök vernd, framandi tegundir o.fl.).**

(Lagt fyrir Alþingi á 145. löggjafarþingi 2015–2016.)

Landssamband hestamannafélaga (LH) styður gildistöku laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, með síðari breytingum.

LH vísar að öðru leyti til afstöðu sinnar við afgreiðslu náttúruverndarlaga á fyrri stigum málsins.

Virðingarfyllt

f.h. Landssambands hestamannafélaga

Lárus Ástmar Hannesson



Landvernd og Náttúruverndarsamtök Íslands leita eftir vilja rúmlega tuttugu umhverfis- og útivistarsamtaka til að bjóða þeim að skrifa undir eftirfarandi yfirlýsingu:

"Undirrituð samtök skora á Alþingi og mennta- og menningarmálaráðherra að taka hið fyrsta af skarið varðandi málefni Náttúruminjasafns Íslands og búa þannig um hnútana að starfsemi þessa höfuðsafns þjóðarinnar í náttúrufræðum rísi undir nafni og sómi sé af við miðlun á fróðleik og þekkingu um náttúru landsins, náttúrusögu, náttúruvernd og nýtingu náttúruauðlinda, eins og lög kveða á um. Staða Náttúruminjasafnsins hefur frá upphafi verið algjörlega óviðunandi, stofnunin fjársvelt, ekkert sýningahald starfrækt og skrifstofuaðstaðan nýverið í lausu lofti eftir uppsögn á húsaleigusamningi. Það er skýlaus krafa að stjórnvöld axli ábyrgð og tryggi Náttúruminjasafninu starfsumhverfi og fjármagn til reksturs sem hæfir höfuðsafni og gerir því kleift að sinna lögbundnum hlutverkum sínum. Öflugt náttúrufræðisafn styrkir menntakerfið og menningarlífið og stuðlar að aukinni þekkingu á náttúru landsins og skilningi á tengslum hennar við umheiminn. Menntun þjóðarinnar í náttúrufræðum er forsenda sjálfbærni í megin atvinnugreinum landsins, sem allar hvíla á nýtingu náttúrunnar – fiskveiðar, ferðamennska, þungaiðnaður og landbúnaður. Aukinn skilningur á náttúru Íslands er eitthvert brýnasta og mest aðkallandi verkefni samtímans."

LH lagði stuðning sinn við þessa málaleitan Landverndar og Náttúruverndarsamtaka Íslands vegna Náttúruminjasafns Íslands.



Þjóðgarðar:

Í Þingvallapjóðgarði er verið að vinna í framkvæmdum sem gagnast hestamönnum. Unnið var í göngu og reiðleiðinni frá Ármannsfelli niður í Hrauntún og Skógarkot á sl. ári og hún endurgerð.

Þá er byrjað að gera leið frá Ármannsfelli yfir að Gjábakka um 8 km leið þar sem ekki þarf að þvera neinn veg!! Að sögn Einars Sæmundssen fræðslufulltrúa þjóðgarðsins þá er um að ræða gamalt girðingarstæði sem áformað var að rippa, brjóta upp og bera í núna í haust 2015. ES reið þetta núna síðsumars einn...alger torfæru reiðtúr þar sem þetta er kjarri vaxið og nokkuð óbrotin leið. Frábær leið, útsýni og upplifun og verður örugglega vinsæl á þessari mikilvægu leið í gegnum þjóðgarðinn. Við viljum minnka það að menn séu að reka niður í gegnum sigdældina í gegnum Hrauntún og Skógarkot. Umferðin á þjóðveginum er orðin svo svakalega mikil að það er bara spurning um hvenær slys hlýst af þar sem ferð er yfir veginn. Á núverandi leið er farið fjórum sinnum yfir veginn..... :) Við ætlum að eyða einhverjum peningum í hana í haust til að forma hana og fá línuna nokkuð góða. Veit ekki hvað það verður mikið líklega 1-2 milljónum. En í vor áður en sleppitúrar byrja væri gott að bera ofan í vissa staði og brjóta meira. Þetta er allt í vinnslu en ég vil endilega leggja inn fyrir þessu verkefni sem er þjóðþrifaverk. Það myndi liðka mikið til fyrir þessari framkvæmd núna í haust ef ég vissi af þessari úthlutun.

Ferða- og samgöngunefnd úthlutaði 2.0 m.kr. til verkefnisins 2016 sem verður til mikilla bóta fyrir hestaferðamennsku.

Vatnajökulsþjóðgarður:

Undirritaður var í síma og tölvusambandi við framkvæmdastjóra Vatnajökulsþjóðgarðs vegna fyrirhugaðrar skráningar reiðleiða og gamalla þjóðleiða í þjóðgarðinum. Framkvæmdastjórinn var mjög jákvæður í garð verkefnisins og lofaði allri mögulegri aðstoð þjóðgarðsvarða við skráninguna.



Fundur hjá Vinir Vatnajökuls

Frá fundi hjá Vinir Vatnajökuls Ármúla 42, fimmtudaginn 3. mars 2016, kl.14.00 – 15.00.

Á fundinum voru :

Kristbjörg Hjaltadóttir framkvæmdastjóri Vinir Vatnajökuls, Halldór H. Halldórsson formaður samgöngunefndar LH, Sæmundur Eiríksson varaformaður samgöngunefndar LH.

Tilfni fundar styrkveitingar Vinir Vatnajökuls til ýmissa verkefna í Vatnajökulspjóðgarði.

Kristbjörg sagði frá stofnun Vinir Vatnajökuls og styrkveitingum á þeirra vegum.

Vinir Vatnajökuls eru hollvinasamtök Vatnajökulspjóðgarðs. Samtökin voru stofnuð 21. júní 2009. Markmið samtakanna er að afla fjár til þess að styrkja á þjóðgarðssvæðinu, rannsóknir, kynningar- og fræðsluefni og stuðla þannig að því að sem flestir geti notið náttúru og sögu þjóðgarðsins.

Styrkir til Vinir Vatnajökuls koma frá Alcoa Fjarðarál rá Reyðarfirði og frá Landsvirkjun. Samningur við Alcoa var í byrjun til átta tíu en hefur nú verið framlengdur til þrettán ára.

Styrkir hafa verið veittir til kortagerðar af gönguleiðum og hjólaleiðum en ekkert hefur verið unnið í reiðleiðum í Vatnajökulspjóðgarði. Rannsóknir á gömlum reiðleiðum og nýjum í þjóðgarðinum og skráning þeirra gæti verið styrkhæft frá Vinir Vatnajökuls.

Umsóknarfrestur er ár hvert frá 1. ágúst til 30. september og er styrkur allt að 50% af heildarfjárhæð hvers verkefnis. Fagrað Vinir Vatnajökuls fer yfir allar umsóknir og metur hvort þær séu styrkhæfar.

Lagt til að drög að umsókn frá LH verði send til Kristbjargar til yfirlstrar áður en umsókn er send.

Vatnajökulspjóðgarður verður í framtíðinni settur á Heimsminjaskrá og það er mikilvægt að áður en það verður gert verði búið að skrá og gera kort af öllum göngu- hjóla og reiðleiðum í þjóðgarðinum.

Kortasjá LH opnuð og skoðuð. Reiðleiðir í Vatnajökulspjóðgarði yrðu settar þar inn á sama hátt og aðra reiðleiðir á landinu hafa verið skráðar.

Önnur atriði sem mætti skoða við rannsóknir og skráningu reiðleiða í Vatnajökulspjóðgarði :

Finna og merkja inn gamlar reiðleiðir

Gamlar reiðleiðir, upplýsingar umfram ritaðar heimildir : Ingimar frá Egilsstöðum,

Sverrir í Reykjahlíð, Danni Óbyggðasetur í Fljótsdal, Olga Ríki Vatnajökuls.

Setja inn í kortasjá möguleika fyrir „app“ með lýsingu og myndum af áhugaverðum stöðum.

Ræða við Loftmyndir um viðbótar möguleika í kortasjá.

Drónamyndir af reiðleiðum - Svarmi

Skráð Sæmundur Eiríksson

Reiðvegamerkingar.

Hestamannafélagin Sprettur og Hörður hafa verið að vinna að merkingum reiðvega á sínum félagssvæðum. Á félagssvæði Sprettis er komnir upp 18 vegprestar með 48 vegvísunum, einnig fræðsluskilti sem sett verið upp við tvo áningastaði, þ.e. við Vatnsvík og Gjármót. Stefnt er að uppsetningu fleiri fræðsluskilta síðar.

Hestamannafélagið Hörður áformar uppsetningu vegpresta við reiðvegi hjá sér á þessu ári, búið er að fjármagna framkvæmdina að talsverðu leyti með framlögum frá Herði og félagi hesthúseigenda. Ekki er nema sjálfsagt að reiðvegir séu merktir eins og aðrir almennir stígar. Ferða- og samgöngunefnd LH hvetur hestamannafélög um land allt að huga að merkingum reiðvega hjá sér með sambærilegum hætti og Sprettur og Hörður hafa verið að vinna að.

Vatnsvík



Reiðleiðir og örnefni á Kjöavollum og nágrenni. ● Þú ert hér ■ Hestagerð, áning — Reiðstígur — Fyllmugaður reiðstígur

Umgengnisreglur:

- Fylgjum merktum reiðleiðum.
- Skiljum ekki eftir rusl á víðavangi.
- Hlífum gróðri eins og kostur er.
- Förum varlega með eidd.
- Hestamenn vika til hægri á reiðleiðum.
- Rekstur er bannaður í þéttbýli.
- Teymum ávallt hægra megin.
- Höfum að hámarki þrjá til reiðar.
- Höfum lausa hunda ekki með í för.
- Reiðhjálmar eru sjálfsgöð öryggistæki.
- Sýnum fylistu tillitssemi.

Velkomin í áningastað við Vatnsvík.

Áður en miðlunarstífla var reist við Elliðavatn á árunum 1924 - 25 skipti Þingnes, sem gengur út í vatnið að sunnanverðu, vatninu í Vatnsendaavatn og Elliðavatn. Þá var vatnið um helmingi minna en nú. Með tilkomu stíflunnar stækkaði vatnið og er það nú 1,8 km² að flatarmáli.

Reiðleiðir:

Reiðleiðir frá Vatnsvík greinast til suðurs upp á Hríshól þar sem reiðleiðin greinist áfram á Vatnsendaheiði eða um Tungustíg og Hjalla í Hjalladal og Gíarmót.

Til vesturs sunnan Vatnsendaavatns um Vatnsendaheiði á Kjöavelli félagssvæði Spretts eða áfram vestan vatns á reiðleið sem liggur á félagssvæði Fáks.

Til norðurs liggur reiðleiðin með Elliðavatni og hjá Rauðhólum um

Almannadal og á Hólmsheiði. Af Hólmsheiði liggja reiðleiðir áfram norðan Úlfarsfells á félagssvæði Harðar eða í Mosfellsdal og til Þingvallu, einnig til austurs meðfram Nesjavallaæð til Nesjavalla. Sunnan Rauðhóla greinist reiðleið til vesturs á félagssvæði Fáks eða hringleið um Elliðavatn. Frá Almannadal liggur reiðleið til vesturs að Rauðavatni eða til austurs meðfram Suðurlandsvegi.

Kjalarnesþing hið forna:

Mörk Reykjavíkur og Kópavogs liggja um Þingnes sem gengur úti í Elliðavatn að sunnanverðu. Rétt austan við mörkin eru töftir sem búið er að rannsaka. Töftirnar eru á minjaskrá. Talið er að Þingnes sé hinn forni þingstaður Kjalarnesinga. Nesið hét áður Krossnes en örnefnið Þingnes er frá fyrri hluta 19. aldar þegar Jónas Hallgrímsson gróf í rústírnar. Hann fann á annan tug búða og tvo steinhringi en þeir gætu hafa verið dómhringir, hof, lítil kirkja eða fjárborgir. Þingnes er friðlýst samkvæmt þjóðminjalögum.

Fræðsluskilti við Vatnsvík



Reiðvegaskilti, vegvísir.

Skipulagsmál:

Samgöngunefnd LH reynir ávallt af fremsta megni að fylgjast með öllum skipulagsbreytingum er geta varðað reiðleiðir og bregst við þeim skipulagsbreytingum með viðeigandi hætti. Nokkrar aths. voru gerðar við skipulög sveitarfélaga á starfsárinu, meðal annars við Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins.

Enn og aftur skal það brýnt fyrir hestamönnum að standa vörð um reiðleiðir á skipulagi á sínum svæðum, alltaf er erfiðara að koma inn breytingum eftir að búið er að samþykkja skipulagið.



Færst hefur í vöxt að aðilar sem vinna að skipulagsmálum fyrir sveitarfélög eða aðra óski eftir reiðleiðaferlum úr kortasjá LH. Má þar m.a. nefna Steinsholt arkitekta sem unnið hafa að nýju aðalskipulagi fyrir Bláskógabyggð og verkfræðistofuna Mannvit sem unnið hefur að umhverfismati fyrir Landsvirkjun vegna vindmyllugarðs á Búrfellshafinu.

Sæmundur Eiríksson var í samskiptum við þessa aðila f.h. Samgöngunefndar:

Eins og ég tjáði þér í símtali áðan þá erum við að vinna að umhverfismati fyrir Vindmyllugarð Landsvirkjunar í Hafinu við Búrfell. Einn hluti þess er að gera grein fyrir landnotkun á svæðinu og nærumhverfi þess. Því væri mjög gott að hafa skráðar reiðleiðir á þessu svæði. Er möguleiki á að fá þær sendar frá ykkur?

Svar: Hjálagt umbeðnar reiðleiðir.

Skýringar við „line tag“ : staða á reiðvegi sjá reidleidir-skyr2

Gpstrack : „t“ – hægt er að hlaða niður gps ferli, „f“ – leið óviss, ekkert gps.

Á öllum gögnum skal koma fram að reiðleiðaferlar eru frá Landssambandi hestamannafélaga og að óheimilt er að framleiða kort með reiðleiðum til útgáfustarfsemi.

Til stendur að reisa 200 MW vindlund, Búrfellslund á hraun- og sandsléttunni austan Þjórsár og á Hafinu, þar sem Landsvirkjun rekur nú þegar með tvær vindmyllur í rannsóknarskyni.

Fyrirhugað er að mastur hveirrar vindmyllu verði allt að 93 m hátt og þvermál spaða allt að 115 m. Reiknað er með að hámarkshæð þegar spaðar eru í efstu stöðu sé alltaf lægri en 150 m. Fjöldi vindmylla yrði um það bil 58 talsins fyrir vindmyllur með 3,5 MW aflgetu og 80 fyrir vindmyllur með 2,5 MW aflgetu.

Vegna stærðar vindlundarins er framkvæmdin háð mati á umhverfisáhrifum. Landsvirkjun vinnur nú að slíku mati og verkfræðilegum undirbúningi á umræddu svæði fyrir allt að 200 MW Búrfellslund. Frummatsskýrslan er unnin í samræmi við lög nr. 106/2000, um mat á umhverfisáhrifum. Í júlí 2014 var lögð fram til Skipulagsstofnunar tillaga að matsáætlun þar sem tilgreint er hvernig áætlað er að standa að matsvinnunni. Þann 16. september 2014 féllst Skipulagsstofnun á tillöguna.



Landsskipulag:

Sæmundur Eiríksson sótti nokkra fundi um landsskipulagsstefnuna f.h. Ferða- og samgöngunefndar LH. Þar var því komið á framfæri að allar reiðleiðir á skipulagi miðhálandis Íslands héldu sér í nýju landsskipulag, ekki er annað að sjá en að það gangi eftir.

Umhverfis- og auðlindaráðherra hefur mælt fyrir tillögu til þingsályktunar um landsskipulagsstefnu 2015-2026 á Alþingi. Tillagan gekk til umhverfis- og samgöngunefndar og hægt er að nálgast þingskjalið og fylgjast með ferli málsins á vef Alþingis. Umfjöllun um tillöguna er einnig að finna á vef umhverfis- og auðlindaráðuneytis.

Þingskjal 1163 — 689. mál.

Tillaga til þingsályktunar, um landsskipulagsstefnu 2015–2026.

(Lögð fyrir Alþingi á 144. löggjafarþingi 2014–2015.)

Alþingi ályktar, með vísan til 10. gr. skipulagslaga, nr. 123/2010, að stjórnvöld skuli á árunum 2015–2026 vinna að skipulagsmálum í samræmi við landsskipulagsstefnu þessa sem felur í sér:

1. Stefnu um skipulag á miðhálandi Íslands.
2. Stefnu um skipulag í dreifbýli.
3. Stefnu um búsetumynstur og dreifingu byggðar.
4. Stefnu um skipulag á haf- og strandsvæðum.

Í landsskipulagsstefnu er eftirfarandi lagt til grundvallar auk 1. Að skipulag byggðar og landnotkunar stuðli að sjálfbærri þróun.

2. Að skipulag byggðar og landnotkunar sé sveigjanlegt og stuðli að seiglu gagnvart samfélags- og umhverfisbreytingum.

3. Að skipulag byggðar og landnotkunar stuðli að lífsgæðum fó markmiða skipulagslaga: lks.

4. Að skipulag byggðar og landnotkunar styðji samkeppnishæfni landsins alls og einstakra landshluta.

1. SKIPULAG Á MIÐHÁLENDI ÍSLANDS

Staðinn verði vörður um náttúru og landslag miðhálandisins vegna náttúruverndargildis og mikilvægis fyrir útivist. Uppbygging innviða á miðhálandinu taki mið af sérstöðu þess.

1.1 Víðerni og náttúrugæði.

Viðhaldið verði sérkennum og náttúrugæðum miðhálandisins með áherslu á verndun víðerna hálandisins, landslagsheilda, mikilvægra vistgerða og gróðurlenda og verðmætra menningarminja.

Skipulagsgerð sveitarfélaga:

1.1.1 Skipulagsákvæði um náttúru og víðerni.

Sveitarfélög á miðhálandinu útfæri landsskipulagsstefnu um verndun víðerna- og náttúrugæða í skipulagsáætlunum sínum. Við skipulagsgerð sveitarfélaga verði þess gætt að mannvirki og umferð um hálandið skerði víðerni og önnur sérkenni og náttúrugæði hálandisins sem minnst.

Jafnframt verði kannaðir möguleikar á endurheimt víðerna og náttúrugæða. Til grundvallar stefnumörkun verði lögð kortlagning á umfangi víðerna, vistgerðakort Náttúrufræðistofnunar Íslands og svæði sem njóta verndar vegna náttúrufræðis. Á svæðum sem flokkast sem víðerni verði svigrúm fyrir takmarkaða mannvirkjagerð, svo sem gönguskála, vegslóða og göngu- og reiðleiðir. Umfangsmeiri mannvirkjagerð verði beint að stöðum sem rýra ekki víðerni hálendisins.

1.1.2 Sjálfbær gróðurframvinda.

Áhersla landsskipulagsstefnu á sjálfbæra gróðurframvindu á miðhálandinu verði m.a. útfærð með ákvæðum í aðalskipulagi um beitarsvæði í samráði við bændur og Landgræðslu ríkisins. Þau miði að því að beitarálag sé í samræmi við ástand vistkerfa og markmið um að endurheimta og styrkja náttúruleg vistkerfi og stöðva jarðvegseyðingu. Með þeim verði stuðlað að því að beit á miðhálandinu verði stjórnað þannig að landnýting verði sjálfbær, valdi ekki gróður- eða jarðvegseyðingu eða hamli náttúrulegri framvindu vistkerfa á illa fögnu landi. Einnig verði, eftir því sem við á, sett ákvæði í aðalskipulagi um landgræðslu og landgræðslusvæði til að bregðast við rofskemmdum. Skipulagsákvæðanir um beit og landgræðslu byggist á áætlunum um uppgræðslu lands.

1.1.3 Hverfisverndun víðerna og viðkvæmra svæða.

Stefna um verndun víðerna og náttúrugæða hálendisins verði eftir því sem við á útfærð með hverfisvernd í skipulagsáætlunum sveitarfélaga, m.a. þannig að í aðalskipulagi verði þau svæði hverfisvernduð sem tilgreind eru í verndarflokki áætlunar um vernd og orkunýtingu landsvæða og náttúruverndaráætlun. Þá verði hverfisvernd eftir aðstæðum nýtt til að vernda land sem er talið viðkvæmt fyrir búfjárbætur.

Önnur verkefni stjórnvalda:

1.1.4 Kortlagning víðerna.

Skipulagsstofnun og Umhverfisstofnun hafi forgöngu um að reglulega liggi fyrir uppfærð kort af umfangi og þróun víðerna á miðhálandinu. Í því felst að ákveða viðmið fyrir mat á umfangi víðerna út frá skipulagssjónarmiðum og að hafa kort sem uppfærð eru reglulega um umfang víðerna aðgengileg fyrir skipulagsvinnu sveitarfélaga og annarra aðila.

1.1.5 Umhverfismat.

Við umhverfismat áætlana og framkvæmda á miðhálandinu verði lagt mat á áhrif áætlunar og framkvæmdar á víðerni og hve mikil rýrnun, eða eftir atvikum endurheimt, verður á víðernum.

1.2 Ferðaþjónusta í sátt við náttúru og umhverfi.

Uppbygging ferðamanna aðstöðu stuðli að góðri aðstöðu ferðafólks á miðhálandinu, en jafnframt verði gætt að því að óbyggðaupplifun og náttúrugæði skerðist sem minnst vegna mannvirkja og umferðar.

Skipulagsgerð sveitarfélaga:

1.2.1 Skipulag áfangastaða ferðamanna.

Uppbygging ferðamannaaðstöðu verði takmörkuð á miðhálandinu og megináhersla lögð á uppbyggingu á jaðarsvæðum hálendisins og á nokkrum afmörkuðum svæðum við aðalvegi hálendisins. Gengið verði út frá eftirfarandi flokkun og staðsetningu þjónustustaða:

- Jaðarmiðstöðvar séu á tilteknum stöðum við meginleiðir inn á hálendið og í jaðri þess.
- Hálendismiðstöðvar séu á tilteknum stöðum við meginleiðir um hálendið.
- Skálasvæði séu á tilteknum stöðum í góðu vegasambandi.
- Fjallasel séu í takmörkuðu vegasambandi og taki mið af hæfilegum dagleiðum göngufólks.

Við skipulagsgerð verði stuðlað að því að ferðafólki um miðhálendið standi til boða viðeigandi mannvirki og þjónusta og að ferðafólk dreifist þannig að álag á náttúru sé í samræmi við þol hennar. Við alla mannvirkjahönnun og framkvæmdir á hálendinu verði jafnframt lögð áhersla á að virðing sé borin fyrir náttúrulegu landslagi og viðhöfð sérstök aðgæsla sem tryggji að mannvirki falli sem best að umhverfi og rýri sem minnst hlut náttúrunnar í heildarmyndinni.

Önnur verkefni stjórnvalda:

1.2.2 Kortlagning mannvirkja og þjónustu.

Skipulagsstofnun í samvinnu við Þjóðskrá Íslands og sveitarfélög á hálendinu hafi forgöngu um skráningu mannvirkja og þjónustu á hálendinu.

1.2.3 Mat á þörf fyrir uppbyggingu ferðaþjónustumannvirkja.

Skipulagsstofnun, í samvinnu við Ferðamálastofu, Samband íslenskra sveitarfélaga og sveitarfélög á hálendinu, safni upplýsingum um þörf fyrir breyttar áherslur í mannvirkjagerð fyrir næstu endurskoðun landsskipulagsstefnu, m.a. með hliðsjón af ferðamálastefnu og staðbundinni greiningu og stefnumótun á einstökum svæðum innan miðhálendisins. Haft verði samráð við hlutaðeigandi stofnanir og hagsmunaaðila.

1.3 Samgöngur í sátt við náttúru og umhverfi.

Viðhald og frekari uppbygging samgöngukerfis á miðhálendinu stuðli að góðu aðgengi að hálendinu og jafnvægi milli ólíkra ferðamáta. Mannvirki og umferð hafi lágmarksáhrif á víðerni og óbyggðaupplifun.

Skipulagsgerð sveitarfélaga:

1.3.1 Skipulag samgangna.

Sveitarfélög á miðhálendinu geri grein fyrir og marki stefnu um þjóðvegi, þ.e. stofnvegi og landsvegi, í aðalskipulagi í samráði við Vegagerðina. Skipulag annarra vega og vegslóða á miðhálendinu sé samkvæmt sérstökum gagnagrunni á landsvísu um vegi og vegslóða aðra en þjóðvegi. Skipulagsákvæði um vegi á miðhálendinu feli í sér að vegaframkvæmdum verði haldið í lágmarki, möskvar vegakerfisins verði sem stærstir og að hönnun allra vega taki mið af náttúruvernd, sérstaklega með tilliti til landslags, víðerna og verndar viðkvæmra svæða. Við skipulagsgerð sveitarfélaga verði jafnframt leitað jafnvægis varðandi aðgengi að áhugaverðum stöðum með mismunandi ferðamátum þannig að ferðafólki á vélknúnum farartækjum sé tryggður aðgangur að fjölbreyttum svæðum en jafnframt verði tryggð kyrrlát svæði án umferðar vélknúinna farartækja. Ferðamannaleiðir (gönguleiðir, reiðleiðir og reiðhjólaleiðir) verði eftir því sem kostur er aðskildar frá meginvegakerfi miðhálendisins. Þá verði í skipulagsáætlunum sveitarfélaga jafnframt tekin afstaða til þess hvar gera megi ráð fyrir lendingarstöðum þyrila og flugvéla og eftir atvikum afmörkuð kyrrlát svæði án umferðar vélknúinna farartækja á lofti og landi.

Önnur verkefni stjórnvalda:

1.3.2 Kortagrunnur um vegi.

Á hverjum tíma skulu Landmælingar Íslands veita aðgang að kortagrunni yfir samþykktu vegi og vegslóða utan flokkunarkerfis vegalaga. Kortagrunnurinn skal byggður á tillögum sveitarfélaga sem eru yfirfarnar af hálfu Umhverfisstofnunar.

1.3.3 Nánari stefnumótun um vegakerfi miðhálandisins.

Við endurskoðun landsskipulagsstefnu og samgönguáætlunar vinni skipulags- og samgönguyfirvöld með hlutaðeigandi stofnunum og hagsmunaaðilum að nánari greiningu á kostum varðandi þróun samgöngukerfis og útfærslu vega á miðhálandinu. Þar verði m.a. metið ástand vega og sú stefna sem sett var um samgöngukerfi á hálandinu með svæðisskipulagi miðhálandisins. Einnig verði höfð hliðsjón af afrakstri vinnu sem iðnaðar- og viðskiptaráðherra setti af stað haustið 2014 við mótun stefnu og framtíðarsýnar fyrir ferðapjónustu á Íslandi.



SAMÚT.

Hér á eftir fer samantekt af fundi um „ Hálendisverkefnið ” þ.e. um stofnun þjóðgarðs á miðhálandi Íslands, formaður SAMÚT sat þennan fund.

Verndun hálendisins-Þjóðgarður á miðhálandinu

Dagssetning 11. Júní 2015

Fundarmenn:

Andri Snær Magnason (Gætum garðsins), Anna G. Sverrisdóttir (umhverfisnefnd SAF), Árni Finnsson (Náttúruverndarsamtökum Íslands), Dúi J. Landmark (Skotvís), Guðmundur Gunnarsson (hálendisverkefnið), Guðmundur Ingi Guðbrandsson (Landvernd), Halldóra Sveinsdóttir (umhverfisnefnd ASÍ), Helga Árnadóttir (SAF), Hjalti Þór Vignisson, Karl Ingólfsson (Samút), Sigríður Bylgja Sigurjónsdóttir (Landvernd), Sigurður Eypórsson (Bændasamtökin), Skúli H. Skúlason (Útivist), Snorri Baldursson (Landvernd), Steinar Kaldal (verkefnisstjóri hálendisverkefnis), Sveinbjörn Halldórsson (SAMÚT), Þórarinn Eyfjörð (Útivist).

Fundarstjóri: Maríanna Traustadóttir, jafnréttisráðgjafi ASÍ.

SPURNING 1

- A) Sjáið þið miðhálandið varanlega verndað sem eina skipulagsheild?*
- B) Hvaða grundvallaratriði þarf að huga að þegar fjallað er um vernd, stjórnun og stýringu hálendisins?*
- C) Hvað gæti falist í þjóðgarði?*

Niðurstaða:

- A) Allir fundargestir svöruðu þessari spurningu játandi og samhljómur var á meðal þeirra um að það væri skynsamlegasta leiðin til að vernda miðhálandið varanlega. Þá voru þeir sammála um að ef miðhálandið væri ein verndarheild gæti það hindrað hagsmunaárekstra og aukið líkur á því að hugmynd um þjóðgarð á miðhálandinu væri eign allra landsmanna.
- B) Fundargestir voru sammála um að það væri algert grundvallaratriði að samráð væri haft við hagsmunaaðila um rammann sem skapaður væri utan um vernd svæðisins. Þar væri sátt um aðgengi og umferð um svæðið mikilvægust. Með öðrum orðum, að skýr og

ásættanleg stefna væri um mismunandi verndarsvæði, þ.e. í ljósi þess að vernd er eitt form nýtingar þyrfti að vera skýrt hvað fælist í verndarflokkum Alþjóða náttúruverndarsamtakanna - International Union for Conservation of Nature eða IUCN (sem nú orðið eru iðulega hafðir til viðmiðunar þegar verndarsvæði eru mynduð).¹ Þá kom einnig fram að góð tengsl við heimamenn væru mjög mikilvæg; að hugmyndir um stjórnun og stýringu kæmu meðal annars úr nærumhverfi svæðisins og að ef unnið yrði að myndun þjóðgarðs á miðhálandinu þá þyrfti undirbúningurinn að vera settur í samfélagslegt samhengi m.t.t. sjálfbærrar atvinnuþróunar og nýtingar, framtíðarverðmæta og vöxt sveitarfélaganna sem þar eru.

- C) Fundarmenn voru sammála um að ef samráð væri haft að leiðarljósi gæti þjóðgarður á miðhálandinu leitt til almennrar samstöðu um verndun svæðisins: Stað þar sem gestum myndi finna þeir velkomnir. Með þjóðgarði væru náttúrugæði tryggð gegn frekari virkjanahugmyndum ásamt þverun hálandisins með háspennulínunum og uppbyggðum vegum og þjónustumannvirkjum sem þeim fylgja. Þjónustumannvirki væru staðsett í jaðri þjóðgarðsins og brugðist væri við við sívaxandi ferðamannastraumi með nauðsynlegri stýringu, jafnframt sem að almannaréttur væri jafnvel betur tryggður en innan landa í einkaeigu. Þá var nefnt að í þjóðgarði fælust mikil tækifæri til uppbyggingar og atvinnuþróunar nærsveitarfélaga. Einnig var nefnt að þjóðgarður á miðhálandinu myndi styrkja þá ímynd sem við viljum hafa fyrir náttúruvernd jafnt sem sjálfbæra ferðaþjónustu á Íslandi og að hann gæti orðið táknmynd samvinnu og lýðræðis.

SPURNING 2

Hvaða skilyrði þarf að uppfylla til að þín samtök styðji hugmyndina um þjóðgarð á miðhálandi Íslands?

Niðurstaða:

Samstaða var um að náttúruvernd yrði að vera í fyrirrúmi en jafnframt að almannaréttur og aðgengi allra væri tryggt. Þar væri samráð og aðkoma hagsmunaaðila að stjórn og stýringu meginatriði, og að tekið yrði tillit til nýtingarréttar þeirra hópa sem áttu fulltrúa á fundinum; Skynsamlegar reglur um sjálfbæra nýtingu bænda, uppbyggingu ferðaþjónustu, sjálfbæra nýtingu útivistarfólks (akandi, veiðandi, gangandi, ríðandi, hjólandi). Þá þyrfti stefnumótun um mismunandi ferðaþjónustu á mismunandi svæðum og að tekið væri tillit til helgunarsvæða útivistarfélaga. Fundarmenn voru sammála um að allar virkjanahugmyndir þyrftu að vera utan við þjóðgarðinn og að til að tryggja vernd yrðu reglur IUCN yrðu hafðar að leiðarljósi (þýddar og útskýrðar á íslensku).

Heildarniðurstaða beggja spurninga:

Innan hópsins er samstaða um að skynsamlegast sé að vernda miðhálandið sem eina skipulagsheild gegn hugmyndum um uppbyggða vegi og háspennulínur, og gegn frekari virkjanaframkvæmdum (þær verði utan skipulagsheildarinnar). Samstaða er um að við skipulag þeirrar verndar verði verndarflokkar IUCN, skilmerkilega útskýrðir, hafðir að leiðarljósi, enda geti svæðið verið flokkað í mismunandi verndarflokka eftir því hvers konar starfsemi er leyfð á

¹ IUCN eru stór samtök sem bæði félagasamtök, (t.d. WWF) og ríki (þ.m.t. Ísland) eigi aðild að. Aðild fjölda ríkja gerir að verkum að náttúruverndarstarfsemi IUCN er vegleiðandi í umræðu um verndaraðgerðir, ekki bara fyrir landsvæði heldur einnig skráningu dýra á lista yfir dýr í útrýmingarhættu. Sjá nánar um IUCN og vernd landsvæða hér: http://www.iucn.org/about/work/programmes/gpap_home/gpap_quality/gpap_pacategories/

verndarsvæðinu. Samstaða er um að þjóðgarður á miðhálandinu, eins og svæðið er skilgreint út frá Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015, sé hugmynd sem fundargestir geti staðið á bakvið/stutt, að gefnu samráði og aðkomu hagsmunaaðila (samtakanna sem áttu fulltrúa á fundinum) að stjórn og stýringu svæðisins, sem og tryggðum, sjálfbærum aðgangi sömu aðila.

Stutt samantekt á verndarflokkum IUCN:

Friðlýsingar skiptast í nokkra flokka og byggist sú flokkun meðal annars á viðmiðum IUCN. Mikilvægt er að átta sig á að þjóðgarður getur skipst upp í mismunandi verndarflokka. Flokkarnir eru eftirfarandi:

FLOKKUR I a

Landsvæði sem er stjórnað einkum vegna vísindlegs gildis vegna:

- sérstæðs gróðurfars, dýralífs eða jarðmyndana
- sérstaks landslags eða landslagsheildar
- menningarminja eða sögu
- útivistargildis
- fræðslugildis

FLOKKUR I b

Stór landsvæði sem eru lítt snortin og óbyggð, hafa að mestu viðhaldið náttúrufræðilegum einkennum sínum og ástæða þykir til að vernda vegna:

- Almenns aðgengis núverandi og komandi kynslóða
- Menningarlegra og andlegra gilda, s.s. einveru, virðingar við forfeður, virðingar við heilaga staði, osfrv.
- Sóknarfæra á sviði menntunar- og vísindalegra málefna

FLOKKUR II

Landsvæði sem ástæða þykir til að vernda fyrir núverandi og komandi kynslóðir vegna:

- sérstæðs landslags og náttúrufræðilegs gildis
- vistfræðilegrar heildar
- sögulegrar helgi sem hvílir á svæðinu
- sóknarfæra á sviði andlegra og vísindalegra málefna, fræðslu og útivistar sem samrýmast umhverfi og menningu

FLOKKUR III

Náttúrumyndanir á landi eða í sjó sem ástæða þykir til að vernda vegna fræðilegs gildis, fegurðar eða sérkenna, t.d.:

- Fossar, eldstöðvar, hellar, drangar
- Fundarstaðir steingervinga, sjaldgæfra steintegunda og steinda

FLOKKUR IV

FRÍDLÝSING LÍFVERA

Lífverur sem miklu skiptir að ekki verði fækkað eða útrýmt vegna:

- náttúrufræðilegra eða annarra menningarlegra sjónarmiða

BÚSVÆÐI

Svæði á landi eða í sjó sem ástæða þykir til að vernda vegna:

- mikilvægis fyrir tiltekna tegund. Þannig er tegundinni tryggt athvarf án tillits til landslags, útivistargildis eða annarra utanaðkomandi þátta

VISTKERFI

Svæði sem miklu skiptir frá vísindalegu, náttúrufræðilegu eða öðru menningarlegu sjónarmiði að verði ekki raskað.

FLOKKUR V

Landsvæði sem þykir ástæða til að vernda vegna:

- Sögulegs samspils manns og náttúru sem hefur leitt af sér svæði sem býr yfir einkennandi vistfræðilegum, líffræðilegum og menningarlegum gildum og landslagsheildum.
- Þar sem mikilvægt þykir að vernda svæðið í ljósi samofinna áhrifa framangreindra gilda.

FLOKKUR VI

Svæði þar sem vistkerfi og búsvæði eru vernduð samhliða því að hlúð er að menningarlegum gildum og hefðbundin nýting náttúruauðlinda er leyfð, þ.e. hluti svæðisins nýttur undir sjálfbæra og vistvæna nýtingu (e. Low-level non-industrial) náttúruauðlinda. Svæði þar sem framangreind áhersluatriði hafa jákvæð áhrif á hvort annað.

Heimildir:

http://www.iucn.org/about/work/programmes/gpap_home/gpap_quality/gpap_pacategories/

Stjórnunar- og verndaráætlun Vatnajökulshjóðgarðs, 2. Útgáfa, 2013.

Umhverfisstofnun, friðlýsingarflokkar-Upplýsingar og staðreyndir, október 2004.



59. Landsþing LH haldið á Selfossi 17. og 18. október 2014.

Alls sátu tuttugu og tveir fulltrúar í Ferða- og umhverfisnefnd þingsins, formaður nefndarinnar var Halldór H. Halldórsson frá hmf. Spretti.

Fimm þingskjöl lágu fyrir nefndinni til umfjöllunar, nokkrar umræður urðu í nefndinni um tillögurnar. Til umræðu var að sameina tillögur nr. 12. frá stjórn LH og tillögu nr. 46. frá Spretti þar sem þær voru eiginlega um það sama. Tillaga Sprettis þótti heldur ítarlegri en tillaga stjórnar, en ákveðið að þær færu báðar óbreyttar fyrir þingið. Þá lagði Ferða- og umhverfisnefnd þingsins fram tillögu nr. 56. Allar tillögurnar voru samþykktar samhljóða í nefndinni og svo á þinginu.

Þingskjal nr. 8

Flytjandi: Stjórn LH

Lagt fyrir: Ferða- og umhverfisnefnd

Tillaga

59. Landsþing Landssambands hestamannafélaga, haldið á Selfossi 17. og 18. október 2014, hvetur hestamannafélögin að standa vörð um reiðvegi þegar fjallað er um skipulagsmál sveitarfélaga.

Greinargerð

Hestamenn verða að standa vörð um rétt sinn til að ferðast um landið með því að tryggja að tillit sé tekið til þeirra þegar fjallað er um skipulagsmál viðkomandi svæða.

Samþykkt samhljóða

Þingskjal nr. 12

Flytjandi: Stjórn LH

Lagt fyrir: Ferða- og umhverfisnefnd

59. Landsþing Landssambands hestamannafélaga, haldið á Selfossi 17. og 18. október 2014, skorar á ríkisstjórn Íslands að sjá til þes að fjárframlög til reiðvegagerðar á Íslandi verði aukin.

Greinargerð

Á undanförunum árum hefur hestatengd ferðapjónusta aukist stórlega og þar með álag á reiðvegakerfi Vegagerðarinnar og hestamannafélaganna í landinu. Á sama tíma og tekjur ríkisins hafa stóreflst, hafa fjárframlög til reiðvegagerðar dregist saman. Þetta aukna álag á reiðvegakerfið, hefur valdið skemmdum á reiðvegum um vinsæla ferðamannastaði sem aftur hafa kallað á umræðu um lokun vegna þessa aukna álags á viðkomandi svæði.

Skorar því 59. Landsþing Landssambands hestamannafélaga á ríkisstjórnina að taka höndum saman með hestamönnum og standa vörð um að hægt verði um ókomna tíð að njóta íslenskrar náttúru á hestbaki.

Samþykkt samhljóða

Þingskjal nr. 14

Flytjandi: Ferða- og samgöngunefnd LH

Lagt fyrir: Ferða- og umhverfisnefnd

59. Landsþing Landssambands hestamannafélaga, haldið á Selfossi 17. og 18. október, 2014 skorar á ríkisstjórn Íslands að fylgja eftir tillögum nefnda samgönguráðuneytis er fjallað hafa um reiðvegi og gert tillögur að úrbótum í reiðvegamálum og fjármögnun þeirra.

Greinargerð

59. Landsþing Landssamband hestamannafélaga hvetur ríkisstjórn Íslands til að beita sér fyrir því að reiðvegafé í samgönguáætlun 2011 – 2022 verði aukið verulega. Áætlanir gera ráð fyrir að á 2. tímabili samgönguáætlunar þ.e. árin 2015 – 2018 verði reiðvegafé að meðaltali 59. m.kr. á ári og á 3. tímabili samgönguáætlunar þ.e. árin 2019 - 2022 verði reiðvegafé að meðaltali 65. m.kr. á ári. Þessar fjárhæðir duga engan veginn til viðhalds reiðvega né heldur til nýbygginga eða áframhaldandi reiðvegaskráningar.

Frá árinu 1991 til árs 2001 hefur samgönguráðherra skipað fjórar nefndir sem fjallað hafa um reiðvegi og stöðu reiðvega. Auk starfshópa um stefnumörkun í ferðapjónustu þar sem að finna má m.a. ítarlega stefnumótun er varðar hestaferðir.

Í niðurstöðum allra þessra nefnda kemur fram að verulegs átaks sé þörf í í flokkun og uppbyggingu reiðvega, og jafnvel tímabundins þjóðaráttaks í reiðvegagerð.

Sumt af því sem ofangreindar nefndir leggja til í nefndarálitum sínum hefur verið unnið af LH eða er í framkvæmd. Eitt af því er skráning og flokkun reiðleiða. Í dag eru reiðleiðir skráðar af Landssambandi hestamannafélaga inn í kortasjá í samvinnu við Loftmyndir ehf og Vegagerðina.

Fjármagn hefur ekki fylgt í samræmi við tillögur nefndanna heldur jafnt og þétt rýrnað á undanförunum árum. Árið 2003 var reiðvegafé af vegaáætlun 39. m.kr. Reiðvegafé af vegaáætlun 2014 er 60. m.kr. en hefði það fylgt þróun byggingarvísitölu á tímabilinu þá væri reiðvegafé af vegaáætlun 101,5. m.kr.

Umsóknir hestamannafélaga um reiðvegafé 2014 nam um 308. m.kr. mest til viðhalds eldri reiðvega.

Ljóst er að hestamennska og hestatengd ferðapjónusta er að skila þjóðarbúinu verulegum tekjum á ársgrundvelli og því verður að hlú betur að grunnstöðum hestaferðamennsku en gert er.

Samþykkt samhljóða.

Þingskjal nr. 15

Flytjandi: Ferða- og samgöngunefnd

Lagt fyrir: Ferða- og umhverfisnefnd

Tillaga:

59. Landsþing Landssambands hestamannafélaga, haldið á Selfossi 17. og 18. október, 2014 hvetur hestamannafélög til að hafa reiðvegaskilti sem reiðveganefnd svæðis og hestamannafélagið Sprettur hafa hannað og sett hafa verið upp á félagssvæði Sprettis að fyrirmynd við reiðvegamerkingar hjá sér.

Greinargerð:

Æskilegt er að útlit reiðvegaskilta (vegvísa) sé samræmt um land allt. Vegvísarnir sem settir hafa verið upp hjá hestamannafélaginu Spretti eru fallega útlítandi og í umhverfisvænum litum. Þeir sýna stefnu og lengd í næsta vegprest og enda reiðvegjar.



Samþykkt samhljóða

Þingskjal nr. 46

Flytjandi: Hestamannafélagið Sprettur

Lagt fyrir: Ferða- og umhverfisnefnd

59. Landsþing Landssambands hestamannafélaga, haldið á Selfossi 17. og 18. október, 2014 hvetur stjórn Landssambands hestamannafélaga til að beita sér af öllum mætti til þess að fá reiðvegafé aukið verulega frá því sem ætlað er í samgönguáætlun (vegaáætlun) 2011-2022.

Greinargerð:

Í samgönguáætlun (vegaáætlun) 2011 – 2022 eru framlög til reiðvega ætluð á 1. tímabili þ.e. 2011 – 2014 230. m. kr. á 2. tímabili 2015 – 2018 235. m. kr. þ.e. 59. m.kr á ári og á 3. tímabili 260. m. kr. þ.e. 65. m.kr. á ári.

Umsóknir hestamannafélaga um reiðvegafé fyrir árið 2014 nema nær 310. m. kr. Heimild LH til úthlutunar reiðvegafjár nam 50. m.kr. í ár. Með vilyrðum fyrir viðbótarframlögum að upphæð 52. m.kr. frá sveitarfélögum þá nemur ráðstöfunarfé um 102. m. kr. í ár. Þessar fjárhæðir duga ekki til viðhalds þeirra reiðvega sem fyrir eru né heldur til uppbyggingar nýrra reiðvega. Óhætt er að segja að umsóknir hestamannafélaganna um reiðvegafé séu faglega unnar.

Áætlað er að um 35 þúsund Íslendingar stundi hestamennsku að staðaldri. Þar af eru um 12 þúsund skráðir í 45 hestamannafélögum. Ferðir á hestum hafa margfaldast bæði í byggð og í óbyggðum, fjöldi hesta sem fer um reiðvegi landsins er umtalsverður.

Um 300 þúsund erlendir ferðamenn komu til landsins á árunum 2001-2003. Kannanir Ferðamálaráðs sýndu að um 20 % þeirra sem komu að sumarlagi fóru í hestaferðir. Að vetrarlagi er hlutfallið lægra en þó á bilinu 8-14%. Hestaferðir geta verið allt frá stuttum reiðtúrum í nágrenni hestaleiga til margra daga ferða. Samkvæmt niðurstöðum Ferðamálaráðs og Hagstofunnar þá námu gjaldeyristekjur af erlendum ferðamönnum árið 2001 37,7 ma.kr. þar af voru tekjur vegna hestamennsku og hestatengdrar ferðaþjónustu 7,5 ma.kr. (Skýrsla nefndar um viðbótarfjáröflun til reiðvega, febrúar 2003).

Séu þessar niðurstöður framreiknaðar til árs 2014, þegar stefnir í að ein milljón erlendra ferðamanna sæki Ísland heim, þá er ljóst að tekjur af hestamennsku og hestatengdri ferðaþjónustu nema amk. 25 ma.kr. á ársgrundvelli.

Árið 2003 var reiðvegafé af vegaaætlun 39. m.kr. Í ár er reiðvegafé af vegaaætlun 60. m.kr. hefði reiðvegafé fylgt þróun byggingarvísitölu á tímabilinu þá væri reiðvegafé af vegaaætlun 101,5 m.kr.

Þessi þróun hvað reiðvegafé í samgönguáætlun varðar verður ekki eingöngu skýrð með efnahagshruni í þjóðfélaginu árið 2008 og afleiðingum þess.

Því er afar brýnt að stjórn LH hlutist til um að snúa þessari þróun við og leiti leiða til að reiðvegafé verði aukið verulega frá því áætlað er í samgönguáætlun 2011-2022.

Samþykkt samhljóða

Þingskjal nr. 56

Flytjandi: Ferða- og umhverfisnefnd þingsins

Tillaga:

59. Landsþing Landssambands hestamannafélaga, haldið á Selfossi 17. og 18. október, 2014 hvetur stjórn LH til að gera könnun, eða láta gera könnun, á því hversu miklum fjármunum hestamennska og hestatengd ferðaþjónusta er að skila þjóðarbúinu á ársgrundvelli.

Greinargerð:

Ljóst má vera að hestamennska sem atvinnugrein eða sport er á engan hátt að uppskera eins og hún sáir til í þjóðarbúskapnum. Nauðsynlegt er að fá vissu fyrir því hvað greinin er að skapa þjóðarbúinu miklar tekjur á ársgrundvelli.

Stórlega vantar t.d. upp á að reiðvegir séu í ásættanlegu ásigkomulagi. Hætta er á að takmarka þurfi umferð um sumar leiðir vegna ástands þeirra eða jafnvel loka.

Geta má þess að árið 2003 var reiðvegafé af vegaáætlun 39. m.kr. Í ár er reiðvegafé af vegaáætlun 60. m.kr. Hefði reiðvegafé fylgt þróun byggingarvísitölu á tímabilinu þá væri reiðvegafé af vegaáætlun 101,5 m.kr.

Í skýrslu nefndar Samgönguráðherra frá í febrúar 2003, nefndar um viðbótarfjáröflun til reiðvega segir m.a. að:

Kannanir Ferðamálaráðs 2001 sýndu að um 20 % þeirra erlendu ferðamanna sem komu til landsins að sumarlagi fóru í hestaferðir. Að vetrarlagi er hlutfallið lægra en þó á bilinu 8-14%. Samkvæmt niðurstöðum Ferðamálaráðs og Hagstofunnar þá námu gjaldeyrstekjur af erlendum ferðamönnum árið 2001 37,7 ma.kr. Þar af voru tekjur vegna hestamennsku og hestatengdrar ferðaþjónustu 7,5 ma.kr.

Séu þessar niðurstöður framreiknaðar til árs 2014, þegar stefnir í að ein milljón erlendra ferðamanna sæki Ísland heim, þá er ljóst að tekjur af hestamennsku og hestatengdri ferðaþjónustu nema amk. 20. - 25. ma.kr. á ársgrundvelli.

Afar brýnt að stjórn LH hlutist til um að snúa við þeirri þróun sem verið hefur undanfarin ár. Að fjárframlög hins opinbera til reiðvega og annarra þátta hestamenskunnar rýrni ekki stöðugt frá ári til árs, heldur verði aukið verulega frá því sem er í dag.

Samþykkt samhljóða

Hugleiðing formanns Ferða- og samgöngunefndar

1. maí, sl. var haldinn dagur íslenska hestsins, ekki bara hér á landi. Eigendur íslenska hestsins um heim allan voru hvattir til að gera sér glaðan dag með gestum og gangandi, bjóða í heimsókn í hesthús eða í útreiðartúr. Íslenska hestinn er að finna í amk. 40 þjóðlöndum. Markmiðið var að kynna hestinn og hestamennsku fyrir almenningi, hafa gaman og njóta dagsins, slá á léttu strengi! Já hesturinn er sannarlega góður sendiherra okkar íslendinga á erlendri grundu, og enn skal aukið hróður hans með markvissu markaðsstarfi til næstu fjögurra ára sem er stjórnað af Íslandsstofu.

Sömu aðilar stóðu að markaðsátakinu „inspired by Iceland“ til eflingar komu erlendra ferðamanna til Íslands á árunum eftir hrun. Áætlanir gera ráð fyrir að um 1.8 milljón erlendra ferðamanna komi til landsins í ár. Getum við og landið okkar endalaust tekið á á móti erlendum ferðamönnum, hvort heldur það tengist hestamennsku, hestatengdri ferðaþjónustu eða öðrum þáttum ferðaþjónustunnar? Erum við nægjanlega vel í stakk búin til að taka á móti öllum þeim fjölda erlendra ferðamanna sem streyma til landsins? Eru grunnþættirnir í lagi? Grunnþættir hestatengdrar ferðaþjónustu eru m.a. reiðleiðirnar, reiðvegirnir. Í maí 2016 eru 146 hestaleigur með rekstrarleyfi frá Ferðamálastofu, fjölgunin er gríðarleg, og í takt við fjölgun erlendra ferðamanna til landsins.

Ísland býr yfir viðkvæmri en einstakri náttúru sem landsmenn hafa notið um aldir, það á ekki síst við um hestamenn eða þá sem hafa farið ríðandi á hestum um landið. Okkur Íslendingum hefur verið falin umsjá þessarar náttúru. Það er skylda okkar að skila henni í hendur komandi kynslóða í ekki síðra ásigkomulagi en við tókum við henni. - Frá landnámi hefur verið ferðast um landið á hestum, og hesturinn talinn þarfasti þjóninn. Víða hafa myndast slóðar í landið þar sem um var farið, má m.a. sjá mörkuð för í klappir á all nokkrum stöðum eftir hófa og fætur genginna kynslóða. Í daglegu tali eru þessir slóðar kallaðir þjóðleiðir „fornar þjóðleiðir“. Hlutverk Ferða- og samgöngunefndar LH er m.a. að skrá þær reiðleiðir á Íslandi sem eru á staðfestu skipulagi viðkomandi sveitarfélaga í kortasjá, einnig fornar þjóðleiðir. Búið er að skrá 11.323 km reiðleiðum í kortasjána í september 2016.

Í dag er hestamennska eins og hún er stunduð í senn íþrótt, menning og lífsstíll. Við sem stundum hestamennsku höfum notið þess að ferðast um á hestum í þeirri fallegu náttúru sem landið okkar býður upp á.

Erlendir ferðamenn streyma til landsins sem aldrei fyrr, vissulega getur það verið af hinu góða og mikil lyftistöng fyrir þjóðarbúið, **en það eru blikur á lofti!**

Sveinn Runólfsson fyrrverandi landgræðslustjóri, sem nú hefur látið af störfum eftir 60 ára starf við landgræðslu, sagði m.a. í grein í Bændablaðinu:

Ferðaþjónustan hefur tekið náttúru landsins hernámi; með gríðarlegum náttúruspjöllum er ferðamennskan að ræna eignum komandi kynslóða.

Varðandi almenna landnýtingu þá kveðst hann horfa með skelfingu á þá þróun sem er að verða í dag þegar honum virðist sem að ferðaþjónustan sé að taka náttúru landsins hernámi og á vissan hátt að taka eignarupptöku á landi í einkaeigu, þ.e.a.s. perlum okkar, og landi í eigu þjóðarinnar. Og mér finnst kannski umfram allt að þessi gríðarlegu náttúruspjöll sem eru að verða og munu verða af völdum ferðamenskunnar, þá sé bara verið að ræna eignum komandi kynslóða,“ segir Sveinn.

Sveinn bendir á að fjölmargir fjölsóttir ferðamannastaðir séu utan friðlýstra svæða.

„Það er engin náttúruvernd í gangi á vegum ríkisins.“

Það skortir verkþekkingu á uppbyggingu ferðamannastaða. „Og mér finnst eiginlega skelfilegt hvernig til tekst í sumum tilvikum þegar verið er að timburvæða náttúruna. Og það fæst ekki nokkur einasta króna til þess að undirbyggja og efla fagmennsku í móttöku ferðamanna. Í einhverjum tilvikum er verið að vinna að úrbótum sem gera kannski enn verra en ef ekkert væri að gert. Og því miður eru

sumir stígar lagðir þannig að ferðamenn ganga frekar utan við stígana heldur en á þeim,“ segir Sveinn.

Sem betur fer þá virðist sem vakning sé að verða um þau áhrif sem þessi gríðalegi fjöldi ferðamanna getur haft á náttúru landsins, óafturkræf náttúruspjöll. Orð Sveins Runólfssonar eru sannarlega umhugsunarverð fyrir okkur hestamenn, landsmenn, ráðamenn þjóðarinnar og ekki síst ráðherra ferðamála, hér verður að bregðast strax við þeirri óheillaþróun sem orðin er.

Landssambandi hestamannafélaga og hestamönnum almennt er nauðsynlegt að koma sér upp umhverfisstefnu, vonandi ber þeim gæfa til að samþykkja þau drög að umhverfisstefnu sem liggur fyrir LH þingi sem haldið verður í Stykkishólmi 14. – 15. okt. nk.

Hestamenn eru almennt náttúruunnendur og vilja teljast sem slíkir. Göngum um náttúruna með þeim hætti að komandi kynslóðir geti einnig notið hennar á þann veg sem við höfum gert og upplifað ljóð Einars Benediktssonar - á ferðum okkar um landið.

Úr Fákum.

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.

Sá drekkur hvern gleðinnar dropa í grunn,
sem dansar á fákspori yfir grund.
Í mannsbarminn streymir sem aðfalls unn
af afli hestsins og göfugu lund.
Maðurinn einn er ei nema hálfur,
með öðrum er hann meiri en hann sjálfur.
Og knapinn á hestbaki er kóngur um stund,
kórónulaus á hann ríki og álfur.

E. Ben.

Það er ávallt til einhvers að hlakka í samskiptum við hestinn jafnvel þó nálgist ferðalok; Jón úr Vör segir t.d.:

Þegar ellidægur dvín
djarft skal burtu riðið.
Blesi vinur bíður mín
bak við himnahliðið.

*Halldór H. Halldórsson
Ferða-og samgöngunefnd*



Steinbrjótur að störfum á Vatnsendaheiði