

Vegminjar Suðvestur- og Vesturland



Arna Björk Stefánsdóttir fyrir Vegagerðina í mars 2017

Vegminjar Suðvestur- og Vesturland

Forsíðumynd: Brúin yfir Bláskeggsá í Hvalfirði. Ljósmyndari: Arna Björk Stefánsdóttir.

Allar ljósmyndir í skýrslunni eru teknar af höfundi nema annað sé tekið fram.

Verkefnið er unnið fyrir Vegagerðina með styrk frá rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar. Það er prentað í tveimur eintökum auk þess sem pdf-útgáfa fylgir útgáfunni.

Höfundur skýrslunnar ber ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar eða álit þeirra stofnana eða fyrirtækja sem höfundur starfa hjá.

Efnisyfirlit

Vegminjakort	4
Inngangur	6
Stórhöfði	9
Markarfljót	11
Þjórsá	14
Konungsvegur	17
Ölfusá	20
Kambar	23
Reykjanesviti	26
Garðskagaviti	29
Nýbýlavegur Kópavogi	32
Elliðaár vestari	34
Elliðaár eystri	37
Vatnsveitubruin Elliðaárdal	39
Kaldakvísl í Mosfellsbæ	42
Öxará á Þingvöllum	45
Almannagjá á Þingvöllum	48
Torfadalslækur á Þingvöllum	51
Gamli Þingvallavegur/Mosfellsheiði	54
Akranesviti	57
Botnsá í Hvalfirði	59
Bláskeggsá í Hvalfirði	61
Laxá í Leirársveit	65
Andakílsá í Borgarfirði	68
Hvítá við Ferjuvelli	71
Langá á Mýrum	74
Gljúfurá í Borgarfirði	77
Örnólfsdalsá við Norðtungu	81
Dýrastaðaá í Norðurárdal	84
Kattarhryggur í Norðurárdal	86
Heimildaskrá	89

Vegminjakort



1. Stórhöfði - Viti
2. Markarfljót - Minjabrú
3. Þjórsá hjá Þjótanda - Minjabrú
4. Konungsvegur - Minjavegur
5. Ölfusá við Selfoss - Minjabrú
6. Kambar - Minjavegur/Þjóðleið
7. Reykjanesviti - Viti
8. Garðskagaviti - Viti
9. Nýbýlavegur í Kópavogi - Vegbrú
10. Elliðaár vestari - Minjabrú
11. Elliðaár eystri - Minjabrú
12. Vatnsveitubrúin Elliðaárdal
13. Kaldakvísl í Mosfellsbæ - Minjabrú
14. Öxará á Þingvöllum - Minjabrú
15. Almannagjá Þingvöllum - Minjavegur
16. Torfadalslækur Þingvöllum - Minjabrú
17. Gamli Þingvallavegurinn - Minjavegur/Þjóðleið
18. Akranesviti - Viti
19. Botnsá í Hvalfirði - Minjabrú
20. Bláskeggsá í Hvalfirði - Minjabrú
21. Laxá í Leirársveit - Minjabrú
22. Andakílsá í Borgarfirði - Minjabrú
23. Hvítá við Ferjukot - Minjabrú
24. Langá á Mýrum - Minjabrú
25. Gljúfurá í Borgarfirði - Minjabrú
26. Örnólfsdalsá í Borgarfirði - Minjabrú
27. Dýrastaðaá í Norðurárdal - Minjabrú
28. Kattarhryggur - Minjavegur

Inngangur

Haustið 2012 var unnin skýrsla á vegum Vegagerðarinnar um minjar stofnunarinnar, núverandi stöðu þeirra og framtíðarsýn. Vegagerðin á fjölda gamalla mannvirkja og muna sem mikilvægt er að skrá með kerfisbundnum hætti auk þess sem meta þarf varðveislugildi þeirra.

Minjum Vegagerðarinnar má skipta í eftirfarandi flokka:

1. Vegkaflar: Brýr, gamlir vegir og vegkaflar, vitar og þjóðleiðir.
2. Vélar og tæki: Almenn tæki í vegagerð og sérhæfð tæki.
3. Búnaður og munir: Vegbúnaður, verkfæri, vinnubúðir, teikningar, kort, skrifstofubúnaður og fleira.
4. Myndir: Ljósmyndir, myndir frá framkvæmdum, kvikmyndir, brúamyndir og myndir af eftirminnilegum persónum.
5. Skráðar sögur og frásagnir: Skipulagssagan, verkhattir, æviágrip, vega-vinnumyndir og rafræn skjöl.

Að beiðni minjanefndar Vegagerðarinnar var ráðist í heildarskráningu á munum í eigu stofnunarinnar vorið 2014. Markmið verkefnisins er að veita Vegagerðinni yfirsýn yfir þær vegminjar sem til eru í fórum stofnunarinnar og meta verndargildi þeirra. Tilgangurinn er að fá sem heildstæðasta mynd af þeim munum sem geta talist til vegminja hér á landi. Niðurstöðu skýrslunnar verður hægt að nýta til að móta framtíðarstefnu varðandi minjavernd hjá Vegagerðinni.

Vinnu við skráningu vegminja var skipt í tvo áfanga. Í fyrri áfanga (2014-2015) voru munir í eigu Vegagerðarinnar skráðir (munir í flokki 2, 3, 4 og 5). Vinnu við þessa skráningu lauk í mars 2015 og var niðurstöðum skilað í munaskrá/skýrslu sem aðgengileg er á vefsíðu Vegagerðarinnar. Í öðrum áfanga (sem hófst í apríl 2015) var sjónum beint að skráningu vegminja umhverfis landið (munir í flokki 1). Árið 2015-2016 var tekin saman skrá yfir vegminjar á Suðaustur og Austurlandi og var niðurstöðum skilað í skýrslu til Vegagerðarinnar í mars 2016. Hægt er að nálgast skýrsluna á vefsíðu Vegagerðarinnar.

Vegminjaskráin sem hér er tekin saman samanstendur af tuttugu og átta minjastöðum á Suðvestur og Vesturlandi. Vegminjarnar dreifast um svæðið frá Mýrum í vestri og að Markarfljóti í austri, flestir eru staðirnir í nágrenni höfuðborgarinnar og á Vesturlandi. Vegminjarnar sem fjallað er um hér eru af fjórum gerðum: Þjóðleiðir og minjavegir, minjabrýr og vitar. Tekin er saman lýsing á einstökum mannvirkjum, stærð mannvirkis skráð, ef það á við, farið er yfir sögu þess og verndargildi metið. Valdar

vegminjar eiga að vera einkennandi fyrir sögu vegagerðar frá upphafi og eiga að gefa góða mynd af sögu vegagerðar á Íslandi. Forsenda þess að hægt sé að vernda mannvirki er að þau séu áfram í notkun þó nýrri mannvirki hafi tekið við upphaflegu hlutverki þeirra. Gamlar brýr og vegi má nýta áfram sem reið- og gönguleiðir, eins og oft hefur verið gert. Erfitt er að varðveita gamla vegi ef þeir eru ekki lengur í notkun þar sem vatn og vindar eyða þeim fljótt, sömu sögu má segja um gamlar brýr. Því verður áhersla lögð á að skrá þá vegkafla, vita, brýr og þjóðleiðir sem eru á einhvern hátt enn í notkun og mögulegt er að halda við. Ljóst er að ekki er hægt að vernda allar þær vegminjar sem teknar eru til skoðunar hér. Segja má að þessi skýrsla sé góð heimild um þær vegminjar sem eiga sér framtíðarhlutverk en ekki síður heimild um þær vegminjar sem munu óhjákvæmilega hverfa á næstu árum og áratugum.

Vegminjarnar sem hér eru skráðar eru í mismunandi ástandi. Sum þessara mannvirkja eru enn í notkun og munu verða í notkun um ókomin ár. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar þeirra. Þrjú mannvirki eru friðlýst en það eru vitarnir á Reykjanesi og við Garðskaga og gamla brúin yfir Bláskeggsá í Hvalfirði. Vegagerðin hefur farið í sérstakar aðgerðir til verndunar nokkurra mannvirkja en það eru brúin yfir Elliðaár eystri, Botnsá í Hvalfirði, Laxá í Leirársveit, brúin yfir Andakílsá, Hvítárbrú, brúin yfir Köldukvísl og brúin yfir Örnólfsdalsá. Nokkur mannvirki þarf ekki að fara í verndunaraðgerðir á en það eru vegirnir um Kamba og Almannagjá, Öxarárbrú, brúin yfir Markarfljót, Þjórsá, Ölfusá og brúin yfir Nýbýlaveg, Stórhöfðaviti og Akranesviti. Huga þarf að verndun nokkurra vegminja en það eru brýrnar yfir Torfadalslæk við Þingvelli, Langá á Mýrum, Gljúfurá, Dýrastaðaá, Elliðaár vestari og gamla vatnsveitubrúin í Elliðaárdal, vegurinn um Kattarhrygg og eins mætti huga að verndun á gamla Þingvallavegi yfir Mosfellsheiði. Eins þarf að huga að varðveislu Kónsvegar sem er afar merkilegur minjavegur. Huga þarf að framtíðarhlutverki þessara vegminja en öll þessi mannvirki eiga möguleika á framhaldslífi þó upprunalegur tilgangur þeirra sé ekki lengur til staðar. Brýrnar geta nýst sem göngu/reið/innansveitarbrýr. Vegirnir sem göngu/reið/hjólaleiðir. Umferð um þessar minjar er mismikil eftir stöðum, sum mannvirkin munu alltaf verða talsvert notuð, önnur mjög lítið. Meta þarf hvort verndun slíkra mannvirkja sé forsvaranleg nema aldur vegminjanna og saga þeirra gefi sérstakt tilefni til verndunar. Erfitt er að vernda mannvirki sem eru ekki notuð. Nokkuð mörg mannvirki á þessu svæði eru komin í flokk friðaðra mannvirkja eða í flokk friðaðra fornleifa samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar, þar sem þau eru yfir eitt hundrað ára gömul. Þar eru ekki taldir vitarnir tveir (Reykjanesviti og Garðskagaviti) sem eru friðlýstir sem og brúin yfir Bláskeggsá, sem er eina friðlýsta brúin á Íslandi, en hún var friðlýst árið 1978. Friðuð mannvirki á þessu svæði samkvæmt

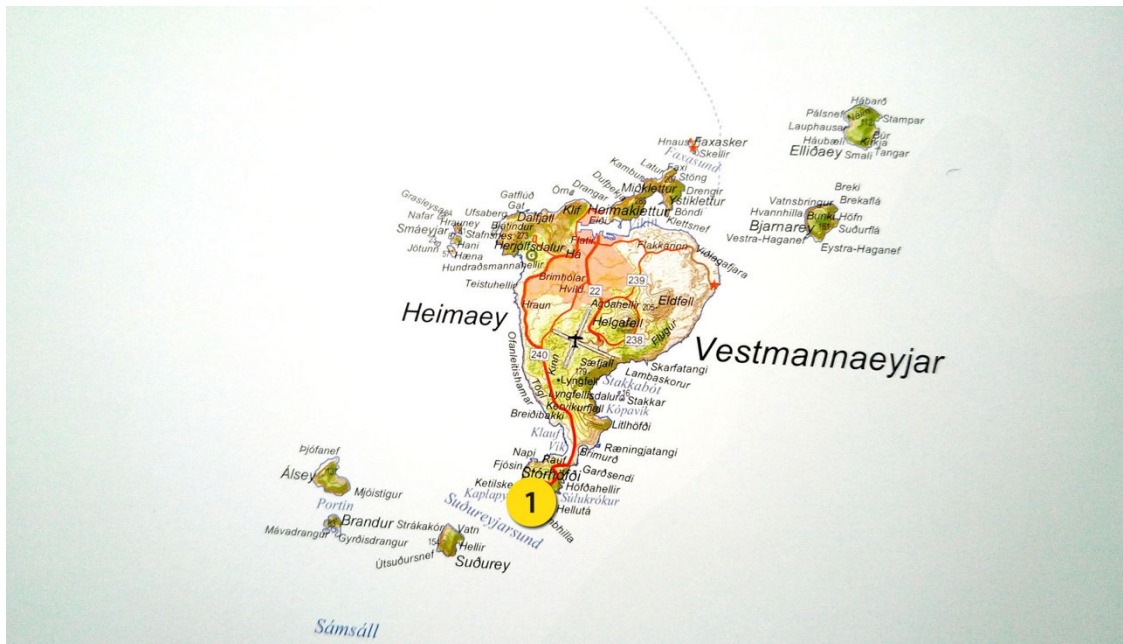
skilgreiningu Minjastofnunar eru: Stórhöfðaviti (1906), Vatnsveitubrúin Elliðaárdal (1909), Brúin yfir Köldukvísl í Mosfellsbæ (1912), Öxarárbrú (1912, breikkuð 1944), Gljúfurá í Borgarfirði (1909) og Örnólfsdalsá (1899). Gamli vitinn á Akranesi kemst í þennan flokk á næsta ári en hann var reistur árið 1918. Í flokki friðaðra fornleifa, samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar, eru: Konungsvegur (1907), hlaðnir stöplar Elliðaár eystri og vestari (1883), hlaðnir stöplar Torfadalslækjar á Þingvöllum (fyrir 1907), Almannagjá (1897), gamli Þingvallavegur (1890-1896) og vegurinn um Kattarhrygg í Norðurárdal (1883).¹

Verkefni af þessu tagi hefur ekki verið unnið hér á landi en til hliðsjónar verður haft verkefni sem norska vegagerðin lét gera um sögulega vegi og brýr í Noregi og er aðgengilegt á vef norsku vegagerðarinnar.²

¹ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is.

² www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Nasjonal+verneplan

1. Stórhöfði - Viti



Lýsing

Stórhöfðaviti í Vestmannaeyjum stendur á syðsta tanga Heimaeyjar (vegur 240). Vitahúsið er hvítmálað með rauðu þaki og rauðmáluðu ljóshúsi. Vitinn er steinsteyptur ferningur, 8,7 metra langur og 3,4 metra breiður. Yfir miðhluta byggingarinnar eru steinsteyptar svalir undir ljóshúsi en skúrþak á báðum endum hennar. Hæð upp á svalir er 3,8 metrar en hliðarveggir eru 2 metrar á hæð. Vitahæð er 7,2 metrar en vitahæð yfir sjávarmáli er 125 metrar. Sjónarlengd er 16 sjómíllur. Vitinn er landtökuviti í eigu og umsjón Siglingastofnunar Íslands.³

Sögulegt yfirlit

Stórhöfðaviti var byggður árið 1906 af Gísla J. Johnsen kaupmanni í Vestmannaeyjum eftir teikningum dönsku vitamálastofnunarinnar. Danskir tæknimenn komu ljóshúsinu fyrir en sett var danskt ljóshús í vitann og í það steinolíulampi með tveimur kveikjum og 180° katadíoptrísk einföld snúningslinsa með 150 mm brennivídd og 600 mm í þvermál og hvíldi

³ Guðmundur Bernóðsson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson: *Vitar á Íslandi*, bls. 364-365.

hún í kvikasilfurskál. Var þetta sams konar útbúnaður og settur var í Garðskagavita árið 1897 og Dalatangavita árið 1908. Snúningslinsan er enn til staðar í ljóshúsinu. Árið 1953 var vitinn raflýstur með straumi frá ljósavélum, straumur frá rafveitu var tekinn inn árið 1979 en ljósavélin hefur síðan þá verið höfð til vara. Árið 1910 var byggt bárujárnsklætt timburhús á Stórhöfða sem var íverustaður vitavarðar. Anddyri var þá einnig byggt við vitann. Nýtt vitavarðarhús var reist árið 1931 eftir teikningum Sigurðar Thoroddssens verkfræðings. Hluti þess var á tveimur hæðum en á árunum 1964-65 var húsið allt hækkað í tvær hæðir og fært í núverandi horf.⁴

Verndargildi

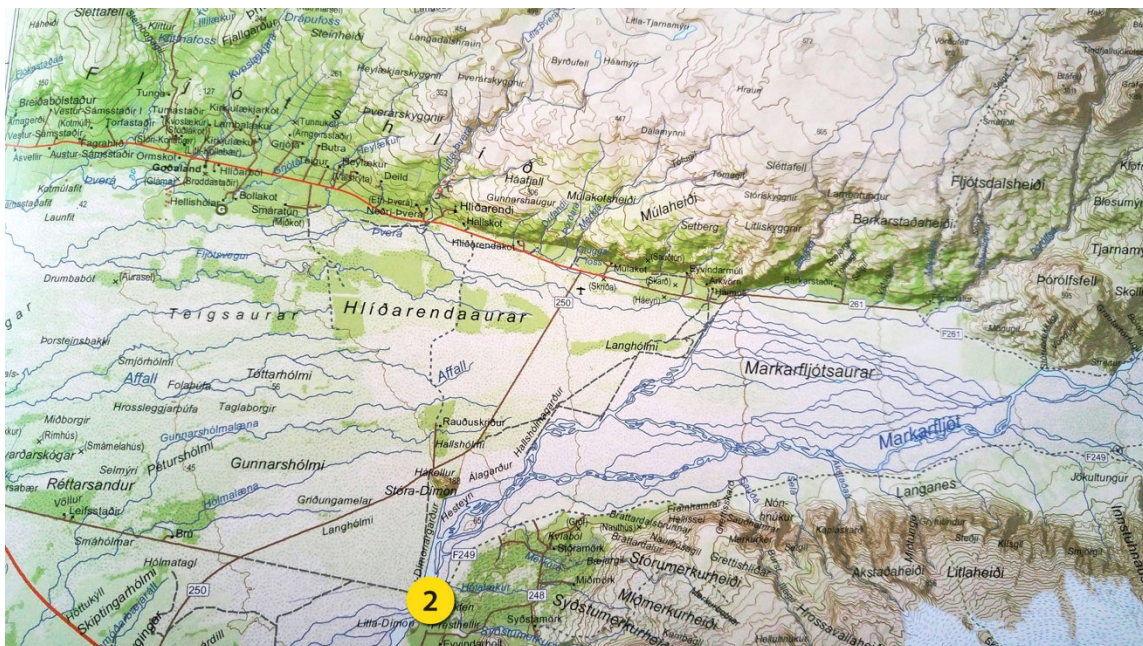
Stórhöfðaviti var byggður árið 1906 og hefur hann því ótvírætt minjagildi vegna aldurs, enda er hann orðinn ríflega 110 ára gamall. Stórhöfðaviti er elsti viti á Íslandi sem enn er í fullri notkun. Viðhald hans er reglubundið og ekki er talin þörf á sérstökum aðgerðum til verndunar húsinu eins og sakir standa. Stórhöfðaviti fellur undir ákvæði Minjastofnunar um friðuð hús og mannvirki. Í lögum um menningarminjar nr. 80/2012 sem tók gildi 1. janúar 2013 eru öll hús og mannvirki í landinu sem eru 100 ára eða eldri friðuð.⁵



⁴ Guðmundur Bernódusson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson: *Vitar á Íslandi*, bls. 364-365. Vefsíðan sjominjar.is/vitar/sunnlendingafjórðungur/stórhöfðaviti.

⁵ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is

2. Markarfljót - Minjabrú



Lýsing

Markarfljótsbrú er einbreið bitabrú, byggð árið 1933. Hún er 242 metrar á lengd og akbrautarbreidd hennar er 2,9 metrar. Hún stendur skammt frá Hringveginum (1) á Þórsmerkurvegi (vegur 249). Brúin er óneitanlega orðin nokkuð lúin og ekki er leyfilegt að aka bifreiðum yfir hana. Í dag er brúin nýtt sem reiðbrú/göngubrú.

Sögulegt yfirlit

Markarfljótsbrúin var byggð árið 1933 og var hún þá næstlengsta brú landsins á eftir Lagarfljótsbrú. Bygging hennar var talsvert vandaverk, þar sem undirstöður hennar voru byggðar á sandi. Þar af leiðandi var ekki hægt að steypa samfellda bitabrú, til þess var brúin of löng. Geir G. Zoëga vegamálastjóri lýsti gerð hennar á þessa leið:

Þótti því best henta að velja þá gerð brúa, sem kölluð er Gerberbitabrú. Er þá samfelld brú yfir annað hvort op og nokkuð út á opin til beggja hliða, en sérstök brú milli bitaendanna og hvílir þar á ásetum. Þeir þessi tegund brúa

missig, án þess að nokkur lýti komi fram eða sprungur, og eins þenslu og samdrátt hinna einstöku brúa við hitabreytingar.⁶



Bygging brúarinnar hófst í apríl 1933 og hún var opnuð fyrir umferð í nóvember sama ár. Tveir verkfræðingar unnu að verkinu, þeir Jón Ísleifsson og Árni Pálsson. Yfirbrúarsmiður var Sigurður Björnsson. Markarfljótsbrúin var vígð við hátíðlega athöfn þann 1. júlí 1934. Vígsluhátíðin var önnur mest sóttu útihátíð á Íslandi en um sjö þúsund manns sóttu samkomuna. Aðeins Alþingishátíðin á Þingvöllum árið 1930 var fjölmennari. Í tengslum við



búargerð á Markarfljóti árið 1933 var gerður varnargarður frá Stóra-Dímon að brúarstæðinu. Þegar opnað var fyrir umferð um brúna í nóvember árið 1933 var 160 metra langur varnargarður austan megin árinna fullgerður en eftir var

að klára varnargarðinn vestan megin árinna að Stóra-Dímon. Það verk tók allan veturinn. Merkilæg saga tengist byggingu varnargarða við Markarfljót og hafa þeir í raun gert svæðið umhverfis fljótið byggilegt og brúargerð mögulega. Áður en varnargarðar voru reistir gat Markarfljót breitt úr sér víða, allt að ósum Þjórsár í vestri og að Holtsósi í austri. Auk þess breiddi fljótið gjarnan úr sér yfir Markarfljótsaura. Bygging fyrsta varnargarðsins við

⁶ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 238.

Markarfljót hófst árið 1910 og nú er kerfi varnargarða stórt og víðfemt og þeim er viðhaldið í samstarfi Landgræðslunnar og Vegagerðarinnar. Varnargarðar við fljótið eru nú um fjörutíu talsins og samanlagt um fjörutíu kílómetrar að lengd.⁷

Verndargildi

Markarfljótsbrúin var á sínum tíma næstlengsta brú landsins. Bygging brúarinnar og varnargarðanna við Markarfljót var stórframkvæmd og þrekvirki miðað við þau verkfæri sem voru til staðar fyrir brúarsmiði á millistríðsárunum. Markar-

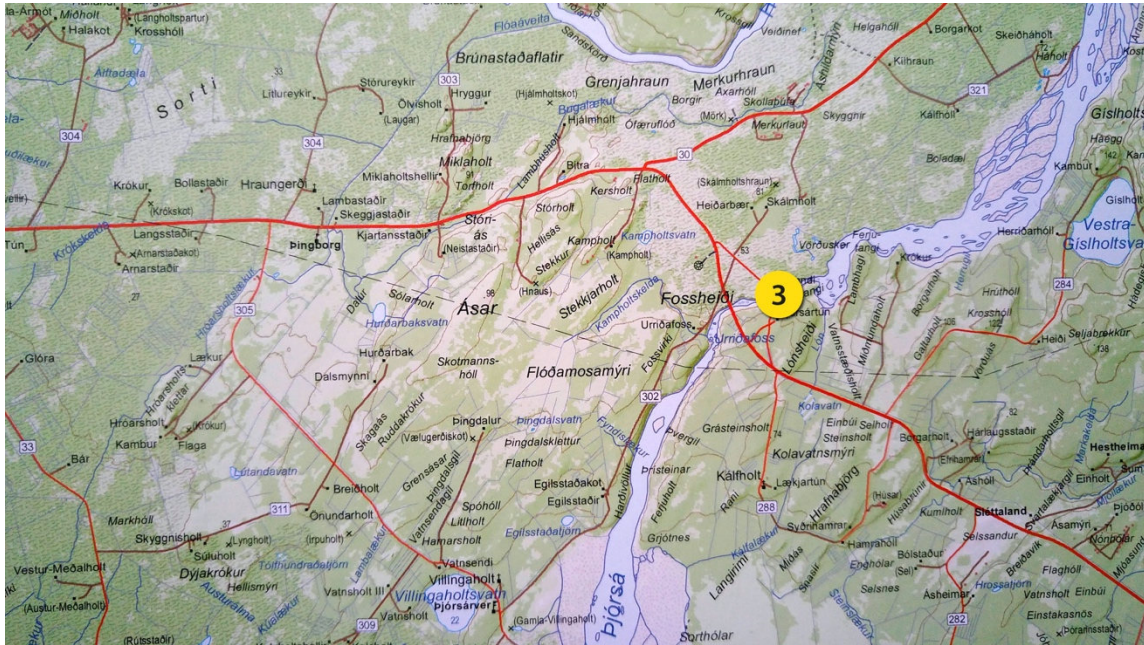


fljótsbrúin er í dag notuð sem reið-brú/göngubrú. Brúin er í sæmilegu ásigkomulagi, nokkuð sig hefur myndast skammt frá austari brúarendanum en hún virðist vera traust.



⁷ Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 9. tbl. 2010, bls. 4-7. Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 235-239. Árbók Ferðafélags Íslands 1966, bls. 116-117. Árbók Ferðafélags Íslands 1972, bls. 10-11.

3. Þjórsá hjá Þjótanda - Minjabrú



Lýsing

Þjórsárbrú við Þjótanda er einbreið stálgrindarbogabrú sem liggur skammt frá Hringvegnum (1), miðja vegu milli Selfoss og Hellu. Brúin stendur við eyðibýlið Þjótanda og liggur nokkru ofar en nýja Þjórsárbrúin sem tekin var í notkun árið 2003. Aðalhafbrúarinnar er 83 metra stálgrindarbogi en hvorum megin við brúarsporðana eru tólf metra langar landbrýr á stálbitum. Brúargólfíð er samtals 109 metrar, úr járnbentri steinsteypu. Akbrautarbreidd hennar er 4,1 metri, 5,23 metrar milli grinda. Burðarþol brúarinnar var miðað við að hún bæri 120 tonn sem dreift væri yfir aðalhafíð. Mátti því aka þéttskipaðri röð bíla yfir hana. Brúin er nú notuð sem varabrú.

Sögulegt yfirlit

Smíði gömlu Þjórsárbrúar hófst sumarið 1948, en þá voru stöplar hennar steptir. Vorið eftir hófst sjálf brúarsmíðin. Hönnuðir brúarinnar voru verkfræðingar vegamála- stjórnarinnar, þeir Ólafur Pálsson, Árni Pálsson og Snæbjörn Jónasson. Ákveðið var að byggja stálgrindarbogabrú yfir Þjórsá. Sú tegund brúa varð fyrir valinu af tveimur ástæðum: Stálgrindarboginn var tiltölulega ódýr miðað við aðrar tegundir brúa og minna þurfti af byggingarefni. Hvoru tveggja sparaði gjaldeyri sem á þessum árum var til í



takmörkuðu magni. Brúin var smíðuð í Bretlandi í verksmiðjum Dorman, Long & Co., en þeir smíðuðu einnig Ölfusárbrúna. Heildarkostnaður við brúarsmíðina nam 2,2 milljónum króna. Þann 10. nóvember 1949 var brúin opnuð fyrir umferð við hátíðlega athöfn. Gamla Þjórsárbrúin er sérstök að burðarformi og gott dæmi um stórframkvæmd þegar takmarkaðir möguleikar voru á að nota hjálpartæki eins og krana til að lyfta þungum



brúarbitum. Gamla brúin reyndist vel á þeim áratugum sem hún var í notkun en á henni er sá annmarki að hún er einbreið og uppfyllir hún því ekki nútímakröfur í brúargerð. Hún gat verið farartálmi við flutning á stórum farmi og þurftu menn oft að taka á sig langan krók

eða um 120 kílómetra upp Þjórsárdal, upp fyrir Sultartangavirkjun og svo niður Landveg til þess að flytja stóran farm á milli sýslna sem ekki komst yfir Þjórsárbrúna, enda er akbrautarbreidd hennar aðeins 4,1 metri. Gamla Þjórsárbrúin var tekin úr notkun þegar ný Þjórsárbrú var vígð þann 11. desember 2003. Þjórsárbrú liggur á þekktu jarðskjálftasvæði

og árið 1992 var skipt um legubúnað í gömlu brúnni. Í hana voru settar blýfylltar legur, sérstaklega hannaðar til að draga úr áhrifum jarðskjálfta, enda stóð hún af sér Suðurlandsskjálftana í júní árið 2000.⁸

Verndargildi

Gamla Þjórsárbrúin mun standa áfram og gegna hlutverki varaleiðar ef til þess kemur að loka þurfi nýju brúnni af einhverjum ástæðum. Til framtíðar mun hún einnig gegna hlutverki reiðbrúar og er hún mikið notuð bæði af göngufólki og reiðmönnum.



⁸ Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 35. tbl. 2003, bls. 1-2. Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 1. tbl. 2004, bls. 6. Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 266-271.

4. Konungsvegur - Minjavegur



Lýsing

Konungsvegurinn lá upphaflega í framhaldi af gamla Þingvallaveginum, frá Þingvöllum, yfir Lyngdalsheiði og austur Biskupstungur alla leið að Gullfossi og Geysi. Nú er vegurinn að mestu horfinn fyrir utan heillegan hluta sitt hvorum megin við gömlu brúna yfir Brúará í Biskupstungum. Auðveldast er að finna Konungsveg með því að keyra veg 35 áleiðis að Geysi í Haukadal. Best er að ganga upp með brúnni yfir Brúará sem liggur á vegi 35 að gömlu brúnni sem staðsett er ofar við ána á afar fögrum stað. Konungsveg er þar hægt að rekja í báðar áttir.

Sögulegt yfirlit

Konungsvegur var lagður sérstaklega í tilefni konungskomu Friðriks VIII árið 1907 þar sem nauðsynlegt þótti að hafa kerrufæran veg fyrir konung og fylgdarlið hans. Þegar til átti að taka vildi konungur ekki ferðast í vagni heldur kaus hann að sitja hest alla leiðina. Vegurinn nýttist þó til flutnings á veisluföngum, tjöldum og vistum vegna ferðar konungs um Suðurland. Lagning Konungsvegarins reyndi ekki aðeins á þolgæði og útsjónarsemi vegargerðarmanna sem unnu verk sitt með skóflu, haka og hestvagni heldur þurfti líka að seilast djúpt í Landssjóðinn en sennilega er Konungsvegurinn dýrasti vegur sem lagður

hefur verið á Íslandi en hann kostaði fimmtung af útgjöldum Landssjóðsins. Konungsvegur var síðan í almennri notkun fram eftir 20. öldinni og enn er auðvelt að finna svæði kringum sumarbústaðabyggðina í Biskupstungum þar sem vegurinn er nánast ósnertur eins og hann hefur verið frá árinu 1907.⁹



Verndargildi

Konungsvegur er friðaður sem fornleifar samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar. Fornleifar teljast hvers kyns mannvistarleifar, á landi, í jörðu, í jökli, sjó eða vatni, sem menn



hafa gert eða mannaverk eru á og eru 100 ára og eldri, þar á meðal vegir og götur, leifar af stíflum, leifar af brúm og öðrum samgöngumannvirkjum, vöð, varir, leifar hafnarmannvirkja og bátalægi, slippir, ferjustaðir, kláfar, vörður og önnur vega- og siglingamerki ásamt kennileitum þeirra.¹⁰ Konungsvegurinn er enn mikið notaður af hestamönnum og göngufólki, eins og höfundur komst að þegar hann átti þarna leið um sumarið 2016. Þar á meðal var talsverður fjöldi erlendra ferðamanna, sem kom skýrsluhöfundi nokkuð á óvart,

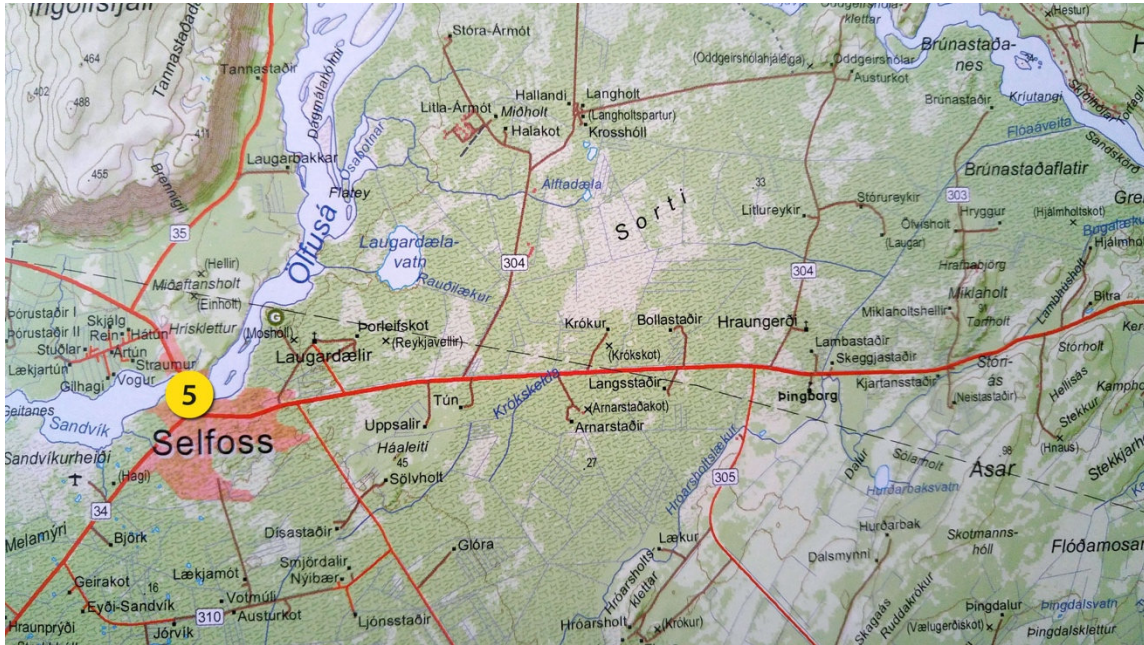
⁹ Páll Ásgeir Ásgeirsson: *101 Ísland. Áfangastaðir í alfaraleið*, bls. 95. Ferlir.is/skrár/gamlar leiðir/Konungsvegurinn 1907 I og II.

¹⁰ Sjá nánar á vef Minjastofnunar: minjastofnun.is/minjar/friðaðar_fornminjar.

Þar sem Konungsvegur og gamla brúin yfir Brúará er nokkuð utan alfaraleiðar. Vegna mikillar umferðar væri ráðlegt að fara í einhverjar viðhaldsaðgerðir á veginum. Á þessu ári eru 110 ár síðan Konungsvegur var lagður. Mjög heillegan hluta Konungsvegar er að finna sitt hvorum megin við gömlu brúnnu yfir Brúará í Biskupstungum og þann hluta vegarins væri gaman að vernda sem dæmi um vegagerð og starf vegavinnumanna í upphafi 20. aldar.



5. Ölfusá - Minjabrú



Lýsing

Ölfusárbrú stendur á Hringveginum (1) um Selfoss. Hún er stálhengibrú byggð árið 1945. Brúin er í raun tvær brýr: 84 metra löng hengibrú og 50 metra löng stálbitabrú á stöplum á suðurbakkanum. Heildarlengd brúarinnar er 132,35 metrar. Akbrautarbreidd hennar er 6,2 metrar. Burðarþol brúarinnar var í upphafi miðað við að á henni gætu verið bifreiðar með samtals sjötíu tonna þunga.

Sögulegt yfirlit



Afar brýnt var að ráðast í smíði nýrrar brúar á Ölfusá eftir að burðarstrengir gömlu hengibrúarinnar slitnuðu haustið 1944 með þeim afleiðingum að tveir bílar steyptust í ána. Í maí árið 1945 var gerður samningur við eitt þekktasta brúa- og stálsmíðafyrirtæki í Eng-

landi, Dorman, Long og Co., um smíði nýrrar stálhengibrúar yfir Ölfusá. Framkvæmdir

hófust í júní sama ár og var smíði brúarinnar að mestu lokið í desember. Ekki var haldin sérstök brúarvígsla en víða var þó flaggað á Selfossi þegar Geir G. Zoëga vegamálastjóri opnaði brúna fyrir umferð þann 21. desember 1945 og var brúin sjálf öll fánum skreytt. Ölfusárbrú er ein af sjö hengibrúm í Þjóðvegakerfinu í dag. Hún er jafnframt sú elsta og langumferðarþyngsta. Í samgönguáætlun 2015-2018 er gert ráð fyrir nýjum vegi norðaustan við Selfoss með nýrri brú á Ölfusá. Talið er að framkvæmdir við nýjan veg og brú geti hafist um 2020 og að framkvæmdatíminn verði fjögur ár. Þó umferðarþungi Hringvegarins (1) færirst af gömlu brúnni þá mun hún áfram gegna hlutverki innanbæjarbrúar og mun hún áfram verða mikið notuð af íbúum og gestum þessa svæðis.¹¹



Verndargildi

Ölfusárbrúin er elsta hengibrú á Íslandi. Hún er einnig eina hengibrúin á Íslandi með tvöfaldri akbraut auk þess að vera sú lang umferðarþyngsta. Með framtíðarverndun Ölfusárbrúar í huga þá er jákvætt að hinn vaxandi umferðarþungi sem fylgir Hringveginum (1) um Suðurland færirst af henni á næstu árum, enda er óvíst hve lengi hún mun þola það álag sem er á burðarvirki hennar. Kaplarnir í hengibrúm eru mikilvægasta burðareiningin og líklegt er að brot í kapli valdi hruni brúar. Ölfusárbrú er orðin rúmlega sjötíu ára gömul

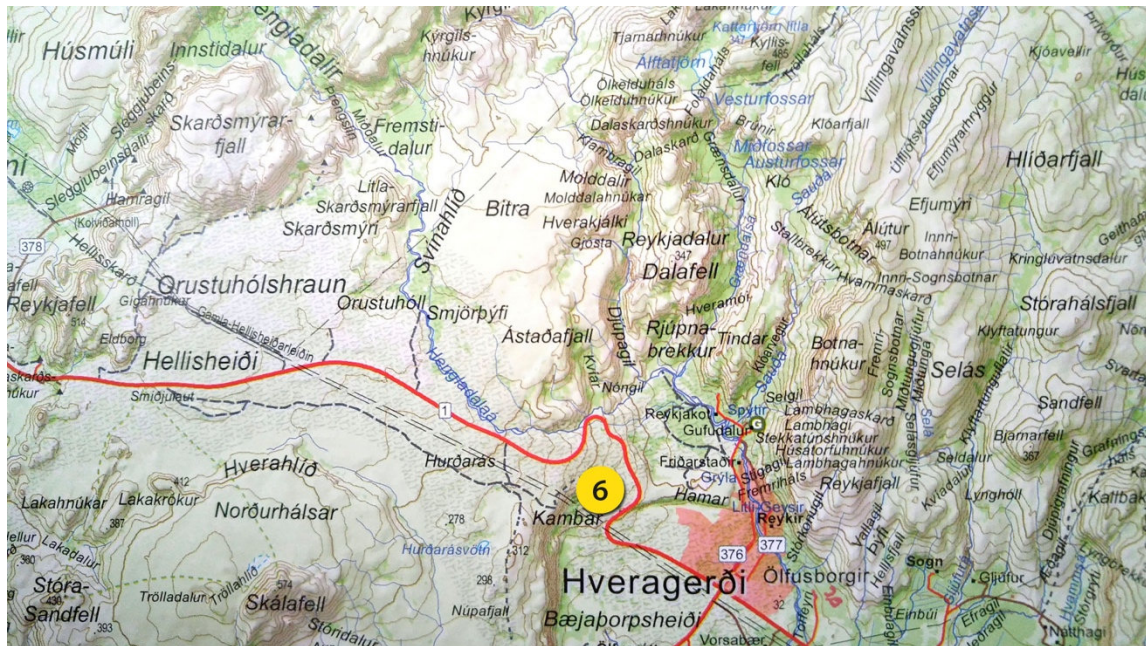
¹¹ *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*, 7. tbl. 2012, bls. 1-4. Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 254-262. Upplýsingar um Samgönguáætlun 2015-18 má finna á heimasíðu Innanríkisráðuneytisins: innanrikisraduneyti.is/verkefni/malaflokkar/samgonguasetlun-2015-2018.

og hefur brúin og burðarvirki hennar staðist tímans tönn þrátt fyrir allt annað umferðarálag en gert var ráð fyrir við smíði hennar.¹²



¹² Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 7. tbl. 2012, bls. 1-4.

6. Kambar - Minjavegur/Þjóðleið



Lýsing

Kambar eru nafnið á austasta hluta Hellisheiðar þar sem heiðinni hallar niður að Ölfusi. Vegurinn um Kamba er á Hringvegnum (1) á Suðurlandi milli Reykjavíkur og Ölfus. Gamli vegurinn um Kamba er talsvert brattari og hlykkjóttari en núverandi vegur og hann liggur nokkru sunnar. Vegurinn er lítið meira en slóði, en þó vel ökufær. Ekið er inn á gamla veginn um Kambana af veginum yfir Hellisheiði, nokkru ofan við Kamba.



Þaðan er ekið í átt að Kambabrún eftir slóðanum, framhjá gamalli útsýnisskífu Ferðafélags Íslands og niður hallann. Ekki er hægt að aka inn á gamla veginn neðan við Kambana, einungis ofan frá.

Vegur hefur legið um Hellisheiði og niður Kamba um aldir. Akvegur var fyrst gerður um heiðina um aldamótin 1900 og lá vegurinn þá niður af heiðinni austanmegin niður Kambana í ótal beygjum og hlykkjum og var afar brattur eins og þessi frásögn frá árinu 1911 ber með sér:



Aftur á hestbak! Nú liggur leiðin upp á við, hægt og bítandi og áður en varir erum við komnir að rótum Hellisheiðar, hásléttunnar milli Skálafells og Hengils. Vegurinn um Kamba, sem vel hefir verið haldið við, hækkar um fulla 200 m. þó hann sé ekki nema um það bil einn kílómetri að lengd og var þetta erfitt fyrir hestana. Ekki verður maður þó var við að það fái verulega á þessi litlu, undursamlegu dýr. Máske er þeim það að eins leikur.¹³

Gamli vegurinn liggur nokkru sunnar en núverandi vegstæði um Kambana. Þar stendur gömul útsýnisskífa Ferðafélags Íslands og af Kambabrún er afar fagurt útsýni yfir Ölfus og allt suðurland. Vegurinn var lagfærður á fjórða áratug tuttugustu aldar og hélst í því vegstæði þar til ákveðið var að leggja malbikaðan veg yfir Hellisheiði, en hann var lagður á árunum 1970-72. Þegar ráðist var í lagfæringar á gamla Kambaveginum á fjórða áratugnum var vegurinn gerður ökufær, brattinn var minnkaður og hlykkjunum fækkað.¹⁴ Þrátt fyrir það sköpuðust oft vandræði við akstur upp Kambana eins og þessi frásögn Gretu Hákansson, sem var gestur á Lýðveldishátíðinni á Þingvöllum 1944, ber með sér enda voru bifreiðar kraftminni í þá daga:

Til Þingvalla hafði verið ekin leiðin um Mosfellsheiði og áætlað að fara sömu leið til baka. Einhverra hluta vegna breyttist sú áætlun og ókum við Hellisheiði á heimleiðinni og urðum því að aka upp Kambana, sem við höfðum alls ekki gert ráð fyrir. Kom þá babb í bátinn, bíllinn var svo kraftlítill að við urðum að létta á honum, fara út og ganga alla leið upp Kambana. Eftir það gekk ágætlega að aka upp á brún. Ég man ekki hvort við þurftum að ýta bílnum. En amma okkar fékk að sitja í bílnum alla leiðina.¹⁵

¹³ Albert Engström: Til Heklu, bls. 321.

¹⁴ Ferlir.is/skrár/gamlar leiðir/Kambavegurinn gamli. *Vegahandbókin*, bls. 148.

¹⁵ *Lýðveldisbörninn*, bls. 109.

Verndargildi

Ekki er þörf á að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar gamla veginum um Kambana. Hann nýtist sem línuvegur enda liggja raflínur meðfram honum af Hellisheiði og niður Kamba. Nær enginn akstur er um veginn þó hann sé ökufær ofan frá. Ekki er hægt að keyra inn á veginn neðan Kamba. Hann nýtist vel útivistarfólki og mæli ég með ferð að gömlu útsýnisskífunni við Kambabrún og göngu eftir gamla veginum niður Kambana.



7. Reykjanes - Viti



Lýsing

Reykjanesviti stendur á Bæjarfelli á Reykjanesi (vegur 425). Vitinn er sívalur, kónískur turn, byggður úr tilhöggnu grjóti og steinsteypu. Hann er 20 metra hár og stendur á breiðri 2,2 metra hárrí undirstöðu. Ljóshúsið er 4,5 metrar á hæð og heildarhæð vitans er 26,7 metrar. Veggir vitans eru tvískiptir, ytra byrði þeirra er úr tilhöggnu grjóti en innra byrði úr steinsteypu. Þvermál turnsins neðst er 9 metrar en 5 metrar efst. Stigahús, 2,5 metrar í þvermál, er í miðjum turninum og efst í turninum undir ljóshúsi er vaktherbergi. Á turninum eru mjóir, lóðréttir gluggar á stigahúsinu en tveir stærri gluggar á vaktherberginu uppi undir þakskeggi. Efst á turninum eru svalir með járnhandriði. Árið 1929 var byggt við vitann anddyri og gashylkjageymsla úr steinsteypu eftir teikningum Benedikts Jónassonar verkfræðings. Sjónarlengd vitans er 22 sjómíllur og ljóshæð yfir sjávarmáli er 69 metrar.

Sögulegt yfirlit

Fyrsti ljósviti á Íslandi var byggður á Valahnúk á Reykjanesi árið 1878 og var hann tekinn í notkun 1. desember sama ár. Árið 1905 var svo komið að jarðskjálftar og brim höfðu brotið svo mikið úr Valahnúk að hætta var talin á að vitinn félli í hafið. Var því á árunum 1907-

1908 byggður nýr viti á Bæjarfelli á Reykjanesi en gamli vitinn var felldur með sprengingu árið 1908. Hönnuðir nýja vitans voru Thorvald Krabbe verkfræðingur og Frederik Kiørboe



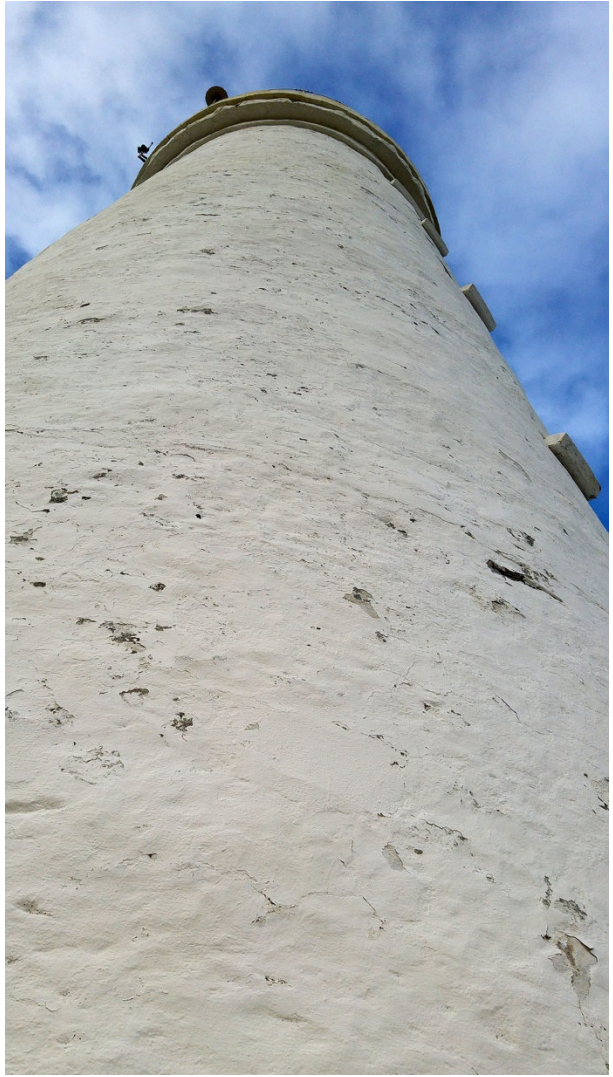
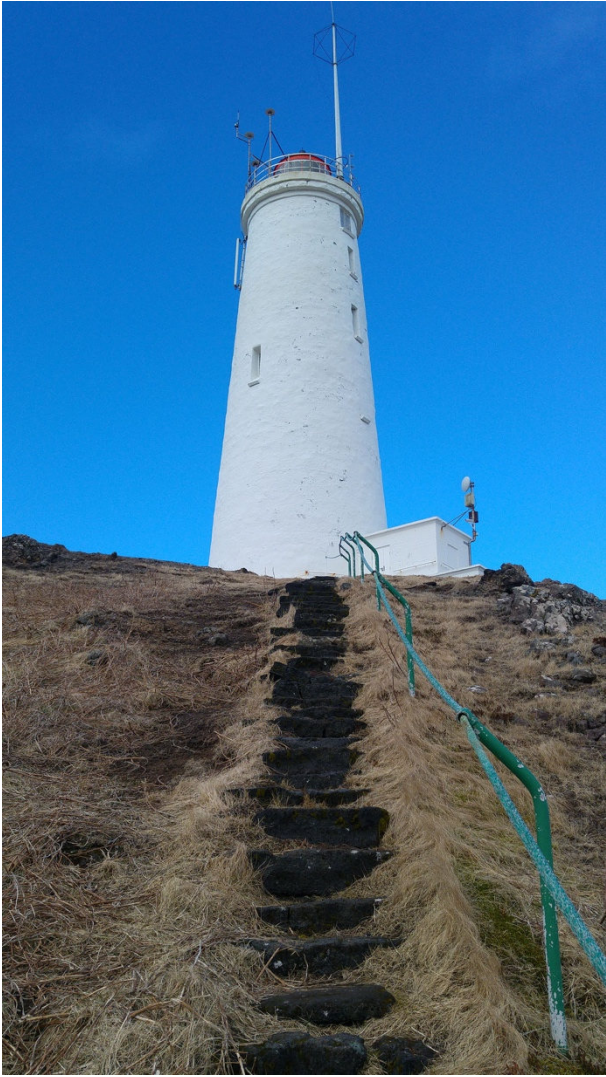
arkitekt. Vitinn var byggður árið 1907 og lauk byggingarframkvæmdum á Þorláksmessu. Ljóstækjum var komið fyrir í byrjun árs 1908 og kveikt var á vitanum þann 20. mars sama ár. Upphaflegur ljósgjafi vitans var steinolíulampi og var ljós hans magnað með 500 mm snúningslinsu. Þetta var snúningstæki, knúið af lóðum sem vitavörðurinn dró upp með reglulegu millibili. Gastæki var sett í vitann árið 1929 og var þá gasþrýstingurinn látinn snúa linsunni. Vitinn var rafvæddur árið 1957. Allt frá upphafi vitareksturs á Reykjanesi árið 1878 fram til ársins 1999 var vitavörður búsettur á Reykjanesi. Íbúðarhúsið sem þar stendur var byggt árið 1947, hannað af Ágústi Pálssyni arkitekt.¹⁶

Verndargildi

Reykjanesviti var friðaður af menntamálaráðherra 1. desember 2003 samkvæmt 1. mgr. 3. gr. laga um húsafriðun, nr. 104/2001. Friðunin tekur til ytra og innra borðs vitans, ljóshúss og viðbygginga. Þar með eru talin linsa, linsuborð og lampi, hurðir, gluggar, stigi og handrið. Friðunin nær einnig til umhverfis vitans í 100 m radíus út frá vitanum og göngustígs með þrepum frá fyrrum vitavarðarhúsi undir Bæjarfelli.¹⁷

¹⁶ Guðmundur Bernóðusson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson: *Vitar á Íslandi*, bls. 206-210 og vefsíðan sjominjar.is/vitar/sunnlendingafjórðungur/Reykjanesviti.

¹⁷ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is



8. Garðskagi - Viti



Lýsing

Gamli Garðskagaviti stendur yst á Garðskaga (vegur 45). Hann er ferstrendur kónískur turn, 11,4 metra hár, 3,1 metra breiður að neðan en 2,8 metrar efst undir þakskeggi. Hæð vitans með ljóshúsi er um 15 metrar. Þakskeggið er skásett neðanvert og þynnist út á við að lóðréttri brún yst. Upp af því er steinsteypt handrið með frambrún efst. Í vitanum eru tvö steinsteypt milligólf og tréstigar milli hæða. Á turninum var danskt ljóshús úr járnsteypu sem fjarlæggt var árið 1944. Það ljóshús er nú á Súgandiseyjarvita við Stykkishólm.¹⁸ Árið 2016 var sett nýtt ljóshús á vitann að frumkvæði Íslenska vitafélagsins og með styrk frá Íslenska vitafélaginu, Húsafriðunarnefnd, Málningu og Menningarsjóði Suðurnesja.¹⁹ Ráðist hefur verið í miklar endurbætur á gamla vitanum og þar hefur verið starfrækt kaffihúsið Flösin frá árinu 2016, rekið af Sigurði Þorsteinssyni og Jóhanni Ísberg.

¹⁸ Guðmundur Bernódusson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson: *Vitar á Íslandi*, bls. 215.

¹⁹ Vefsíða Ríkisútvarpsins: ruv.is. Frétt frá 15. apríl 2016.

Sögulegt yfirlit

Gamli Garðskagaviti var byggður árið 1897 eftir teikningu verkfræðinga dönsku vitamálastofnunarinnar. Við vitann var upphaflega byggð varðstofa úr timbri en síðar var



byggð steinsteypt varðstofa með lágreistu risþaki. Árið 1933 var byggt anddyri við varðstofuna og steypþak yfir hana eftir teikningum Benedikts Jónassonar verkfræðings. Fljótlega eftir að vitinn var byggður fór að bera á landbroti á tanganum sem vitinn

stendur á. Árið 1912 var gerð göngubrú yfir í vitann því erfitt var orðið að komast út í hann í stórbrimi. Árið 1925 var steypdur varnarpallur út frá norðvesturhorni vitans.²⁰ Vitinn var lagður af árið 1944, þegar nýi vitinn var tekinn í notkun, og er hann nú friðaður. Garðskagaviti er annað elsta steinsteypta húsið á Íslandi og næstelsti uppistandandi viti á landinu, á eftir Dalatangavita sem reistur var árið 1895.

Verndargildi

Garðskagaviti var friðaður af menntamálaráðherra 1. desember 2003 samkvæmt 1. mgr. 3. gr. laga um húsafriðun, nr. 104/2001. Friðun tekur til ytra og innra borðs vitans og viðbygginga. Friðunin nær einnig til steinhlaðins sökkuls undir vit-



anum, göngupalls umhverfis vitann og göngubrúar, ásamt handriðum og steinsteyptra varnarpalla utan um sökkul. Umhverfi vitans í 100 m rás frá honum skal vera friðað, að undanteknu þjónustuhúsi við enda göngubrúar landmegin.²¹

²⁰ Guðmundur Bernóðsson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson: *Vitar á Íslandi*, bls. 215-216.

²¹ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is



9. Nýbýlavegur - Vegbrú



Lýsing

Nýbýlavegsbrú í Kópavogi liggur á Hafnarfjarðarvegi um Kópavogsháls. Hún liggur yfir gatnamót Nýbýlavegar og Kársnesbrautar í Kópavogi og er 40,59 metra löng með fjórfaldri akbraut og er akbrautarbreidd hennar 9,3 metrar.

Sögulegt yfirlit



Hafnarfjarðarvegur var skilgreindur sem hraðbraut samkvæmt nýju frumvarpi til vegalaga árið 1963. Umferð um veginn var talin um fimmtán þúsund bílar á sólarhring sem gerði hann að þeim þjóðvegi sem mest mæddi á. Áætlun um framkvæmdir við nýja hraðbraut um Hafnarfjarðarveg var samþykkt árið 1966. Í því fólst að gera skyldi þar veg með fjórfaldri akbraut og bundnu slitlagi. Gert var ráð fyrir að Hafnarfjarðarvegur yrði grafinn niður gegnum Kópavogsháls og vegir, sem skáru hann þar,

skyldu brúaðir. Brúarsmíði yfir þvervegina, Nýbýlaveg og Digranesveg, var nýmæli í vegagerð hér á landi. Framkvæmdir við brúarsmíðina hófust vorið 1968 og ári síðar var Nýbýlavegsbrúin tekin í notkun, fyrsta vegbrúin hér á landi. Brúin á Digranesvegi var síðan tekin í notkun tveimur árum síðar, árið 1971.

Verndargildi

Nýbýlavegsbrúin er merkileg þar sem hún er fyrsta svokallaða vegbrúin á Íslandi, sem þýðir að hún var byggð yfir veg en ekki vatnsfall. Ekki er þörf á sérstökum aðgerðum til verndunar brúnni um Nýbýlaveg þar sem hún er hluti af vegakerfi höfuðborgarsvæðisins og tugþúsundir bíla aka yfir hana dag hvern.



10. Elliðaár vestari - Minjabrú



Lýsing

Brúin yfir vestrari kvísl Elliðaáa var tekin í notkun árið 1921. Hún er 12,6 metra löng steinsteypt brú byggð á hlöðnum stöplum gömlu brúarinnar frá 1883. Brúin liggur að veiðihúsi Stangveiðifélags Reykjavíkur og er opin fyrir bílaumferð.

Sögulegt yfirlit

Árið 1919 var hafist handa við byggingu brúar yfir vestari kvísl Elliðaáa en því verki lauk



ekki fyrir en tveimur árum síðar, árið 1921. Kom brúin í stað gömlu trébrúarinnar sem byggð var 1883. Hlöðnu stöplar gömlu brúarinnar eru enn á sínum stað og eru mikið mannvirki. Brúin var í notkun til ársins 1941, þegar ný brú yfir vestrari kvísl ána var byggð og

vegurinn var færður talsvert neðar. Brúin er ennþá bílfær og liggur að veiðihúsi

Stangveiðifélags Reykjavíkur. Bygging brúa yfir Elliðaár árið 1883 var mikil samgöngubót á sínum tíma. Áður hafði aðalleiðin austur legið fram hjá Bústöðum og var þá farið yfir árnar á vaði hjá Ártúnum. Elliðaárnar voru oft erfiðar yfirferðar, sérstaklega í leysingum auk þess sem krapastíflur mynduðust í ánni á vetrum sem gerði þær varasamar, eins og fjallað var um í tímaritinu Ísafold skömmu fyrir lagningu brúnna:

Slæmt er að þurfa að fara um illan veg, en verra er að geta alls eigi komið ferð sinni áfram eða þurfa ef til vill til þess að leggja líf sitt í hættu; og víða eru það aðeins smáár, er brúa mætti með litlum kostnaði, sem þessu valda; meðal þeirra eru eflaust engar, er gjöra eins mörgum mönnum farartálma eins og Elliðaárnar, af því umferðin er hvergi eins mikil og þær einatt illar yfirferðar að vetrinum; það er því bæði óskandi og vonandi að sýslunefnd Gullbringu- og Kjósarsýslu sjái sem fyrst um, að þær verði brúaðar og ætti henni að vera það því hægra sem nú mun mega fá til þess mikinn styrk úr landssjóði, því allar aðalpóstleiðirnar liggja yfir ár þessar.²²

Eftir lagningu brúnna yfir Elliðaár fór áhugi Reykvíkinga á útivist að aukast. Gönguferðir manna ofan byggðar í Reykjavík fóru vaxandi auk útreiðartúra og berjatínsluferða austur fyrir ár. Skemmtiferðir af þessu tagi voru sjaldfarnar fyrir tíma Elliðaárbrúnna og óhætt er að segja að brýrnar hafi valdið straumhvörfum í lífi bæjarbúa.²³



²² Ísafold, 9. árg. 6. tbl. 1882, bls. 22.

²³ Árbók Ferðafélags Íslands 1985, bls. 10-15. Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 206-207 og 253.

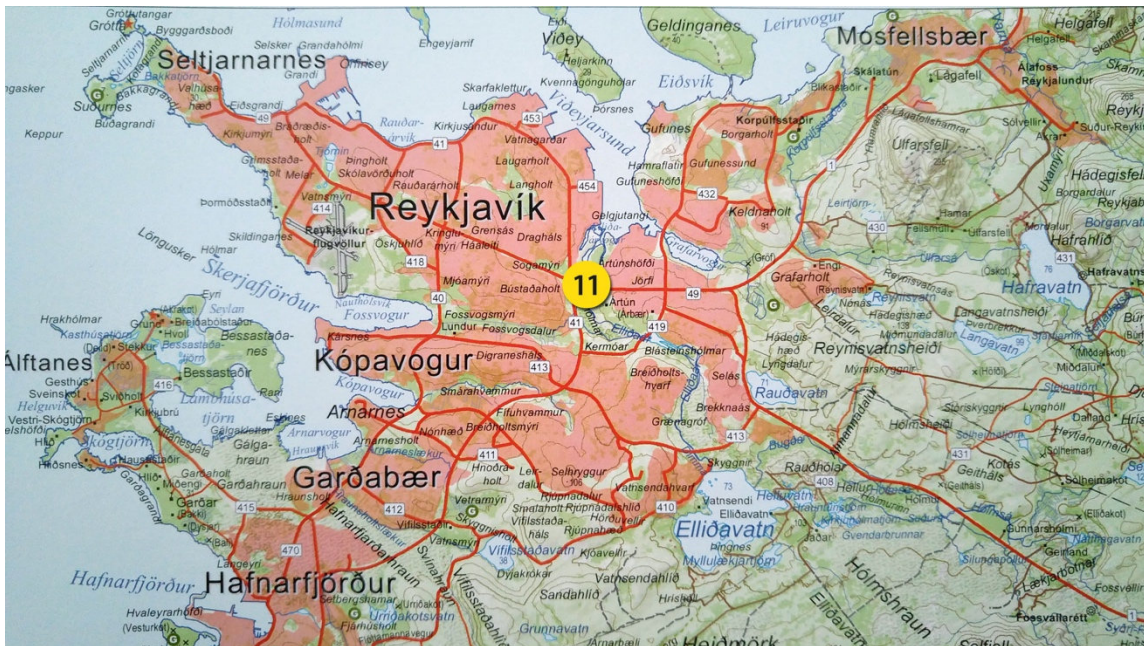
Verndargildi

Brúin er enn opin fyrir umferð að veiðihúsi við Elliðaár. Hún er upprunaleg að öllu leyti og í sæmilegu ástandi. Hlaðnir stöplar brúarinnar flokkast sem friðaðar fornleifar samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar enda eru þeir hlaðnir árið 1883. Fornleifar teljast hvers kyns mannvistarleifar, á landi, í jörðu, í jökli, sjó eða vatni, sem menn hafa gert eða mannaverk eru á og eru 100 ára og eldri, þar á meðal vegir og götur, leifar af stíflum, leifar af brúm og öðrum samgöngumannvirkjum, vöð, varir, leifar hafnarmannvirkja og bátalægi, slippir, ferjustaðir, kláfar, vörður og önnur vega- og siglingamerki ásamt kennileitum þeirra.²⁴



²⁴ Sjá nánar á vef Minjastofnunar: minjastofnun.is/minjar/friðaðar_fornminjar.

11. Elliðaár eystri - Minjabrú



Lýsing

Brúin yfir austari kvísl Elliðaáa var upphaflega 10,7 metra löng timburbrú á hlöðnum stöplum, byggð 1883, en ný yfirbygging var steipt árið 1920. Hlöðnu stöplar gömlu brúarinnar eru því enn á sínum stað. Brúin liggur við Elliðaárós á gamla Suðurlandsvegnum. Hún er í dag notuð sem göngubrú.

Sögulegt yfirlit



Brúin yfir Elliðaár eystri var byggð árið 1920 og kom hún í stað gömlu trébrúarinnar sem reist var yfir árnar árið 1883. Brúin var í notkun til ársins 1941 þegar nýjar brýr voru byggðar yfir eystri og vestari kvíslar ána. Eystri brúin var höfð á sama stað og gamla brúin en vestari brúin var flutt talsvert neðar en hún var áður svo hún yrði í beinni línu frá eystri brúnni. Vegurinn vestan megin var einnig fluttur svo hann kæmi beint á brúna. Gaman er að nefna að þarna eru nú þrjár kynslóðir brúa yfir Elliðaár: Gamla brúin yfir eystri

kvísl árinna, byggð 1920, brýrnar tvær sem byggðar voru árið 1941 á gamla Suðurlandsvegi og eru enn í notkun fyrir bílaumferð og núverandi aðalbrú sem byggð var árið 1970 og breikkuð árið 1996.²⁵



Verndargildi

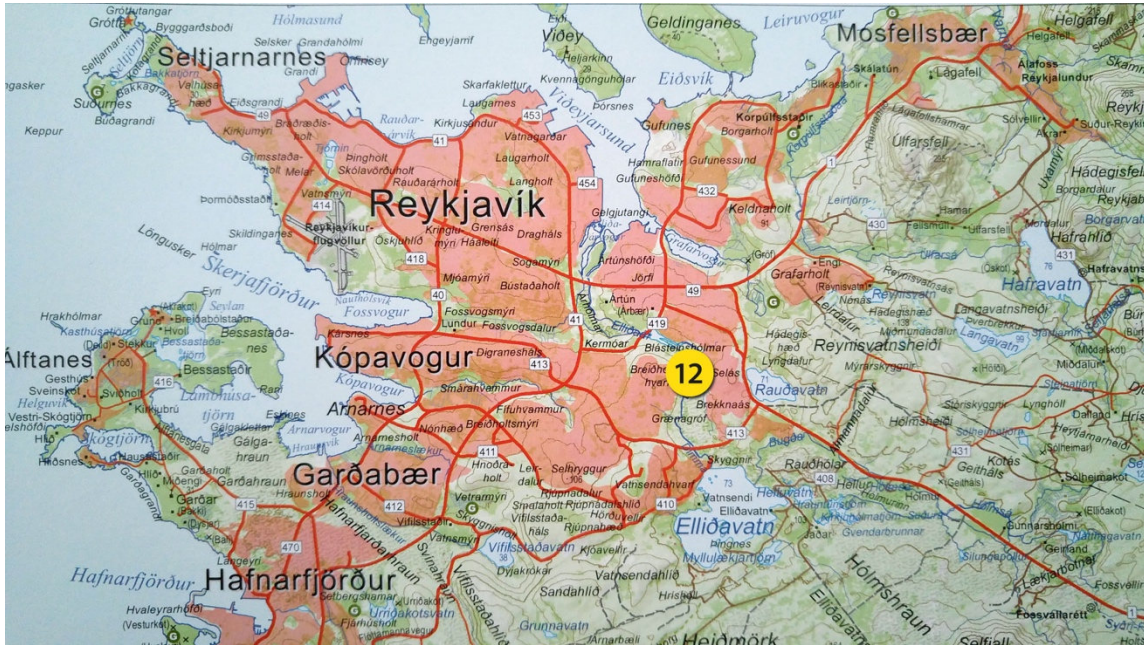
Brúin yfir austari kvísl Elliðaáa hefur verið gerð upp svo ekki er þörf á sérstökum aðgerðum til verndunar brúnni. Hún er í dag notuð sem göngubrú. Hlaðnir stöplar brúarinnar flokkast sem friðaðar fornleifar samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar enda eru þeir hlaðnir árið 1883. Fornleifar teljast hvers kyns mannvistarleifar, á landi, í jörðu, í jökli, sjó eða vatni, sem menn hafa gert eða mannaverk eru á og eru 100 ára og eldri, þar á meðal vegir og götur, leifar af stíflum, leifar af brúm og öðrum samgöngumannvirkjum, vöð, varir, leifar hafnarmannvirkja og bátalægi, slippir, ferjustaðir, kláfar, vörður og önnur vega- og siglingamerki ásamt kennileitum þeirra.²⁶



²⁵ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 206-207 og 253.

²⁶ Sjá nánar á vef Minjastofnunar: minjastofnun.is/minjar/friðaðar-fornminjar.

12. Vatnsveitubrúin Elliðaárdal - Minjabrú



Lýsing

Gamla vatnsveitubrúin stendur skammt ofan við Árbæjarstíflu í Elliðaárdal, á gamla Rafstöðvarveginum um Elliðaárdal. Brúin er einbreið, steinsteypt bitabrú. Hún er mjög



einföld að gerð með steypum hliðarstólpum og járnhandriði á milli stólpanna. Til að fegra brúna eru stólparnir með bogadregnu skrauti að utanverðu sem gefur brúnni sérstakt útlit. Þrátt fyrir einfaldleika hennar þá er hún

vissulega falleg. Hún virðist vera upprunaleg að öllu leiti, járnhandriðið gæti þó verið yngra en brúin sjálf. Brúin er 18,06 metra löng og akbrautarbreidd hennar er 2,05 metrar. Gaman væri að sjá brúna lagfærða enda er hún orðin lúin og gömul. Telja má ástand hennar gott þrátt fyrir aldur.

Sögulegt yfirlit

Gamla vatnsveitubrúin í Elliðaárdal er smíðuð árið 1909 eða þar um bil. Á upplýsingaskilti um sögu Elliðaárdals sem stendur skammt frá brúnni kemur fram að brúin hafi verið byggð samfara lagningu vatnsveitu Reykjavíkur, en þeim framkvæmdum lauk haustið 1909. Í lok árs 1907 skilaði Jón Þorláksson verkfræðingur kostnaðaráætlun og uppdráttum af vatnsveituframkvæmdum til bæjarstjórnar Reykjavíkur. Í þeirri áætlun er meðal annars gert ráð fyrir byggingu brúar, en kostnaður við hana átti að nema 5500 krónum.²⁷ Ekki er víst að brúin hafi verið tilbúin árið 1909 en heimildir benda til þess að hún sé jafngömul vatnsveitunni og því byggð í kringum 1909. Ekki er ólíklegt að Jón Þorláksson hafi komið að hönnun og smíði brúarinnar, þar sem hann hafði yfirumsjón með undirbúningi vatnsveituframkvæmdanna en hann var þar að auki mikill áhugamaður um notkun steinsteypu við gerð mannvirkja.²⁸ Brúin er því í hópi elstu steinsteypu brúa á Íslandi, en elstu steinsteypu brýr á Íslandi eru brúin á Bláskeggsá í Hvalfirði, byggð árið 1907, Fnjóskárbrú, byggð 1908 og brúin yfir Gljúfurá í Borgarfirði frá árinu 1909. Árið 2000 var ákveðið að loka fyrir umferð bíla yfir brúna en fram að þeim tíma var hægt að aka yfir hana á minni bílum.²⁹ Nú er brúin einungis opin gangandi vegfarendum og hestamönnum, en brúin er á einu helsta útivistarsvæði Reykjavíkurborgar og er mikið notuð.

Verndargildi

Þó gamla vatnsveitubrúin sé ekki í umsjón Vegagerðarinnar þá er nauðsynlegt að nefna hana í skrá um vegminjar vegna aldurs hennar og sögu. Hún er merkileg brú og með elstu steinsteypu brúm á landinu. Brúin var byggð um 1909 svo hún er yfir hundrað ára gömul. Hún fellur því undir ákvæði Minjastofnunar um verndun mannvirkja sem eru yfir hundrað ára gömul. Í lögum um menningarminjar nr. 80/2012 sem tók gildi 1. janúar 2013 eru öll hús og mannvirki í landinu sem eru 100 ára eða eldri friðuð.³⁰

²⁷ Skjal úr skjalasafni Vatnsveitunnar, varðveitt hjá Borgarskjalasafni Reykjavíkur. Sjá einnig umfjöllun um brúna á vefsíðu Guðjóns Friðrikssonar sagnfræðings: gudjonfr.is/alfræði_reykjavikur/vatnsveitubru.

²⁸ Hannes Hólmsteinn Gissurarson: *Jón Þorláksson forsætisráðherra*, bls. 82-84.

²⁹ *Morgunblaðið* 30. júní 2000, bls. 16.

³⁰ Sjá heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is. *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*, 18. tbl. 2012, bls. 4-7.



13. Kaldakvísl Mosfellsbæ - Minjabrú



Lýsing

Brúin yfir Köldukvísl í Mosfellsbæ er einbreið 19,3 metra löng steinsteypt bogabrá. Akbrautarbreidd hennar er 2,0 metrar. Brúin stendur á gamla þjóðveginum um Mosfellssveit, nokkru ofar en núverandi brúarstæði á Hringveginum (1) um Mosfellsbæ.



Sögulegt yfirlit

Árið 1912 voru fjölmörg vatnsföll brúuð sem ekki höfðu verið brúuð áður, þar á meðal var byggð brú á Köldukvísl sem lá á þjóðveginum um Mosfellssveit. Brúin á Köldukvísl er einbreið, steinsteypt bogabrá. Fallegir grjóthlaðnir vængir eru við brúarendana. Brúin hefur nú verið lagfærð, meðal annars hefur verið sett nýtt brúarhandrið. Brúin sinnti hlutverki sínu í þrjátíu ár eða til ársins 1942. Bílum fjölgaði mikið á árum síðari heimsstyrjaldar og að því kom að gamla brúin annaði ekki lengur þeirri miklu umferð sem fór um Mosfellssveit daglega. Auk þess var slæm aðkoma að brúnni, báðum megin við hana

voru krappar beygjur á veginum og áin í alldjúpu gili. Brúin var því aflögð skömmu fyrir júl árið 1942 þegar ný brú yfir Köldukvísl var tekin í notkun og þjóðvegurinn færður nokkru neðar. Sú brú var breikkuð árið 1972 og er enn aðalbrú á Hringveginum (1) yfir ána.³¹



Verndargildi

Brúin yfir Köldukvísl er friðuð samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar. Í lögum um menningarminjar nr. 80/2012 sem tók gildi 1. janúar 2013 eru öll hús og mannvirki í



landinu sem eru 100 ára eða eldri friðuð.³² Gert hefur verið við brúna og meðal annars sett nýtt brúarhandrið. Hún er því í góðu ástandi og ekki er þörf á sérstökum viðhaldsaðgerðum næstu árin. Í dag gegnir brúin yfir Köldukvísl hlutverki göngu- og reiðbrúar á gamla

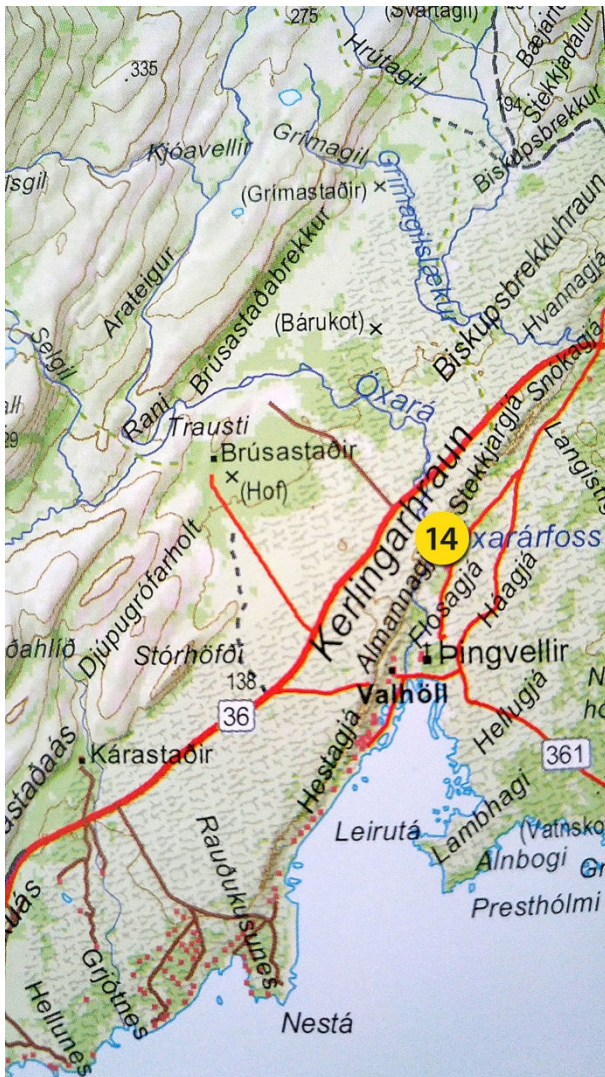
þjóðveginum sem liggur á fjölförnu útivistarsvæði í Mosfellsdal.

³¹ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 191 og 253.

³² Sjá heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is. *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*, 18. tbl. 2012, bls. 4-7.



14. Öxará hjá Almannagjá - Minjabrú



Lýsing

Öxarárbrú í Almannagjá á Þingvöllum er 16,15 metra löng og 5 metra breið steipt bitabrú. Hún var byggð árið 1912 á undirstöðum eldri trébrúar en breikkuð árið 1944. Brúin hefur verið notuð sem göngubrú frá árinu 1967.

Sögulegt yfirlit

Árið 1911 var gamla trébrúin yfir Öxará, sem byggð var árið 1897, rifin. Árið 1912 var steipt brú byggð á undirstöðum gömlu trébrúarinnar. Sú brúargerð, svo skömmu eftir uppsetningu trébrúarinnar, er líklega tilkomin vegna þess hve lítilfjörleg og ótraust gamla

trébrúin var. Steypta brúin þjónaði umferð um Almannagjá allt þar til lýðveldishátíðin var haldin á Þingvöllum árið 1944 en þá þótti nauðsynlegt að fara í endurbætur á brúnni. Var brúin breikkuð og er hún þannig enn þann dag í dag. Undirstöður fyrir breikkun brúarplötunnar voru steyptar og jafnframt var steypt utan um hleðslur gömlu trébrúarinnar. Þar með hefur brúin fengið það þunga yfirbragð sem hún hefur óneitanlega í dag, enda er ekki hægt að segja að Öxarárbrúin sé sérstaklega formfögur eða hæfi sínu fallega umhverfi. Hún hefur þó þjónað sínu hlutverki vel allt frá árinu 1912 þegar hún var upphaflega steypt. Árið 1967 var lokað fyrir umferð niður Almannagjá og hefur brúin síðan þá verið hluti af gönguleiðinni niður á Vellina.³³



Verndargildi

Brúin yfir Öxará er á helsta sögustað landsins og skipar sérstakan sess í þjóðarsögu okkar. Hún er í daglegri notkun sem göngubrú á gönguleiðinni niður Almannagjá á Þingvöllum og yfir hana fara hundruð manna á hverjum degi allan ársins hring. Brúin var upphaflega byggð árið 1912 svo hún er að grunni til ríflega hundrað ára gömul. Hún fellur því undir ákvæði Minjastofnunar um verndun mannvirkja sem eru yfir hundrað ára gömul. Í lögum um menningarminjar nr. 80/2012 sem tók gildi 1. janúar 2013 eru öll hús og mannvirki í

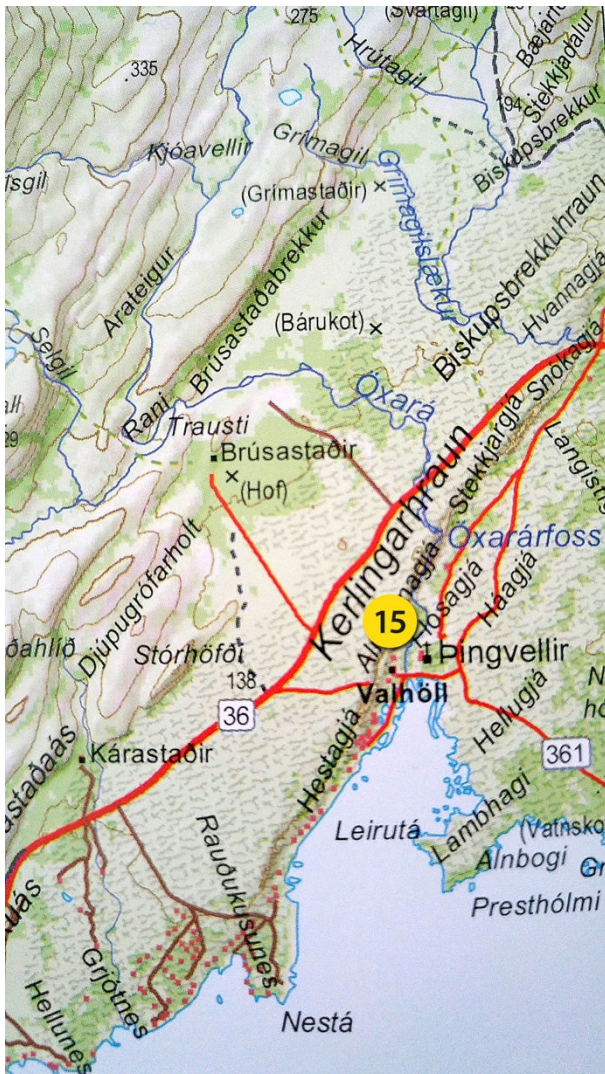
³³ Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 18. tbl. 2012, bls. 4-7. Vegahandbókin, bls. 188. Sveinn Þórðarson: Brýr að baki, bls. 191

landinu sem eru 100 ára eða eldri friðuð. Öxarárbrú er undir forsjá Þjóðgarðsins á Þingvöllum sem annast viðhald hennar.³⁴



³⁴ Sjá heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is. *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*, 18. tbl. 2012, bls. 4-7.

15. Almannagjá – Minjavegur



Lýsing

Vegurinn um Almannagjá liggur frá Hakinu efst við gjábarminn, niður Kárastaðastíg, sem er efsti hluti Almannagjár og áfram niður Almannagjána niður á Vellina á Þingvöllum.

Sögulegt yfirlit

Árið 1897 var hafist handa við að gera vagnfæran veg um Kárastaðastíg (sem er efsti hluti Almannagjár) og niður Gjánna. Gjáin efst var víkkuð og grjóti rutt fram í þeim tilgangi að leggja nothæfa akbraut niður gjána. Varð braut þessi síðar vegur sá sem þjónaði allri umferð til Þingvalla næstu áratugi, meðal annars við konungskomu Friðriks VIII árið 1907, á

Alþingishátíðinni 1930 og á Lýðveldishátíðinni árið 1944. Vegurinn um Almannagjá var opinn fyrir umferð bifreiða allt til ársins 1967 en þá var bílvegurinn færður í það horf sem nú er.³⁵



³⁵ Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 18. tbl. 2012, bls. 4-7. Vegahandbókin, bls. 188.



Vegurinn um Almannagjá er á helsta sögustað landsins og skipar sérstakan sess í Þjóðarsögu okkar. Hann er í daglegri notkun sem gönguleið frá Hakinu ofan Almannagjár og niður á Vellina og um Almannagjá fara hundruð manna á hverjum degi allan ársins hring. Hafist var handa við byggingu vegar um Almannagjá árið 1897 og því má segja að vegurinn falli undir ákvæði Minjastofnunar um verndun mannvirkja sem eru yfir hundrað ára gömul, þó vegurinn hafi tekið miklum breytingum frá því hann var upphaflega lagður. Fornleifar teljast hvers kyns mannvistarleifar, á landi, í jörðu, í jökli, sjó eða vatni, sem menn hafa gert eða mannaverk eru á og eru 100 ára og eldri, þar á meðal vegir og götur, leifar af stíflum, leifar af brúm og öðrum samgöngumannvirkjum, vöð, varir, leifar hafnar-

mannvirkja og bátalægi, slippir, ferjustaðir, kláfar, vörður og önnur vega- og siglingamerki ásamt kennileitum þeirra.³⁶ Vegurinn um Almannagjá er undir forsjá Þjóðgarðsins á Þingvöllum sem annast viðhald hans.³⁷

³⁶ Sjá nánar á vef Minjastofnunar: minjastofnun.is/minjar/friðaðar_fornminjar.

³⁷ Sjá heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is. *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*, 18. tbl. 2012, bls. 4-7.

16. Torfadalslækur - Minjabrú



Lýsing

Torfadalslækur rennur í Þingvallavatn norðanvert milli Heiðarbæjar og Skálabrekku. Brúin, sem er fjögurra metra löng steinsteypt bitabré, stendur á gamla Þingvallaveginum, rétt sunnan við núverandi vegstæði (á vegi 36). Brúin er tæplega ökufær, hún er ökufær en ótraust, í því sambandi ber helst að nefna veginn sem liggur að brúnni báðum megin við hana. Handrið brúarinnar hefur fallið niður að hluta og liggur í árfarveginum undir brúnni. Brúin nýtist sem reiðbrú og göngubrú, enda er hún á gamla Þingvallaveginum sem talsvert er notaður af göngufólki og reiðmönnum. Gamli Þingvallavegurinn liggur yfir Mosfellsheiði og alla leið til Þingvalla.

Sögulegt yfirlit

Brúin yfir Torfadalslæk var byggð árið 1943. Undir brúnni eru fallegir hlaðnir stöplar sem eru mun eldri en brúin, líklega sömu stöplar og voru undir gömlu trébrúnni sem féll árið



1907. Ný trébrú var byggð vegna komu Friðriks VIII Danakonungs og fylgdarliðs hans hingað til lands árið 1907.³⁸ Skömmu fyrir komu konungs kom í ljós að gamla brúin yfir Torfadalslæk hafði hrunið veturinn áður. Varð því að hafa hraðar hendur svo konungur

kæmist yfir lækinn. Ný brú var smíðuð á þremur dögum af þeim Jóni Þorlákssyni verkfræðingi, Einari Einarssyni byggingameistara ásamt vinnuflokki. Unnið var dag og nótt og náðist að klára brúna í tæka tíð.³⁹ Brúin sjálf og hlöðnu stöplarnir þarfnast nú endurbóta.

Verndargildi

Brúin yfir Torfadalslæk á Þingvöllum var byggð árið 1943. Undir henni eru fallegir, hlaðnir stöplar sem flokkast sem fornminjar samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar enda eru þeir yfir 100 ára gamlir. Fornleifar teljast hvers kyns mannvistarleifar, á landi, í



jörðu, í jökli, sjó eða vatni, sem menn hafa gert eða mannaverk eru á og eru 100 ára og eldri, þar á meðal vegir og götur, leifar af stíflum, leifar af brúm og öðrum samgöngumannvirkjum, vöð, varir, leifar hafnarmannvirkja og bátalægi, slippir, ferjustaðir, kláfar, vörður og önnur vega- og siglingamerki ásamt kennileitum þeirra.⁴⁰

³⁸ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 169

³⁹ Hannes Hólmsteinn Gissurarson: *Jón Þorláksson forsætisráðherra*, bls. 92. Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 169.

⁴⁰ Sjá nánar á vef Minjastofnunar: minjastofnun.is/minjar/friðaðar-fornminjar.



17. Gamli Þingvallavegururinn - Minjavegur/Þjóðleið



Lýsing

Sunnan við Grímmansfell í Mosfellsdal liggur Seljadalur. Sunnan við dalinn lá áður þjóðleiðin til Þingvalla. Akvegur var lagður við suðurbrún dalsins á árunum 1890-96. Var þar aðalvegurinn til Þingvalla allt þar til nýr vegur var lagður sem næst núverandi vegstæði um Mosfellsdal fyrir Alþingishátíðina 1930. Gamli Þingvallavegurinn er rúmir tuttugu kílómetrar að lengd, frá Seljadal og að Torfadalslæk við Þingvallavatn þar sem gamli vegurinn hverfur. Gamli Þingvallavegurinn lagðist smám saman af og þjónar hann nú eingöngu útivistarfólki og hestamönnum.

Sögulegt yfirlit

Leiðin yfir Mosfellsheiði var fjölfarin allt frá upphafi Íslandsbyggðar. Um hana lágu leiðir til alþingis frá öllum byggðum við sunnanverðan Faxaflóa á þjóðveldisöld og hún var einnig fjölfarin leið milli uppsveita Suðurlands og verstöðva og kaupstaða við flóann. Gamli Þingvallavegurinn yfir Mosfellsheiði var lagður á árunum 1890-96. Hann var lagður nær á sömu slóðum og hinar fornu ferðamannaleiðir lágu áður. Eftir lagningu hans beindist nær öll umferð um Mosfellsheiði að þessum vegi. Vörður voru hlaðnar við hann eftir allri leiðinni og sæluhús var reist þar. Gamli Þingvallavegurinn er ekki síst áhugaverður vegna



vinnubragða vegavinnumannanna sem lögðu veginn. Enn vottar þar fyrir leifum af hellurenum, hlöðnum brúarstólpum og fallega hlöðnum vörðum og ræsum. Einnig er að finna fallega hlaðna brú á veginum vestan við Háamel. Verkstjóri við lagningu Þingvallavegarins var Erlendur Zakaríasson, en hann og bróðir hans Árni, voru þekktir vegaverkstjórar

undir lok nítjándu aldar og fram á fyrstu áratugi þeirrar tuttugustu. Einar Finnsson, járnsmiður frá Meðalfelli í Kjós, sem hafði lært veglagningu í Noregi byggði brúna yfir Seljaá og ræsin á veginum eru hans handverk. Sigurður Hannesson hlóð vörðurnar. Talsverðar endurbætur voru gerðar á veginum yfir Mosfellsheiði vegna komu Friðriks VIII Danakonungs og fylgdarliðs hans hingað til lands árið 1907. Var þá einnig lagður vegur frá Þingvöllum yfir Lyngdalsheiði, um Biskupstungur og til Geysis, svokallaður Konungsvegur. Sumarið 1913 var í fyrsta sinn ekið bifreið eftir veginum til Þingvalla og var hann notaður sem bílvegur næstu áratugi. Eftir að nýr vegur var lagður yfir Mosfellsheiði í tilefni Alþingishátíðarinnar árið 1930 má segja að ferðir um gamla veginn hafi að mestu lagst af. Nú er vegurinn talsvert notaður af göngufólki og hestamönnum. Enn sést vel móta fyrir veginum þó ástand hans geti ekki talist gott, enda hefur honum ekki verið haldið við síðan hann var lagður af árið 1930.⁴¹



⁴¹ *Safn til sögu Reykjavíkur*, bls. 79-97. *Vegahandbókin*, bls. 186. Vefsíðan ferlir.is/skrár/gamlar leiðir/Þingvallavegurinn I og II. Vefsíðan ferlir.is/skrár/gamlar leiðir/Gamli Þingvallavegurinn. *Árbók Ferðafélags Íslands 1985*, bls. 113-115.

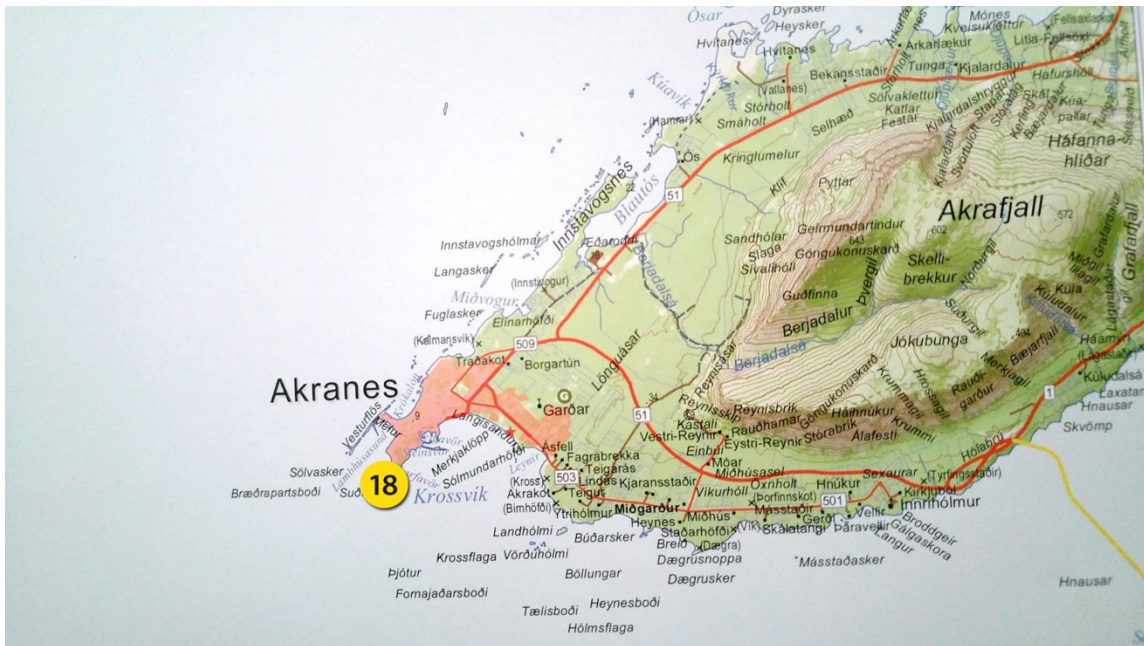
Verndargildi

Vegurinn er gott dæmi um vandaða vegagerð síns tíma. Á gamla Þingvallaveginum má finna merkar minjar um vegagerð frá lokum nítjándu aldar, meðal annars vörður, vörðubrot, haganlega hlaðin ræsi, steinhlaðna brú og sæluhúsatóftir. Þessar vegminjar er vel þess virði að varðveita á einhvern hátt til framtíðar. Gamli Þingvallavegur flokkast sem friðaðar fornleifar samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar en fornleifar teljast hvers kyns mannvistarleifar, á landi, í jörðu, í jökli, sjó eða vatni, sem menn hafa gert eða mannaverk eru á og eru 100 ára og eldri, þar á meðal vegir og götur, leifar af stíflum, leifar af brúm og öðrum samgöngumannvirkjum, vöð, varir, leifar hafnarmannvirkja og bátalægi, slippir, ferjustaðir, kláfar, vörður og önnur vega- og siglingamerki ásamt kennileitum þeirra.⁴² Gamli Þingvallavegurinn er talsvert notaður af útivistarfólki og mun hann nýtast til framtíðar sem falleg göngu- og reiðleið yfir Mosfellsheiði og til Þingvalla.



⁴² Sjá nánar á vef Minjastofnunar: minjastofnun.is/minjar/friðaðar_fornminjar.

18. Akranes - Viti



Lýsing

Gamli Akranesviti stendur yst á Syðriflós á Skipaskaga. Hann er steinsteyptur, tíu metra hár, ferstrendur og við hann er anddyri. Turn vitans er í þremur hlutum. Af breiðri jarðhæðinni rís mjórri og hærri miðhluti og af honum efsti hlutinn sem er jafnhár og jafnbreiður jarðhæðinni. Þakskeggið er stallað og upp af því er járnhandrið og ljóshúsið. Sex gluggar eru á vitanum, tveir á jarðhæð og einn á hverri hlið efsta hluta hans.

Sögulegt yfirlit

Gamli Akranesvitinn var byggður árið 1918 eftir teikningum Thorvalds Krabbe verkfræðings. Vitinn hefur mjög sérstakt útlit og sjá má í útliti hans áhrif frá gamla Garðskagavita og sérstaklega gamla Gróttuvita sem reistir voru árið 1897 eftir teikningum dönsku vitamálastofnunarinnar. Vitinn var starfræktur til ársins 1947 en þá var nýi Akranesvitinn tekinn í notkun. Ljóshús gamla Akranesvita er ekki upprunalegt. Árið 1956 var ljóshús hans tekið niður en síðar var smíðað nýtt ljóshús á gamla vitann á vegum heimamanna.⁴³

⁴³ Guðmundur Bernóðusson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson: *Vitar á Íslandi*, bls. 234-235 og vefsíðan sjominjar.is/vitar/vefifirðingafjórðungur/akranesvitar.

Verndargildi

Á næsta ári (árið 2018) á gamli Akranesvitinn hundrað ára afmæli og hefur hann því ótvítætt verndargildi vegna aldurs. Akranesviti verður þá sjálfkrafa friðaður samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar um friðun húsa og annarra mannvirkja. Í lögum um menningarminjar nr. 80/2012 sem tók gildi 1. janúar 2013 eru öll hús og mannvirki í landinu sem eru 100 ára eða eldri friðuð.⁴⁴ Vitinn er nú í umsjón heimamanna sem annast viðhald hans.



⁴⁴ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is

19. Botnsá í Hvalfirði - Minjabrú



Lýsing



Brúin yfir Botnsá í Hvalfirði stendur í botni Hvalfjarðar (vegur 47) skammt frá gamla Botnsskálanum sem var lokað árið 1997. Hún er 22 metra löng einbreið bitabrú í tveimur höfum, akbrautarbreidd hennar er 3,2 metrar. Brúin er nú notuð sem göngu- og

reiðbrú á afar fallegu útivistarsvæði í Hvalfirði. Umferð bifreiða er ekki leyfð yfir brúna.

Sögulegt yfirlit

Brúin yfir Botnsá í Hvalfirði var byggð árið 1932 en hún var endurbyggð og færð í upprunalegt horf árið 1997. Það sama ár var hún aflögð þegar vegurinn um botn Hvalfjarðar var færður nokkru utar og ný brú yfir Botnsá tekin í notkun.⁴⁵

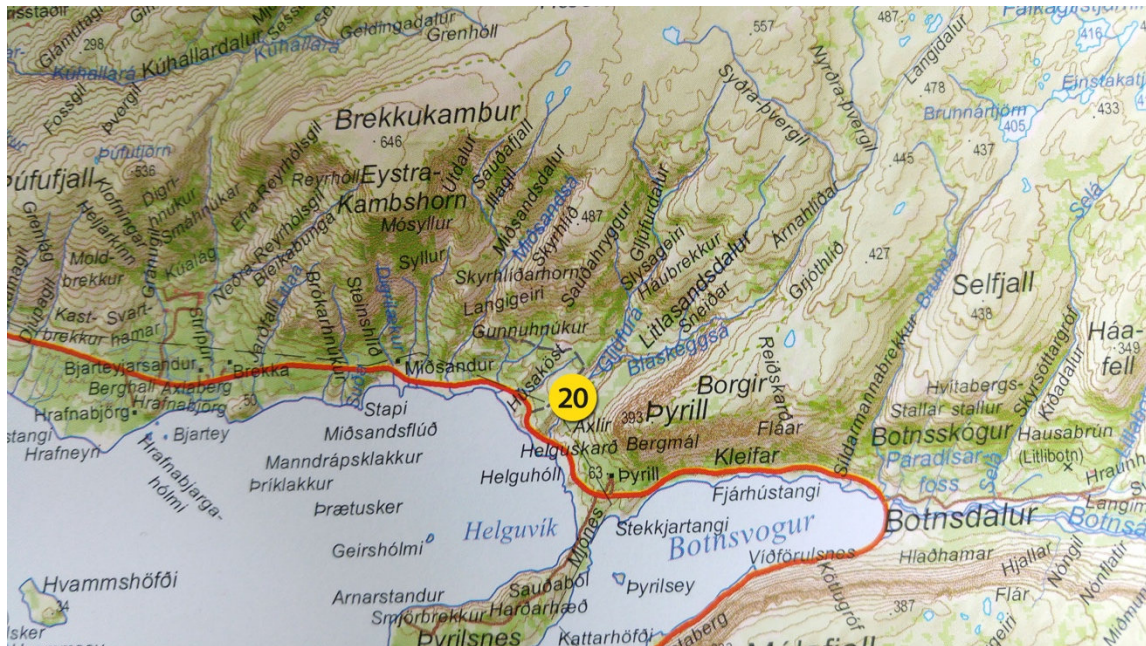
⁴⁵ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 225. *Vegahandbókin*, bls. 222.

Verndargildi

Brúin yfir Botnsá í Hvalfirði hefur verið endurgerð í upprunalegt horf. Hún er í góðu ásigkomulagi og er í dag notuð sem göngu- og reiðbrú í botni Hvalfjarðar. Ekki er þörf á aðgerðum til verndunar brúnni.



20. Bláskeggsá í Hvalfirði - Minjabrú



Lýsing



Brúin yfir Bláskeggsá í Hvalfirði er 6,9 metra löng steipt bogabrá, 2,8 metrar á breidd. Hún var byggð árið 1907. Brúin stendur skammt fyrir ofan Hvalstöðina í Hvalfirði (vegur 47). Árið 2007, í tilefni 100 ára afmælis brúarinnar var skipuð nefnd um endurbyggingu

hennar. Nefndina skipuðu þrír aðilar sem tilnefndir voru af Fornleifanefnd ríkisins, Hvalfjarðarsveit og Vegagerðinni. Um verklegar framkvæmdir sá Vegagerðin. Var brúin endurbyggð sumari 2008 og 2009 og endurvígð við hátíðlega athöfn á sumardaginn fyrsta vorið 2010. Við veginn um Hvalfjörð hefur verið komið fyrir upplýsingaskilti um brúna og þaðan er stutt ganga að henni. Brúin er nú líkt og í upphafi, eingöngu ætluð gangandi vegfarendum og reiðmönnum.

Bygging brúar á Bláskeggsá var brautryðjendaverk því hún var fyrsta steinsteypa brúin á Íslandi, utan Reykjavíkur. Notkun steinsteypu til brúarsmíða hafði nýverið hafið innreið sína hér á landi. Helsti frumkvöðull í smíði steinsteyptra brúa hér var Jón Þorláksson, sem tekið hafði við starfi landverkfræðings árið 1905, en hann hannaði brúna á Bláskeggsá. Stærstu ár landsins var á þessum tíma byrjað að brúa með stálbrúm, sem voru dýr mannvirki. Jóni hugnuðust ekki timburbrýr, en timbur var helsti efniviður við smíði smærri brúa, hann var jafnframt áhugamaður um notkun steinsteypu til bygginga. Jón hafði fengið litla menntun í hönnun steinsteypu í burðarmannvirkjum því þessi fræði voru ný á námstíma hans í Kaupmannahöfn um aldamótin 1900. Í Reykjavík höfðu skömmu áður verið steyptir bogar yfir Lækinn, en þeir hafa hugsanlega verið notaðir sem fyrirmynd. Jón ákvað að ráðast í byggingu steyptrar bogabrúar á Bláskeggsá en sleppti að hafa í henni járnabindingu. Engar frásagnir eru til af brúarsmíðinni en hún virðist hafa gengið hratt og vel, því brúin reyndist mun ódýrari en áætlanir höfðu gert ráð fyrir. Brúarsmíðin virðist hafa tekist með ágætum þrátt fyrir litla þekkingu á notkun steinsteypu og hinn hái aldur brúarinnar staðfestir það. Brúin var smíðuð áður en bílaöld hóf innreið sína enda var hún ekki byggð til að þola umferð þungra ökutækja. Þegar bílaumferð um brúna stórkjóst á árum síðari heimsstyrjaldar þótti nauðsynlegt að breikka hana og styrkja. Þannig var hún í notkun til ársins 1951, en þá var hún aflögð þegar vegurinn um Hvalfjörð var færður niður að sjó, þar sem hann liggur nú. Nú hafa allar styrkingar brúarinnar til að þola bílaumferð verið fjarlægðar og hún lítur út alveg eins og þegar hún var byggð árið 1907.⁴⁶



⁴⁶ Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 7. tbl. 2010, bls. 1-4. Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 169-171.

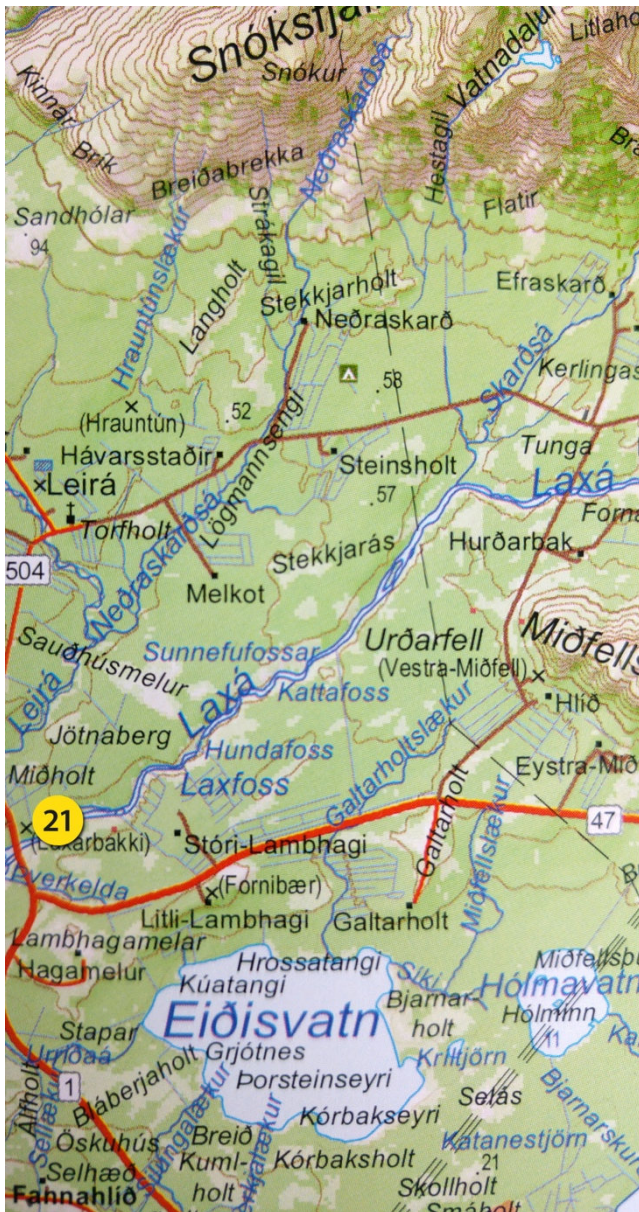
Verndargildi

Brúin yfir Bláskeggsá er nú 110 ára gömul. Hún hefur verið endurgerð í upprunalega mynd og mun því vera til þrýði um ókomin ár. Brúin var friðlýst þann 29. ágúst 1978 og er eina brúin á Íslandi sem hefur verið friðlýst sem fornleif.





21. Laxá í Leirársveit - Minjabrú



Lýsing

Brúin yfir Laxá í Leirársveit stendur á Hringveginum (1) við Laxárbakka. Hún er 35,3 metra löng steyppt bogabrá með steypu brúargólfi og tréhandriði. Akbrautarbreidd hennar er 3,18 metrar. Hún er nú nýtt sem reið- og göngubrú auk þess sem hún er mikið notuð af laxveiðimönnum við ána.

Sögulegt yfirlit

Brúin yfir Laxá í Leirársveit er steinsteypt bogabrá. Hún var byggð árið 1930 en aflögð árið 1983 þegar ný brú var byggð á Laxá. Hún var endurbyggð árið 1983 og gerð að göngu- og reiðbrú.



Verndargildi



Brúin er í dag mikið notuð, bæði sem göngu- og reiðbrú en einnig af lax-veiðimönnum sem eru við veiðar í ánni. Brúin er í ágætu ástandi sem göngubrú en auk þess er hún afar falleg á áberandi stað við Hringveg 1. Ekki er þörf á sérstökum aðgerðum til verndunar

brúnni að svo stöddu.



22. Andakílsá Borgarfirði - Minjabrú



Lýsing



Brúin yfir Andakílsá liggur á Borgarfjarðarbraut (vegur 50) skammt frá afleggjaranum að Hvanneyri. Hún er 43,9 metra löng einbreið steinsteypt bitabrú. Akbrautarbreidd hennar er 3,7 metrar. Í dag er brúin nýtt sem göngu- og reiðbrú.

Sögulegt yfirlit

Gamla brúin yfir Andakílsá var byggð árið 1935 en hún var breikkuð og styrkt árið 1985. Þá var steipt utan um landstöpla og ofan á plötuna. Hún var breikkuð og vegrið sett utan á bríkur. Einnig voru límdar stálplötur neðan á bitana á höfunum til að auka burðarþolið og var það trúlega í fyrsta skipti sem það var gert hérlendis. Þess má geta að Hringvegurinn (1) lá þarna um allt þar til Borgarfjarðarbrúin var tekin í notkun árið 1980 og verður að telja að gamla brúin hafi dugað vel. Brúin var aflögð árið 2005 þegar ný brú var tekin í notkun. Nýja brúin yfir Andakílsá liggur um 30 metrum neðar og er hún jafnlöng þeirri gömlu.⁴⁷



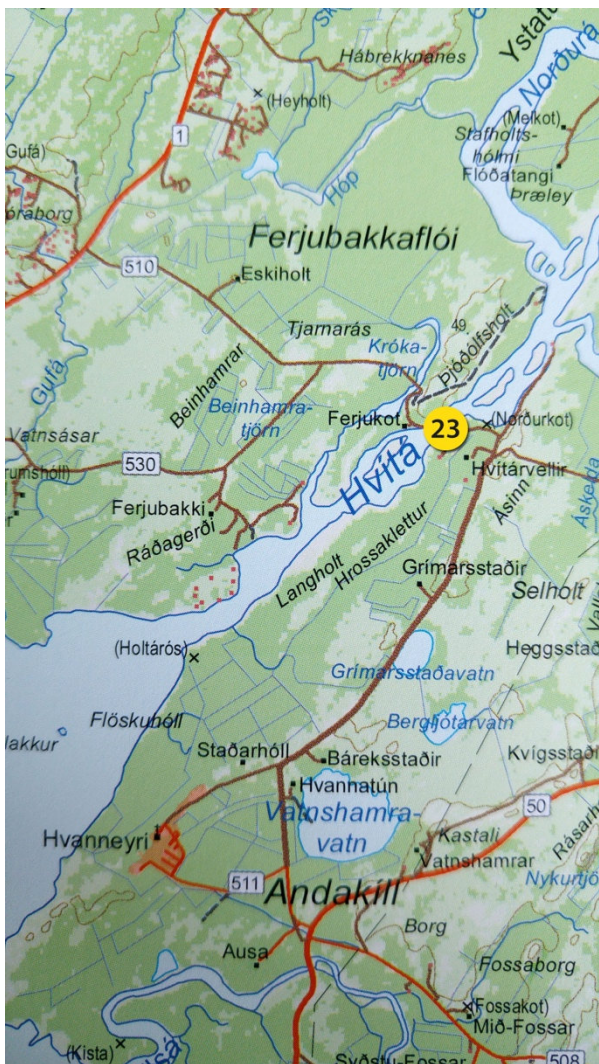
⁴⁷ Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 11. tbl. 2005, bls. 2-3.

Verndargildi

Brúin er í góðu ásigkomulagi og verður hún notuð áfram sem reið- og göngubrú. Ekki er þörf á sérstökum aðgerðum til verndunar brúnni.



23. Hvítá hjá Ferjukoti - Minjabrú



Lýsing

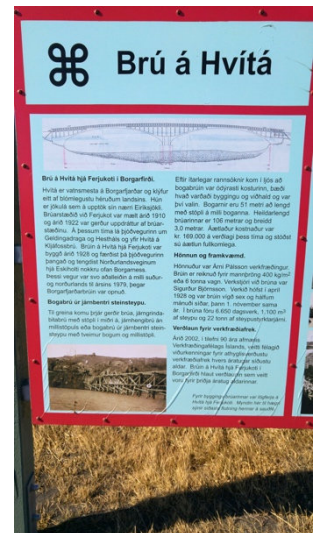
Brúin yfir Hvítá er á Hvítárvallavegi (vegur 510) á milli bæjanna Hvítárvalla, sem er fornt Höfðingjasetur í Borgarfirði, og Ferjukots á hinum bakka árinna. Brúin er 106 metra löng steinbogabrú með tveimur bogum. Hún er enn í notkun fyrir bílaumferð um Hvítárvallaveg. Sett hefur verið upplýsingaskilti við brúna þar sem má kynna sér sögu hennar.

Sögulegt yfirlit



Hvítá er vatnsmesta á Borgarfjarðar. Við Ferjukot var lögferja frá árinu 1866 en á veturnum reyndist stundum ófært að ferja yfir ána vegna straumþunga eða ísruðninga. Áin var því hinn versti farartálmi, enda klýfur hún í sundur eitt blómlegasta hérað landsins. Brúargerð

á Hvítá við Ferjukot átti sér langan aðdraganda en árið 1910 voru mælingar gerðar á hugsanlegu brúarstæði við Ferjukot, árið 1917 fóru Borgfirðingar þess á leit við þingið að það veitti fé til brúargerðar og árið 1922 voru gerðar teikningar af brúarstæðinu. Smíði brúarinnar hófst síðan vorið 1928. Ákveðið var að gera steinsteypa bogabru á undirbúningi að sú tegund brúar yrði ódýrust. Þar sem brúarhafið var yfir eitt hundrað metra langt þótti nauðsynlegt að gera tvo boga, hvorn með 51 metra haf, og stöpul út í miðri á. Kostnaður við brúna nam um 165 þúsund krónum sem var um helmingur útgjalda til brúa það árið eða um fimmtungur allra útgjalda ríkissjóðs til vegamála. Brúin var fullgerð haustið 1928 og þann 1. nóvember var haldin hátíðleg vígsluathöfn. Hönnuður brúarinnar var Árni Pálsson verkfræðingur og verkstjóri við brúna var Sigurður Björnsson. Þegar brúin yfir Hvítá hjá Ferjukoti var fullgerð færðist þjóðvegurinn þangað. Hann var svo aðalleiðin milli Suður- og Norðurlands fram til ársins 1979, þegar Borgarfjarðarbrúin var opnuð.⁴⁸



Verndargildi

Brúin yfir Hvítá við Ferjukot er ein örfárra bogabrua sem enn eru í notkun og þykir hún vera eitt fallegasta brúarmannvirki á landinu. Sumarið 1989 var ráðist í miklar lagfæringar og endurbætur á Hvítárbrú, meðal annars var sett nýtt brúargólf og handrið endurnýjað. Árið 2001 var á ný ráðist í viðgerðir á brúnni. Gert var við steypuskemmdir undir brúnni sem og á brúargólfi, auk þess sem skipta þurfti um handrið að hluta, þar sem keyrt hafði

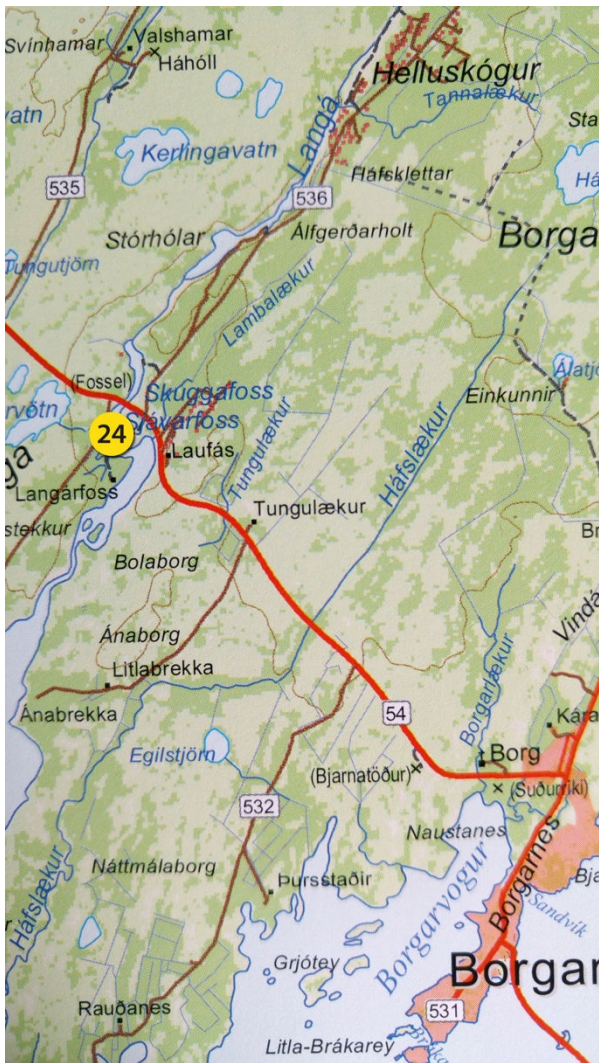
⁴⁸ *Vegahandbókin*, bls. 231. Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 219-223. Sjá einnig fróðleik um sögu brúarinnar á upplýsingaskilti við Hvítárbrú.

verið utan í það á nokkrum stöðum. Því er ekki þörf á sérstökum aðgerðum til verndunar brúnni, enda mun hún áfram verða í notkun fyrir bílaumferð um Hvítárveili.⁴⁹



⁴⁹ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 313. *Morgunblaðið* 13. júlí 2001, bls. 29.

24. Langá á Mýrum – Minjabrú



Lýsing

Gamla brúin yfir Langá á Mýrum stendur á Snæfellsnesvegi (vegur 54) á afar fallegu útivistarsvæði við Skuggafoss. Brúin er tuttugu metra löng einbreið steinsteypt bogabrú með trégólfi og járnhandriði. Brúin virðist vera upprunaleg að öllu leyti.

Sögulegt yfirlit

Árið 1915 var byggð einbreið steinsteypt bogabrú yfir Langá á Mýrum. Hún kom í stað trébrúar sem byggð var árið 1897 og dugði því einungis í sautján ár. Árið 1914 var hún svo illa farin og fúin að hætta var á að hún brotnaði þá og þegar. Vafasamt þótti að hún entist ár

í viðbót og vara varð vegfarendur við því að fara með of mikinn þunga yfir hana. Hin nýja brú entist mun lengur en gamla trébrúin, en hún var í notkun allt til ársins 1973 þegar ný brú yfir ána var vígð. Gamla brúin er nú notuð sem göngubrú á afar fallegum stað við Skuggafoss, en fjölmargir sækja þetta svæði heim enda er bílastæði skammt frá fossinum, mikil ferðabjónusta er á þessu svæði og laxveiði í ánni.⁵⁰



Verndargildi

Brúin yfir Langá á Mýrum er orðin rúmlega hundrað ára svo hún fellur undir ákvæði Minjastofnunar um verndun mannvirkja sem eru yfir hundrað ára gömul. Í lögum um menningarminjar nr. 80/2012 sem tók



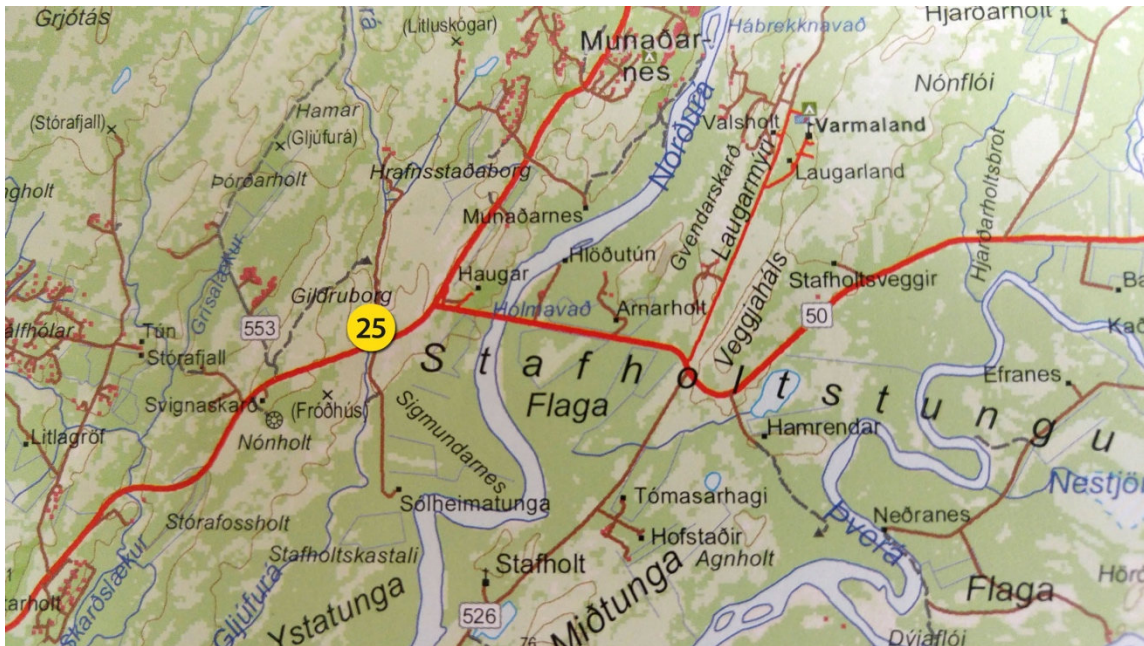
gildi 1. janúar 2013 eru öll hús og mannvirki í landinu sem eru 100 ára eða eldri friðuð.⁵¹ Brúin er nú illa farin, eins og sjá má á meðfylgjandi myndum sem teknar voru sumarið 2016, enda virðist hún vera upprunaleg að öllu leyti. Því má telja mikilvægt að fara í aðgerðir til verndunar brúnni svo fljótt sem kostur er.

⁵⁰ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 73 og 191. *Vegahandbókin*, bls. 238.

⁵¹ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is.



25. Gljúfurá í Borgarfirði - Minjabrú



Lýsing



Gamla brúin yfir Gljúfurá liggur á Hringveginum (1) skammt norðan við Svignaskarð í Borgarfirði. Hún er einbreið, járnhent bogabré, um 22 metrar á lengd, byggð árið 1909. Hún var aflögð árið 1962 og nýtist nú sem göngu- og reiðbrú.

Sögulegt yfirlit

Árið 1908 var að mestu lokið við að leggja veg um Borgarfjörð og jafnframt var undirbúningur hafinn að smíði brúar yfir Gljúfurá. Nokkrar tafir urðu á að vinna við brúarsmíðina hæfist því ákveðið var að hafa hana nokkru ofar en áður var ráðgert. Brúarsmíðin hófst því ekki fyrr en ári eftir að vegurinn var lagður eða 1909. Brúin á Gljúfurá er bogabré úr járnhentri steinsteypu, fyrsta brúin af þeirri gerð sem Íslendingar smíðuðu sjálfir. Ári áður hafði danskur verktaki lokið við smíði steinsteyptrar bogabráar yfir Fnjóská í Vaglaskógi. Gljúfurárbrú var gerð eftir teikningum Jóns Þorlákssonar verkfræðings en

verkstjóri við smíðina var Guðjón Bachmann. Brúin var seinna breikkuð til að geta mætt meiri umferðarþunga, bætt var við hana beggja vegna, og nú eru miklar útfellingar úr steypunni í elsta hluta brúarinnar þar sem járnin liggja. Hún er líka nokkuð illa farin eins og sjá má á myndunum sem fylgja, meðal annars hefur stórt stykki brotnað úr brúarvængnum austan megin árinna og fallið niður í árfarveginn. Gljúfurárbrú var aflögð árið 1962 þegar ný, 63 metra löng, tveggja akbrauta brú var tekin í notkun.⁵²



⁵² *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*, 3. tbl. 2015, bls. 7. Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 179-181, 295 og 326.

Verndargildi

Brúin yfir Gljúfurá er orðin rúmlega hundrað ára svo hún fellur undir ákvæði Minjastofnunar um verndun mannvirkja sem eru yfir hundrað ára gömul. Í lögum um menningarminjar nr. 80/2012 sem tók gildi 1. janúar 2013 eru öll hús og mannvirki í landinu



sem eru 100 ára eða eldri friðuð.⁵³ Brúin yfir Gljúfurá var byggð árið 1909 og er fyrsta bogabruin úr járnbentri steinsteypu sem Íslendingar byggðu sjálfir. Það gerir hana afar verðmæta fyrir sögu vegagerðar hér á landi. Elsta brúin af þessari gerð er brúin yfir Fnjóská en hún var gerð af dönskum verktökum og flokkast því ekki sem fyrsta íslenska steinsteypa bogabruin. Gljúfurárbrú er í dag nýtt sem göngu- og reiðbrú.⁵⁴



⁵³ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is.

⁵⁴ *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*, 18. tbl. 2012, bls. 4-7.



26. Örnólfsdalsá í Borgarfirði - Minjabrú



Lýsing

Brúin yfir Örnólfsdalsá í Borgarfirði er 33 metra löng stálhengibrú smíðuð í Kaupmannahöfn. Brúin liggur skammt frá kirkjustaðnum Norðtunga í Borgarfirði (á Þverárhliðarvegi, vegur 522). Enginn vegur liggur að brúnni sjálfri og er hún nú notuð sem göngu- og reiðbrú.

Sögulegt yfirlit



Yfir Örnólfsdalsá hjá Norðtunga í Borgarfirði stendur elsta uppstandandi brú landsins, byggð árið 1899 og eina varðveitta brúin frá nítjándu öld. Í frumvarpi sem lagt var fyrir alþingi árið 1897 var gert ráð fyrir að fjórtán þúsund krónum skyldi varið úr landsjóði til brúarsmíðinnar. Frumvarpið var samþykkt einum rómi af báðum deildum þingsins. Var þá hafist handa við undirbúning verksins og var samningur undirritaður við danska fyrirtækið Smith, Mygind & Hüttemeier í marsmánuði 1898, en þeir áttu lægsta

tilboð í brúarsmíðina. Flutningur á brúarefninu að brúarstæðinu var mikið verk en hann önnuðust Jóhann Björnsson bóndi á Svarfhóli og Runólfur Runólfsson bóndi í Norðtungu. Allt efni í brúna, fyrir utan við í brúargólf og sement, var flutt með skipi að Grímsármótum haustið 1898. Skömmu síðar var það dregið á bát upp Þverá að bænum Neðra-Nesi. Um veturinn var efnið síðan flutt með sleðum að brúarstæðinu við Norðtungu. Hinn 4. október 1899 var brúin yfir Örnólfsdalsá fullgerð og opnuð fyrir umferð. Varðveislu brúarinnar má þakka það að þjóðleiðin norður í land færðist snemma frá henni. Þar af leiðandi varð snemma lítil umferð um hana og að lokum lá enginn vegur að henni. Í stað þess að vegfarendur færu um Dragháls úr Hvalfirði færðist þjóðvegurinn vestan við Hafnarfjall. Árið 2008 var tekin ákvörðun um að varðveita brúna fyrir minjasafn Vegagerðarinnar og lauk því verki árið 2011. Nauðsynlegt þótti að endurnýja hana að miklu leyti og í raun alla hluti brúarinnar að frátöldum söðli fyrir kapla og kaplana sjálfa.⁵⁵



Verndargildi

Brúin yfir Örnólfsdalsá var tekin í notkun árið 1899. Hún fellur því undir ákvæði Minjastofnunar um verndun mannvirkja sem eru yfir hundrað ára gömul. Í lögum um menningarminjar nr. 80/2012 sem tók gildi 1. janúar 2013 eru öll hús og mannvirki í

⁵⁵ Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 16. tbl. 2008, bls. 8. Sveinn Þórðarson: Brýr að baki, bls. 125, 281-282 og 325.

landinu sem eru 100 ára eða eldri friðuð.⁵⁶ Árið 2008 var tekin ákvörðun um að varðveita brúna fyrir minjasafn Vegagerðarinnar og lauk því verkefni árið 2011. Var brúin endurnýjuð að miklu leyti, en endurnýja þurfti alla hluti brúarinnar að frátöldum söðli fyrir kapla og kaplana sjálfa.⁵⁷



⁵⁶ Sjá heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is. *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*, 18. tbl. 2012, bls. 4-7.

⁵⁷ *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*, 18. tbl. 2012, bls. 4-7.

27. Dýrastaðaá í Norðurárdal - Minjabrú



Lýsing

Gamla brúin yfir Dýrastaðaá stendur á Hringveginum (1) innarlega í Norðurárdal, við bæinn Dýrastaði skammt frá Baulu. Brúin er steinsteypt bitabrú með steinsteyptum brúarhandriðum.

Sögulegt yfirlit

Gamla brúin yfir Dýrastaðaá er afar sérstök í útliti. Hún er steinsteypt bitabrú með steinsteyptum brúarhandriðum. Hún var byggð árið 1927 svo hún er níutíu ára gömul á þessu ári. Áætlaður kostnaður við brúarsmíðina var átta þúsund krónur og brúarsmiður var Sigfús Kristjánsson en hann hafði lært brúarsmíði hjá Sigurði Björnssyni brúarsmið. Sigfús var starfsmaður



Vegagerðarinnar frá 1926-1942 og aftur frá 1953-1974. Gamla brúin yfir Dýrastaðaá var aflögð árið 1967. Árið 1994 málaði listakonan Finna B. Steinsson brúna bláa sem hluta af

umhverfislistaverki. Hún málaði einnig bláar brýrnar yfir Hvassá í Norðurárdal og Búrfellsá á Holtavörðuheidi. Brúin yfir Búrfellsá er ennþá blá en brúin yfir Hvassá féll undan snjóþunga árið 1995.⁵⁸



Verndargildi

Vegna sérstaks útlits gömlu brúarinnar yfir Dýrastaðaá væri gaman að vernda hana, þar sem hún er einstök. Þrátt fyrir aldur hennar þá virðist hún vera í sæmilegu ástandi. Hægt er að aka yfir brúna, yfir hana liggur vegslóði frá bænum Dýrastöðum.



⁵⁸ *Morgunblaðið*, 20. ágúst 1994, bls. 8. *Morgunblaðið*, 8. desember 1994, bls. 44. Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 274.

28. Kattarhryggur - Minjavegur



Lýsing



Kattarhryggur er nafnið á mjóu steinhafti eða klettahrygg sem liggur skammt fyrir ofan Hringveg 1 efst í Norðurárdal, milli Sveinatungu og Fornahvamms. Þar lá áður þjóðvegurinn um Norðurárdal og áleiðis upp á Holtavörðuheiði. Talsvert bratt er af Kattarhrygg niður að

Norðurá en hann er einnig sundurskorinn af gili, Kattarhryggsgili, sem gat verið illfært. Nú liggur Hringvegur 1 hinum megin við ána og er þar áningarstaður með upplýsingaskilti um gömlu leiðina um Kattarhrygg. Ekki er fært að Kattarhrygg af Hringveginum en til að komast þangað er best að leggja upp sunnan brúar á Norðurá sem liggur um það bil einum kílómetra neðar í dalnum. Nú er gamli vegurinn að mestu horfinn en greina má hvar hann hefur legið og hægt er að fylgja honum að Kattarhrygg.

Sögulegt yfirlit

Um Kattarhrygg var fyrst lagður vegur og brú fyrir hestvagna. Hafist var handa við vegagerð sumarið 1883. Árið 1909 var síðan lokið við smíði á bitabré úr járnbentri steinsteypu yfir Kattarhrygg, en það var fyrsta brúin þeirrar gerðar hér á landi. Bíl var fyrst ekið um veginn 10. júlí 1927 en það var Ford vörubíll. Um 1930 var gerður bílvegur um Kattarhrygg þegar þjóðleiðin til Akureyrar varð bílfær. Þá var steipt bílfær brú yfir gilið sem stendur enn. Vegurinn um Kattarhrygg þótti illfær, einkum í hálfu á vetrum. Við verstu skilyrði þótti öruggast að ganga með bílnum og styðja hann, svo hann félli ekki niður í gilið.⁵⁹



Verndargildi

Kattarhryggur er vel varðveitt dæmi um vegagerð á Íslandi frá lokum nítjándu aldar eða



byrjun þeirrar tuttugustu og því er vel þess virði að varðveita veginn um Kattarhrygg til framtíðar. Sögu vegagerðar um Kattarhrygg má rekja aftur til ársins 1883, og segja má að vegurinn sé frá þeim tíma þó hann hafi verið

⁵⁹ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 160, 180 og 199. *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*, 2. tbl. 2017, bls. 15.

lagfærður síðar til að takast á við umferð bifreiða. Leiðin um Kattarhrygg er ekki fjölfarin nú á tímum, en þó eiga hestamenn og göngufólk leið þarna um, sérstaklega yfir sumartímann og fram eftir hausti. Vegurinn um Kattarhrygg er friðaður sem fornleifar samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar. Fornleifar teljast hvers kyns mannvistarleifar, á landi, í jörðu, í jökli, sjó eða vatni, sem menn hafa gert eða mannaverk eru á og eru 100 ára og eldri, þar á meðal vegir og götur, leifar af stíflum, leifar af brúm og öðrum samgöngumannvirkjum, vöð, varir, leifar hafnarmannvirkja og bátalægi, slippir, ferjustaðir, kláfar, vörður og önnur vega- og siglingamerki ásamt kennileitum þeirra.⁶⁰



⁶⁰ Sjá nánar á vef Minjastofnunar: minjastofnun.is/minjar/friðaðar_fornminjar.

Heimildaskrá

Ritaðar heimildir

- Albert Engström, *Til Heklu. Endurminningar frá Íslandsferð*. Reykjavík 1943.
- Árbók Ferðafélags Íslands 1972. Rangárvallasýsla austan Markarfljóts. Ritstjóri: Páll Jónsson. Reykjavík 1972.
- Brúaskrá á þjóðvegum. Vegagerðin 2016.
- Brúaskrá utan þjóðvega. Vegagerðin 2016.
- Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 1. tbl. 2004. Bls.6.
- Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 11. tbl. 2005. Bls. 2-3.
- Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 16. tbl. 2008. Bls. 8.
- Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 18. tbl. 2012. Bls. 4-7.
- Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 3. tbl. 2015. Bls. 7.
- Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 35. tbl. 2003. Bls. 1-2.
- Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 7. tbl. 2010. Bls. 1-4.
- Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 7. tbl. 2012. Bls. 1-4.
- Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, 9. tbl. 2010. Bls. 4-7.
- Guðmundur Bernódusson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson, *Vitar á Íslandi. Leiðarljós á landsins ströndum 1878-2002*. Kópavogur 2002.
- Hannes Hólmsteinn Gissurarson, *Jón Þorláksson forsætisráðherra*. Reykjavík 1992.
- Harald Matthíasson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1966. Rangárvallasýsla vestan Markarfljóts*. Reykjavík 1966.
- Ísafold*. 9. árgangur 6. tbl. 1882, bls. 22.
- Lýðveldisbörnin. *Minningar frá lýðveldishátíðinni 1944*. Ritstjórar: Þór Jakobsson og Arna Björk Stefánsdóttir. Reykjavík 2016.
- Morgunblaðið* 13. júlí 2001. Bls. 29.
- Morgunblaðið* 20. ágúst 1994, bls. 8.
- Morgunblaðið* 30. júní 2000. Bls. 16.
- Morgunblaðið* 8. desember 1994, bls. 44.
- Páll Ásgeir Ásgeirsson, *101 Ísland. Áfangastaðir í alfaraleið*. Reykjavík 2009.
- Páll Líndal, Tómas Einarsson, Jón Jónsson, E.J. Stardal, Ingvar Birgir Friðleifsson, Gunnar Kristjánsson og Agnar Ingólfsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1985. Þættir um nágrenni Reykjavíkur*. Ritstjóri: Þorleifur Jónsson. Reykjavík 1985.

Safn til Sögu Reykjavíkur. Reykjavík miðstöð þjóðlífs, samgönguleiðir til Reykjavíkur að fornu og nýju. 2. útgáfa. Reykjavík 1978.

Sveinn Þórðarson, *Brýr að baki. Brýr á Íslandi í 1100 ár.* Reykjavík 2006.

Vegahandbókin. Ritstjórar: Eva Hálfðanardóttir, Hálfðan Örlygsson og Örlygur Hálfðanarson. Reykjavík 2012.

Óútgefnar heimildir

Borgarskjalasafn Reykjavíkur. Skjöl frá Vatnsveitu Reykjavíkur.

Vefsíður

[Ferlir.is/skrár/gamlar leiðir/Gamli Þingvallavegurinn](http://Ferlir.is/skrár/gamlar-leiðir/Gamli-Þingvallavegurinn).

[Ferlir.is/skrár/gamlar leiðir/Kambavegurinn gamli](http://Ferlir.is/skrár/gamlar-leiðir/Kambavegurinn-gamli).

[Ferlir.is/skrár/gamlar leiðir/konungsvegur 1907 I og II](http://Ferlir.is/skrár/gamlar-leiðir/konungsvegur-1907-I-og-II).

[Ferlir.is/skrár/gamlar leiðir/Þingvallavegurinn I](http://Ferlir.is/skrár/gamlar-leiðir/Þingvallavegurinn-I)

[Ferlir.is/skrár/gamlar leiðir/Þingvallavegurinn II](http://Ferlir.is/skrár/gamlar-leiðir/Þingvallavegurinn-II).

Guðjón Friðriksson: [gudjonfr.is/alfræði Reykjavíkur/vatnsveitubru](http://gudjonfr.is/alfræði-Reykjavíkur/vatnsveitubru).

Innanrikisráðuneyti.is/verkefni/málaflokkar/samgönguáætlun-2015-2018.

[Minjastofnun.is/hús og mannvirki/friðlýst hús og mannvirki](http://Minjastofnun.is/hús-og-mannvirki/friðlýst-hús-og-mannvirki).

[Minjastofnun.is/hús og mannvirki/friðuð hús og mannvirki](http://Minjastofnun.is/hús-og-mannvirki/friðuð-hús-og-mannvirki).

[Minjastofnun.is/minjar/friðaðar fornminjar](http://Minjastofnun.is/minjar/friðaðar-fornminjar).

Ruv.is. Frétt frá 15. apríl 2016.

Sjominjar.is/vitar/sunnlendingafjórðungur/Garðskagaviti

Sjominjar.is/vitar/sunnlendingafjórðungur/Reykjanesviti.

Sjominjar.is/vitar/vestfirðingafjórðungur/akranesvitar

Vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Nasjonal+verneplan

[Vegagerðin.is/Framkvæmdir/Samgönguáætlun/Kynningarrit um samgönguáætlun 2011-2022](http://Vegagerðin.is/Framkvæmdir/Samgönguáætlun/Kynningarrit-um-samgönguáætlun-2011-2022).

Ljósmyndir

Myndir af gamla Þingvallavegi á bls. 51 og 52 eru af vefsíðunni [Ferlir.is/skrár/gamlar leiðir/ Þingvallavegurinn I og II](http://Ferlir.is/skrár/gamlar-leiðir/Þingvallavegurinn-I-og-II).

Aðrar ljósmyndir eru teknar af skýrsluhöfundi, Örnunni Björk Stefánsdóttur.

Kort

Yfirlitskort á bls. 1 er sótt á vef Landmælinga Íslands: www.lmi.is/kort/skolakort/yfirlitskort
1:2 000 000.

Önnur kort í skýrslunni eru úr bókinni: *Íslandsatlas*. Útgefandi: Edda. Reykjavík 2006.