



# Áhrif raflínu

*frá Hólmsárvirkjun að Sigöldulínu 4*

## á ferðamennsku og útivist



**Anna Dóra Sæþórsdóttir**  
**Rögnvaldur Ólafsson**





**Áhrif raflínu**  
*frá Hólmsárvirkjun að Sigöldulínu 4*  
**á ferðamennsku og útivist**

**Anna Dóra Sæpórsdóttir**  
**Rögnvaldur Ólafsson**

Desember 2012

© Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson

Útgefandi: Land- og ferðamálafræðistofa, Líf- og umhverfisvísindadeild Háskóla Íslands  
Háskóli Íslands, Sturlugata 7, IS-101 Reykjavík

Forsíðumynd er af Hólmsárfofum. Ljósmynd: Rögnvaldur Ólafsson

Prentun: Háskólaprent ehf.

ISBN: 978-9979-9976-7-2

# Formáli

Í þessari skýrslu eru kynntar niðurstöður rannsóknar á áhrifum raflínu frá fyrirhugaðri virkjun Hólmsár að Sigöldulínu 4 á ferðamennsku og útivist. Framkvæmdin felst í nýbyggingu háspennulínu frá fyrirhuguðu stöðvarhúsi Hólmsárvirkjunar að fyrirhugaðri Búlandsvirkjun og þaðan norður að tengipunkti við Fremri Tólfahringa, þar sem nú liggur Sigöldulína 4. Verkefnið var unnið fyrir Landsnet vegna mats á umhverfisáhrifum línunnar.

Þorkell Stefánsson MS nemi í ferðamálafræði og Ása Margrét Einarsdóttir MS nemi í landfræði voru aðstoðarmenn okkar í verkefnavinnunni. Þorkell dreifði spurningalistum í Eldgjá, sló inn gögnin úr spurningakönnuninni, annaðist tölfræðilega úrvinnslu, tók nokkur viðtalanna við ferðapjónustuaðila í Reykjavík og aðstoðaði við skýrslugerð. Ása afritaði viðtölin, vann grunn að þemagreiningu viðtalanna og vann þau kort sem eru í skýrslunni. Kunnum við þeim hinar bestu þakkir fyrir.

Verkaskipting á milli okkar var þannig að Anna Dóra var ábyrg fyrir öllu því sem snéri að spurningakönnunum og viðtölum, en Rögnvaldur fyrir talningum bifreiða og ferðamanna.

Öllum viðmælendum, bæði ferðmönnum sem og ferðapjónustuaðilum, eru þakkaðar góðar viðtökur.

*Anna Dóra Sæþórsdóttir  
Rögnvaldur Ólafsson*



# Efnisyfirlit

Myndaskrá.....	v
Töfluskrá.....	vii
1 Inngangur.....	1
2 Náttúruferðamennska í nágrenni víðerna .....	5
3 Áhrifasvæði Hólmsárvirrkjunar og meðfylgjandi raflínu fyrir ferðamennsku .....	13
3.1 Áhrifasvæði raflínunnar.....	13
3.2 Staða Hólmsárvirrkjunar í Rammaáætlun .....	17
4 Gögn og aðferðir.....	21
4.1 Afmörkun þýðisins og val á úrtaki .....	21
4.2 Spurningalistakönnun .....	22
4.3 Viðtalskannanir.....	23
4.3.1 Viðtöl við ferðamenn.....	23
4.3.2 Viðtöl við ferðaþjónustuaðila.....	26
4.4 Mat á fjölda ferðamanna og ferðamynstri með umferðateljurum.....	31
4.4.1 Markmið talninganna .....	31
4.4.2 Tækin .....	33
4.4.3 Meðhöndlun gagnasafnsins.....	34
5 Umferðartalningar.....	36
5.1 Framkvæmd talninganna sumarið 2011.....	36
5.2 Umferð að Fjallabaki .....	37
5.3 Fjöldi ferðamanna að Fjallabaki.....	40
5.4 Niðurstöður á talningarstöðum í nágrenni raflínunnar.....	41
5.4.1 Fjöldi fólks sem ferðast í nágrenni raflínunnar .....	41
5.4.2 Fjallabaksleið nyrðri, F208 við Ströngukvísl.....	41
5.4.3 Fjallabaksleið syðri, F210, við Snæbýli.....	43
5.4.4 Mælifellssandur, F210 .....	44
5.4.5 Öldufellsleið, F232.....	45
5.4.6 Álftavatnacrókur, F233.....	46
6 Viðhorf ferðamanna .....	48
6.1 Ferðamenn og einkenni þeirra .....	48
6.2 Aðdráttarafi svæðisins.....	51
6.3 Viðhorf til fjölda ferðamanna.....	54
6.4 Væntingar ferðamanna, ánægja og vonbrigði .....	56
6.5 Flokkun ferðamanna með hliðsjón af viðhorfskvarðanum .....	58
6.6 Viðhorf til mannvirkja .....	60
6.6.1 Viðhorf til raflína.....	60
6.6.2 Viðhorf til virkjana.....	64
6.6.3 Viðhorf til mannvirkja á hálendinu .....	67
6.6.4 Viðhorf til vega .....	70
7 Sýn ferðaþjónustuaðila .....	73
7.1 Aðdráttarafi svæðisins.....	73
7.2 Viðhorf ferðaþjónustuaðila til raflínu frá Hólmsárvirrkjun.....	74
7.3 Framtíðarmöguleikar svæðisins.....	78

8	Niðurstöður og ályktanir.....	83
8.1	Áhrif háspennulínu frá Hólmsárvirkjun að Fremri Tólfahringjum .....	83
8.2	Mikilvægi svæðisins fyrir ferðamennsku.....	84
	Heimildir .....	87
	Viðauki I. Spurningalisti sem dreift var í Eldgjá.....	91
	Viðauki II. Kort sem sýnt var með spurningalistunum .....	95
	Viðauki III. Rammi fyrir viðtöl við ferðamenn í Eldgjá.....	96
	Viðauki IV. Rammi fyrir viðtöl við ferðþjónustuaðila vegna Hólmsárvirkjunar og raflínu frá virkjuninni að Sigöldulínu 4.....	97



## Myndaskrá

1. mynd. Yfirlitskort af línuleiðum og valkostum hennar.....	2
2. mynd. Mögulegar gerðir mastra vegna raflínu frá fyrirhugaðri Hólmsárvirkjun. ....	3
3. mynd. Gistinætur í skálum í óbyggðum, annars vegar á landinu öllu og hins vegar á suðurhluta hálendisins 1998-2010. ....	5
4. mynd. Vídernisrófið.....	6
5. mynd. Viðhorf ferðamanna til mannvirkja á svæðinu. ....	9
6. mynd. Landfræðileg tengsl ferðamannastaða og heimabyggðar. ....	11
7. mynd. Áhrifasvæði Hólmsárvirkjunar og raflínu frá virkjuninni að Sigöldulínu 4 fyrir ferðamennsku og útivist. ....	15
8. mynd. Íbúapróun í Skaftárhreppi og Mýrdalshreppi.....	16
9. mynd. Skaftárhreppur og Mýrdalshreppur ásamt Hólmsárvirkjun og raflínu frá virkjuninni að Sigöldulínu 4.....	17
10. mynd. Talningarstaðir að Fjallabaki sumarið 2011.....	33
11. mynd. Bifreiðateljara komið fyrir í vegkanti við Eldgjá.....	33
12. mynd. Heildarfjöldi bifreiða að Fjallabaki sumarið 2011. ....	38
13. mynd. Umferð á dag um Fjallabak nyrðra sumarið 2011.....	42
14. mynd. Umferð á Fjallabaki nyrðra, F208 við Ströngukvísl sumarið 2011 greind eftir tíma dags.....	42
15. mynd. Umferð á Fjallabaki nyrðra, F208 við Ströngukvísl sumarið 2011 greind eftir vikudögum.....	42
16. mynd. Umferð á dag um Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið 2011.....	43
17. mynd. Umferð á Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið 2011 greind eftir tíma dags. ....	44
18. mynd. Umferð á Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið greind eftir vikudögum. ....	44
19. mynd. Umferð á dag um Mælifellssand sumarið 2011. ....	44
20. mynd. Umferð á Mælifellssandi sumarið 2011 greind eftir tíma dags.....	45
21. mynd. Umferð á Mælifellssandi sumarið 2011 greind eftir vikudögum. ....	45
22. mynd. Umferð á dag um Öldufellsleið sumarið 2011.....	46
23. mynd. Umferð á dag á F233 um Álftavatnkrók sumarið 2011. ....	46
24. mynd. Umferð á F233 um Álftavatnkrók sumarið 2011 greind eftir tíma dags.....	47
25. mynd. Umferð á F233 um Álftavatnkrók sumarið 2011 greind eftir vikudögum.....	47
26. mynd. Fjöldi svarenda eftir þjóðerni. ....	49
27. mynd. Störf svarenda.....	49
28. mynd. Ferðamáti. ....	50
29. mynd. Gistimáti. ....	50
30. mynd. Ferðafélagar. ....	50
31. mynd. Afþreying ferðamanna. ....	50
32. mynd. Hvers vegna er ferðast um svæðið?.....	51
33. mynd. Hvað heillar þig við svæðið?.....	51
34. mynd. Eru ósnortin víðerni hluti af aðdráttarafli svæðisins?.....	54
35. mynd. Hvað má vera til staðar án þess að „ósnortið víðerni“ glati merkingu sinni? .....	54
36. mynd. Væntingar um fjölda ferðamanna. ....	54
37. mynd. Viðhorf til fjölda ferðamanna.....	54
38. mynd. Hefur fjöldi ferðamanna breyst síðan þú komst síðast?.....	55
39. mynd. Trufluðu ferðamenn á einhvern hátt upplifun þína á svæðinu? .....	56

40. mynd. Eru staðir á hálendinu sem þú heimsækir síður vegna fjölda ferðamanna?.....	56
41. mynd. Að hvaða leyti stóðust eftirfarandi þættir þær væntingar sem þú gerðir? .....	56
42. mynd. Ánægja ferðamanna með ferð sína. ....	56
43. mynd. Vonbrigði ferðamanna.....	57
44. mynd. Líkur á endurkomu.....	57
45. mynd. Skemmdir af völdum ferðamanna .....	57
46. mynd. Mikilvægi ýmissa atriða fyrir ferðamenn.....	59
47. mynd. Samanburður á skiptingu í flokka viðhorfskvarðans eftir stöðum.....	60
48. mynd. Viðhorf til raflína í náttúru Íslands.....	60
49. mynd. Viðhorf til raflína á hálendi Íslands.....	60
50. mynd. Áhrif nýrrar raflínu vegna Hólmsárvirkjunar á áhuga ferðamanna á svæðinu.....	61
51. mynd. Hvers vegna kæmu ferðamenn síður ef raflína væri á svæðinu?.....	61
52. mynd. Viðhorf til vatnsaflsvirkjana og meðfylgjandi mannvirkja.....	64
53. mynd. Viðhorf til virkjunarmannvirkja á svæðinu.....	64
54. mynd. Áhrif Hólmsárvirkjunar og meðfylgjandi mannvirkja á upplifun ferðamanna.....	65
55. mynd. Viðhorf til mannvirkja.....	68
56. mynd. Viðhorf til uppbyggðra malarvega.....	70
57. mynd. Viðhorf til bundins slitlags.....	70
58. mynd. Viðhorf til heilsársvegar.....	71
59. mynd. Viðhorf til akbrúa yfir vatnsföll.....	71
60. mynd. Viðhorf til betri vega á svæðinu.....	71
61. mynd. Hefðir þú heimsótt fleiri staði á svæðinu ef vegir þangað hefðu verið betri? .....	71
62. mynd. Katla jarðvangur og friðlýst svæði.....	86

## Töfluskrá

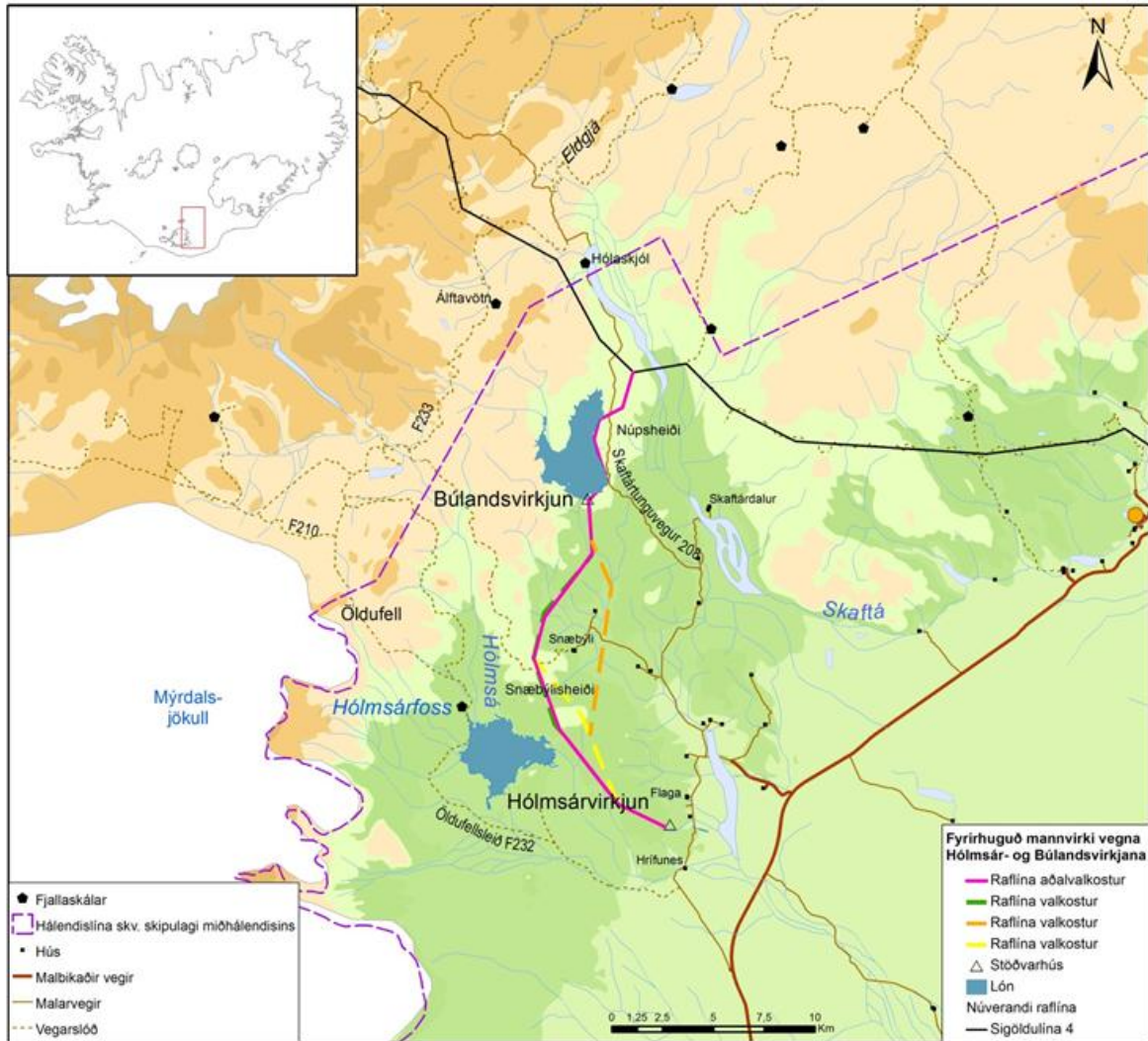
1. tafla. Róf afþreyingarmöguleika.....	10
2. tafla. Virði ferðasvæða.....	19
3. tafla. Áhrif virkjana á ferðamennsku og útivist.....	20
4. tafla. Ferðamenn sem rætt var við.....	24
5. tafla. Viðmælendalisti við ferðaþjónustuaðila.....	27
6. tafla. Talningarstaðir að Fjallabaki sumarið 2011.....	36
7. tafla. Helstu niðurstöður talninga sumarið 2011.....	37
8. tafla. Fjöldi bifreiða sem ók inn á Fjallabaksleið nyrðri sumarið 2011.....	39
9. tafla. Fjöldi bifreiða sem ók inn á Fjallabaksleið syðri sumarið 2011.....	39
10. tafla. Fjöldi bifreiða á helstu ferðaleiðum og áfangastöðum að Fjallabaki sumarið 2011.....	39
11. tafla. Fjöldi ferðamanna og bifreiða í Eldgjá sumarið 2011.....	40
12. tafla. Heildarfjöldi ferðamanna og bifreiða að Fjallabaki sumarið 2011.....	40
13. tafla. Fjöldi bifreiða og fólks sem ferðast á vegum í nágrenni fyrirhugaðrar raflínu sumarið 2011.....	41



# 1 Inngangur

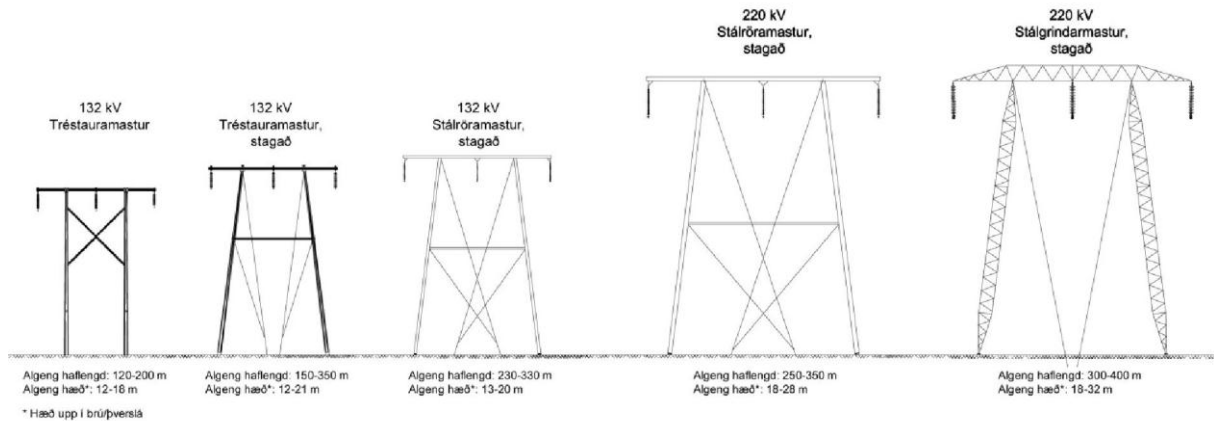
Í þessari skýrslu eru kynntar niðurstöður rannsóknar á áhrifum raflínu frá fyrirhugaðri virkjun Hólmsár að Sigöldulínu 4 á ferðamennsku og útivist. Framkvæmdin felst í nýbyggingu háspennulínu frá fyrirhuguðu stöðvarhúsi Hólmsárvirkjunar að fyrirhuguðu stöðvarhúsi Búlandsvirkjunar og þaðan norður að tengipunkti við Fremri Tólfahringa, þar sem nú liggur Sigöldulína 4 (132 kV) milli Sigöldu og Prestbakka á Síðu. Fjórir mismunandi valkostir eru til skoðunar. Aðalvalkostur er frá fyrirhuguðu stöðvarhúsi Hólmsárvirkjunar norðvestur yfir Flöguheiði og Hemruheiði, austan við fyrirhugað Atleyjarlón, og yfir Snæbýlisheiði. Þar þverar raflínan Fjallabaksleið syðri, F210 og yrði sýnileg þeim sem fara þar um. Síðan liggur raflínan til norðausturs vestan við bæina Snæbýli og Ljótastaði, yfir Ljótastaðaheiði og Tungufljót, svo norður að fyrirhuguðu stöðvarhúsi Búlandsvirkjunar við Réttarfell og þaðan austan við fyrirhugað lón Búlandsvirkjunar. Þar liggur hún vestan Fjallabaksleiðar nyrðri (F208) og liggur síðan yfir veginn og liggur austan hans uns hún tengist Sigöldulínu 4 (sem í daglegu tali er kölluð byggðalína) á Fremri Tólfahringjum þar sem Sigöldulínan fer austur yfir Skaftá (1. mynd). Á um 13 km kafla á nyrsta hluta raflínunnar er fjarlægð aðallínuleiðarinnar að veginum (F208) innan við 5 km. Á þessum kafla yrði línan sýnileg þeim sem fara um Fjallabaksleið nyrðri, F208 á leið sinni til eða frá Fjallabaki eða Eldgjá. Valkostir b og c liggja á mjög svipuðum slóðum og aðalvalkosturinn, en valkostur d liggur mun austar. Þá stefnir raflínan til norðurs af Hemruheiði niður á láglandið austan við bæina Snæbýli og Ljótastaði og þverar Tungufljót neðar en aðrir kostir og fer upp með því að Búlandsseli. Línunni myndi fylgja slóð um svæði sem fram að þessu hefur ekki verið hægt að aka um nema á torfærubifreiðum frá fyrirhuguðu stöðvarhúsi Hólmsárvirkjunar að Fjallabaksleið syðri og frá Ljótarstöðum að Réttarfelli. Til þess að lágmarka sjónræn áhrif slóðarinnar mun hún væntanlega ekki vera samfelld og nýtist því ekki sem ferðaleið ökumanna (munnleg heimild: Þórarinn Bjarnason verkefnastjóri Landsneti, 7. mars 2012).

Ferðamenn á tveimur mikilvægum ferðaleiðum sæju raflínuna og færu undir hana, annars vegar þeir sem færu um Fjallabaksleið syðri, F210 hjá Snæbýlisheiði og hins vegar þeir sem eru á ferð um Fjallabaksleið nyrðri, F208 á Núpsheiði, en hún er ein aðalferðaleiðin inn á Fjallabak. Ef til vill sæist eitthvað glitta í línuna í fjarlægð af Öldufellsleið á hæðunum sunnan við Loðnugiljahaus, en erfitt er að átta sig nákvæmlega á því út frá fyrirliggjandi gögnum. Það mun hins vegar verða ljóst þegar landslagsgreining sem byggir á líkanamyndum á sjónrænum áhrifum virkjunarinnar liggur fyrir, en unnið er að henni á vegum verkfræðistofunnar Eflu (munnleg heimild: Ólafur Árnason, fagsviðsstjóri umhverfis- og skipulagsmála Eflu, 7. mars 2012).



1. mynd. Yfirlitskort af línuleiðum og valkostum hennar.  
 Heimild: Ólafur Árnason o.fl. Efla hf – verkfræðistofa, 2011.

Gerð mastra er háð spennustigi línunnar en ekki er ljóst hvort um yrði að ræða 132 kV eða 220 kV spennu á línunni. Þær mastragerðir sem koma til greina fyrir 132 kV spennu eru þrjár (2. mynd); tréstæða með krossi, stöguð tréstaumöstur og stöguð stálröramöstur. Fyrir 220 kV spennu koma tvær mastragerðir til greina, stöguð stálröramöstur og stöguð stálgrindarmöstur (svokölluð M-möstur). Einnig kemur til greina að nota tvær eða fleiri mastragerðir í línunni. Möstrin krefjast mismikillar undirbyggingar auk þess sem haflegd milli mastra er misjöfn. Þá er sýnileiki mastranna mismunandi vegna munar á hæð og umfangi. Hæð 132 kV mastra getur verið á bilinu 12-20 m, en 220kV mastra á bilinu 18-30 m. Sigöldulína 4, sem fyrirhuguð lína mun tengjast inn á, er 132 kV lína með stöguðum tréstaumöstrum.



2. mynd. Mögulegar gerðir mastra vegna raflínu frá fyrirhugaðri Hólmsárvirkjun.  
Heimild: Ólafur Arnason o.fl. Efla hf – verkfræðistofa, 2011.

Ýmsum aðferðum var beitt í þessari rannsókn. Spurningakönnun var lögð fyrir ferðamenn og tekin við þá viðtöl þar sem ferðavenjur þeirra voru m.a. kortlagðar, þeir spurðir um viðhorf til virkjana og ferðamennsku og hvers konar uppbyggingu þeir vildu sjá á svæðinu. Einnig voru tekin viðtöl við ferðapjónustuaðila þar sem þeir voru spurðir um núverandi og fyrirhugaða notkun á svæðinu og hvaða áhrif þeir teldu að fyrirhuguð raflína myndi hafa á ferðamennsku. Þá var ferðamynstur ferðamanna kortlagt með bifreiðateljurum á öllum helstu vegum svæðisins til að fá mynd af fjölda og flæði ferðamanna um svæðið.

Vegna snjóá opnuðust hálendisvegir seint sumarið 2011 miðað við undanfarin áratug, en flestir þeirra opnuðust fyrstu tíu dagana í júlí. Sumarið var einnig sérstakt að því leyti að gos var í Grímsvötnum um vorið og mikið öskufall á suðurlhuta hálendisins þegar þannig stóð á veðri og vindum. Auk þess voru hræringar undir Kötlu og hlaup í Múlakvísl með þeim afleiðingum að brúna yfir Múlakvísl tók af 9. júlí og hringvegurinn lokaðist. Hann opnaðist síðan að hluta 11. júlí þegar byrjað var að ferja yfir fljótið og að fullu þegar bráðabirgðabrá var opnuð 16. júlí. Rannsakendur dreifðu spurningalistum og tóku viðtöl við ferðamenn í Eldgjá dagana 13. til 19. júlí. Erfitt er að meta hve mikil áhrif þessar óvenjulegu aðstæður höfðu á samsetningu úrtaksins því einhverjir sem þarna fóru um höfðu alls ekki ætlað sér inn á hálendið, en neyddust til þess til að komast ferða sinna um Suðurland. Þessar aðstæður töfðu einnig fyrir uppsetningu á bifreiðateljurunum og hafa bjagað talninguna að einhverju leyti. Bæði má búast við að meiri umferð hafi mælst en ella um Fjallabaksleið nyrðri (F208) á meðan engin brú var yfir Múlakvísl á þjóðvegi 1, sem og að einhverjir hafi veigrað sér við að ferðast í nágrenni Kötlu vegna óróa undir eldstöðinni.

Í upphafi skýrslunnar er fræðilegur rammi verkefnisins og áhrifasvæði virkjunarinnar kynnt. Að því loknu koma þrjár kaflar sem hver um sig fjallar um sérstakan þátt rannsóknarinnar; talningu á ferðamönnum, viðhorf ferðamanna og sýn ferðapjónustuaðila. Að því loknu er greint

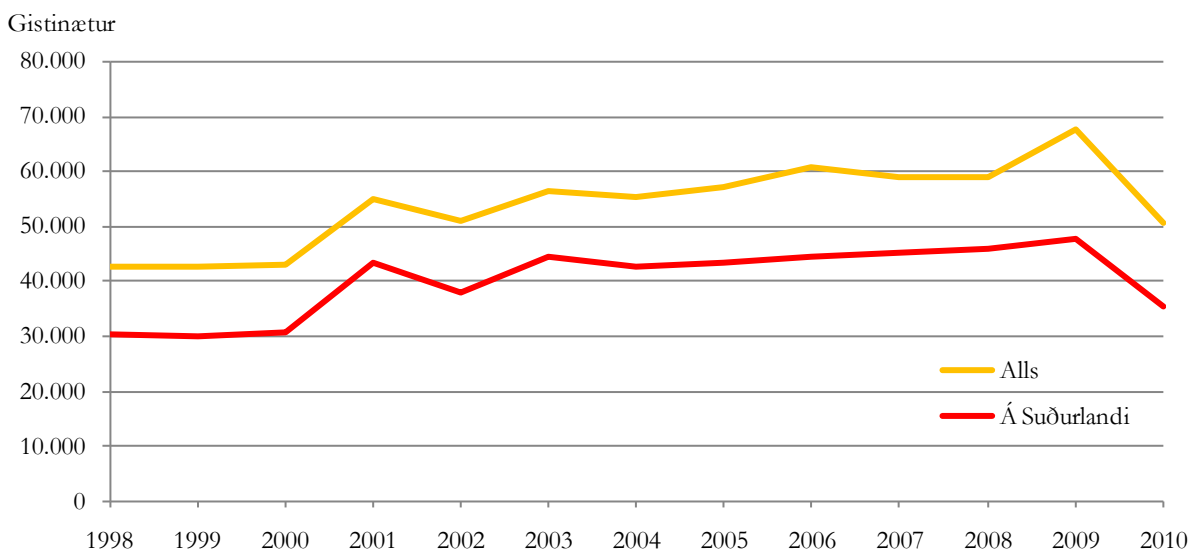
frá heildarniðurstöðum rannsóknarinnar þar sem þessir ólíku þættir eru skoðaðir saman og dregnar fram hinar margvíslegu hliðar á áhrifum raflínunnar frá Hólmsárverkjun að Sigöldulínu á ferðamennsku og útivist.



## 2 Náttúruferðamennska í nágrenni víðerna

Náttúran er megin aðdráttarafl Íslands, en um 88% erlendra ferðamanna koma til landsins vegna hennar og um 50% koma vegna öræfanna (Rögnvaldur Guðmundsson, 2010). Samkvæmt könnun Ferðamálastofu (Capacent Gallup, 2008) fara um 40% erlendra sumargesta inn á hálendið. Undanfarin ár hafa landsmenn jafnframt sótt æ meira í útivist af ýmsu tagi og útivist orðið mikilvægur þáttur í daglegu lífi fjölda fólks. Á árinu 2009 ferðuðust níu af hverjum tíu landsmönnum innanlands (Ferðamálastofa, 2010).

Suðurlandi er mikilvægasta svæðið á hálendinu fyrir ferðamennsku (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a, 2010b, 2010c) en þar eru rúmlega 40% af öllum skráðum gistinöttum í skálum í óbyggðum eða rúmlega 35 þúsund gistinætur (3. mynd). Stafar það bæði af einstökum fjölbreytileika landslags og náttúru (Þóra Ellen Þórhallsdóttir, 2002, 2007) og nálægðar við höfuðborgarsvæðið. Fjölbreytt ferðamennska er stunduð á Suðurlandinu. Þar eru t.d. Landmannalaugar, fjölsóttasti áningarstaður hálendisins, auk vinsælustu löngu gönguleiðar landsins, Laugavegarins, sem liggur frá Landmannalaugum í Þórsmörk. Þar eru einnig fáfarnar gönguleiðir, torfærir jeppaslóðar og reiðleiðir hestamanna.



3. mynd. Gistinætur í skálum í óbyggðum, annars vegar á landinu öllu og hins vegar á suðurluta hálendisins 1998-2010.

Heimild: Hagstofa Íslands, 2012a.

Sú ferðamennska sem er stunduð á svæðinu sem Hólmsárvirkjun myndi hafa áhrif á er kölluð náttúruferðamennska (e. nature-based tourism). Náttúruferðamennska er vítt hugtak sem nær yfir ferðalög um náttúruleg svæði þar sem megin markmiðið er að upplífa og njóta náttúrunnar (Boyd

og Hall, 2005; Fennell, 2003; Fredman og Tyrväinen, 2010; Goodwin, 1996; Weaver, 2001). Hún nær yfir margar gerðir ferðamennsku, eða eins og Goodwin (1996) kemst að orði:

*Encompasses all forms of tourism – mass tourism, adventure tourism, low-impact tours, ecotourism – which use natural resources in a wild or underdeveloped form – including species, habitat, landscape, scenery and salt and fresh – water features. Nature tourism is travel for the purpose of enjoying underdeveloped natural areas or wildlife.*

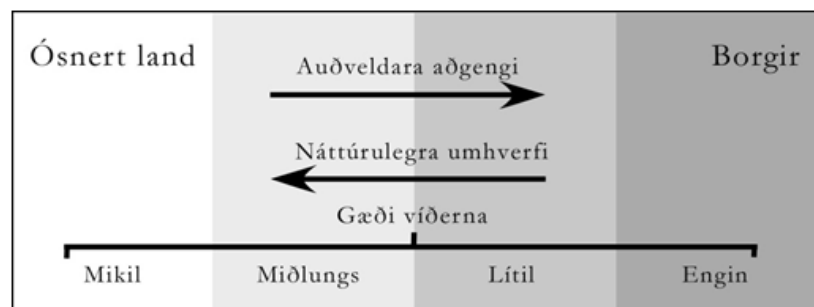
Gæði umhverfisins fyrir náttúruferðamennsku eru gjarnan metin út frá tvennu. Annars vegar út frá því hversu náttúrulegt (e. naturalness) umhverfið er og hins vegar hversu aðgengilegt svæðið er (e. remoteness). Hversu náttúrulegt umhverfið er, er metið út frá fegurð, eðlisrænum og líffræðilegum þáttum og eru víðerni venjulega talin mest náttúruleg allra svæða (Hendee, Stankey og Lucas, 1990; Nash, 2001; Oelschlaeger, 1991; Tuan, 1990). Aðgengileika svæðis er hægt að mæla á ýmsan hátt eins og t.d. hve langan tíma tekur að ferðast þangað, eða fjarlægð frá ferðaleiðum, eins og vegum. Þessi tvö hugtök, þ.e. hversu náttúrulegt svæði er og hversu aðgengilegt það er, eru lykilhugtök in *víðernisrófinu* (e. wilderness continuum) sem Hall (1992) setti fram um gæði víðerna (4. mynd). Það lýsir því að því náttúrulegri og óaðgengilegri sem svæði eru, þeim mun meiri eru gæði víðernanna.

Hvað varðar framkvæmdir í nágrenni víðerna þá benda Hendee o.fl. (1990 bls. 190-191) á að „*what goes on outside of, but adjacent to, a wilderness can have substantial impacts inside its boundary*”. Lesslie o.fl. (1991 bls. 20) bendir jafnframt á að:

*. . . a development in lesser quality wilderness on the margin of an area of higher quality wilderness will reduce wilderness quality within the higher quality area. The lesson to be drawn from this is that areas of lower quality wilderness which fringe areas of high quality are important in maintaining these quality areas. In order to ensure protection of wilderness quality, a wilderness management area therefore must include all marginal areas.*

Á víðernum sækjast ferðamenn eftir upplifun í frumstæðu og óröskuðu umhverfi þar sem fáir aðrir ferðamenn eru (Cole og Hall, 2008). Hendee o.fl. (1990) nefna ýmsar ástæður

fyrir mikilli fjölgun ferðamanna á víðernum. Þar má t.d. nefna samfélagsbreytingar eins og hærri menntunarstig, hækkandi ráðstöfunartekjur, aukinn hreyfanleika og vaxandi áhuga á



4. mynd. Víðernisrófið.  
Heimild: Hall, 1992.

umhverfismálum og útivist. Einnig má nefna þróun á ferðavörum sem gerir þær léttari og auðveldari í notkun, það á t.d. við um tjöld, þurrmat og fatnað. Auk þess hefur tæknin skapað ný leiktæki eins og t.d. mótorkrosshjól, fjórhjól og risajeppa sem hafa gert hálendið að leikvelli nýs notendahóps. Ferðamennska á hálendinu hefur því orðið fjölbreyttari með tímanum. Fyrir um tveimur áratugum var stærsti hópurinn á hálendinu hópferðamenn í rútum sem gistu í tjöldum (Anna Dóra Sæþórsdóttir, Hall og Saarinen, 2011) en nú er markaðurinn orðinn margbreytilegur og með ólíkar þarfir (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010a, 2010b; Anna Dóra Sæþórsdóttir og Þorkell Stefánsson, 2009).

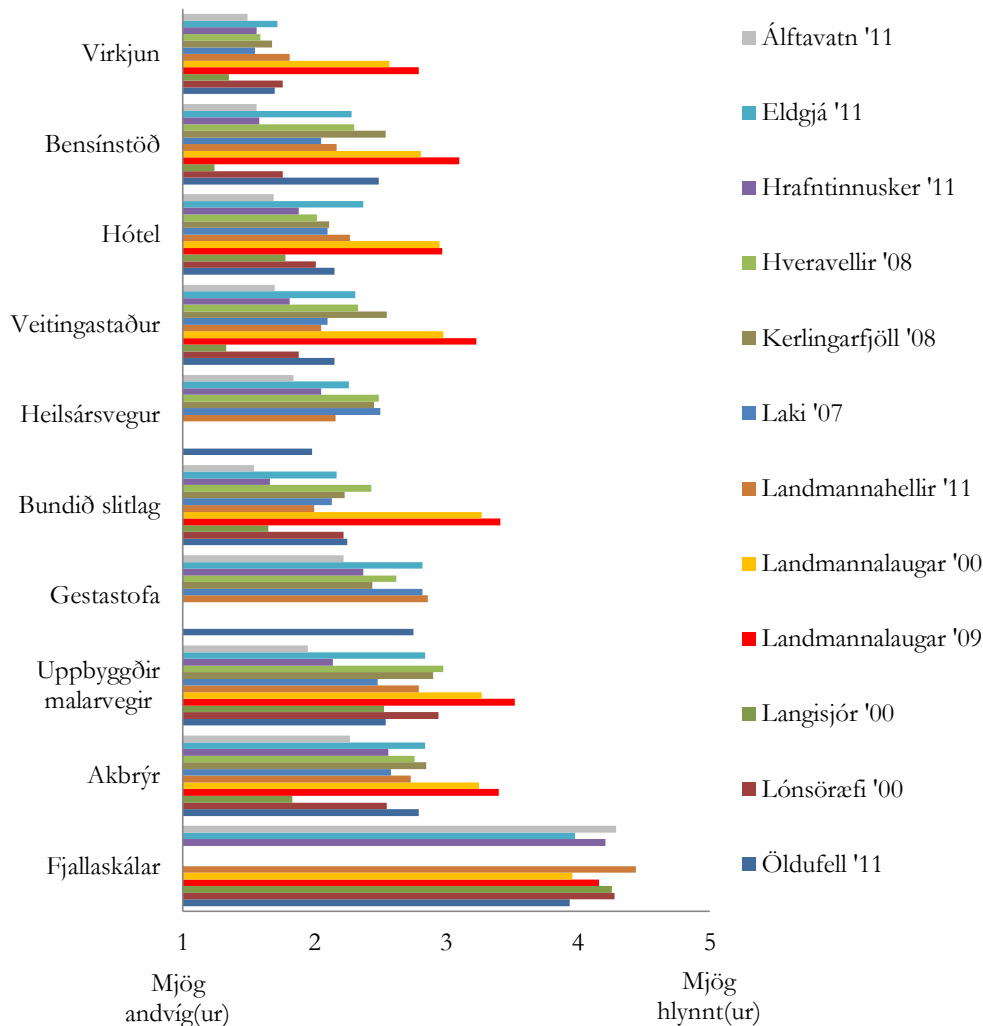
Aðdráttarafl náttúruskoðunarstaða er margs konar og ferðamenn hafa ólíkar óskir og kröfur til þeirra svæða sem þeir ferðast um. Sumum ferðamönnum finnast breytingar á náttúruskoðunarstöðum ekki tiltökumál, hvort sem um er að ræða virkjanir og meðfylgjandi mannvirki, gististaði, vegi eða upplýsingaskilti. Slíkt getur hins vegar spilt upplifun annarra á staðnum, jafnvel það mikið að þeir hætti að koma á staðinn. Ferðamenn hafa því ólíkar skoðanir á hvaða aðstaða og uppbygging er æskileg, bæði almennt og á einstökum svæðum og er ljóst að ekki er mögulegt að gera öllum til hæfis alls staðar (Buhalis, 2000). Við skipulagningu ferðamennsku á víðernum og náttúruverndarsvæðum í Norður-Ameríku og á Norðurlöndunum hefur verið farin sú leið að greina ferðamenn í hópa út frá viðhorfum þeirra til umhverfis og eiginleika ferðamannastaða. Sérstakt mælitæki hefur verið þróað til þess, svokallaður *viðhorfskvarði* (e. purist scale), (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2007, 2010a, 2011; Fredman og Emmelin, 2001; Hendee, Catton Jr., Marlow og Brockman, 1968; Stankey, 1973; Vistad, 1995; Wallsten, 1988) þar sem ferðamenn eru greindir í eindregna náttúrusinna (e. strong purist), náttúrusinna (e. purist), almenna ferðamenn (e. neutralist) og þjónustusinna (e. urbanists) (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2007, 2010a, 2011; Fredman og Emmelin, 2001; Hendee o.fl., 1968; Stankey, 1973; Vistad, 1995; Wallsten, 1988). Hver þessara hópa getur verið að leita eftir að upplifa náttúruna eða með öðrum orðum stundað náttúruferðamennsku en þeir gera hins vegar ólíkar kröfur til umhverfisins sem þeir ferðast um. Náttúrusinnar eru viðkvæmir fyrir allri röskun á umhverfinu, þeir vilja ekki merkingar slóða, skipulögð tjaldsvæði eða nokkur mannvirki og vilja hafa sem fæsta aðra ferðamenn þar sem þeir ferðast. Upplifun þjónustusinna skerðist ekki þótt einhver mannvirki séu á svæðinu, þeir vilja að göngustígar og skoðunarverðir staðir séu merktir og þótt þar séu aðrir ferðamenn rýrir það ekki upplifun þeirra. Skoðanir almennra ferðamanna eru þarna á milli og þeir hafa blandaðar skoðanir á þessum atriðum. Í þessari rannsókn er farin sú leið að greina ferðamenn í fyrrnefnda hópa með hliðsjón af viðhorfskvarðanum (kafla 6.5).

Annað hugtak sem notað er í þessu samhengi er *þolmörk ferðamennsku* (e. tourism carrying capacity) en það hefur verið skilgreint sem sá fjöldi gesta sem getur komið á svæði áður en

neikvæðra áhrifa fer að gæta á náttúrulegt umhverfi eða upplifun manna (Martin og Uysal, 1990). Þolmörk ferðamanna gagnvart breytingum á umhverfinu hafa áhrif á hvert þeir ferðast. Ef ferðamenn skynja breytingar á umhverfinu á neikvæðan hátt geta þeir hætt að ferðast um svæðið og flutt sig annað.

Í hugum ferðamanna er hálendi Íslands víðerni og þrátt fyrir að mannshöndin hafi komið þar víða við, upplifa flestir gestanna svæðið sem víðerni. Þannig að þrátt fyrir þá uppbyggingu sem orðið hefur á hálendinu eins og t.d. rafínur, virkjanir, vegir, skálar og ummerki eftir ferðamenn eins og utanvegaakstur og rof úr göngustígum þá upplifa ferðamenn að ósnortin víðerni séu hluti af aðdráttarafli hálendisins. Aðdráttarafl hálendisins felst fyrst og fremst í „ósnortnum“ víðernum ásamt ýmsum eiginleikum náttúrunnar eins og fegurð, landslagi, útsýni, fjölbreytileika, jarðfræði og einstökum náttúruferðum eins og fjöllum, jöklum, hverum og auðnum. Þeir víðerniseiginleikar sem fólk er fyrst og fremst að sækjast eftir að upplifa er ósnortin náttúra, eða náttúran án mannvirkja og að upplifa það að vera fjarri mannheimum. Kyrrð, fámenni og öræfastemning er mikilvægur hluti af aðdráttaraflinu. Að mati flestra ferðamanna felst aðdráttarafl hálendisins í frumstæðri uppbyggingu og einfaldleikanum sem að sama skapi gerir það krefjandi að ferðast um hálendið. Þar er hægt að upplifa ævintýri og hálendið gegnir því hlutverki að vera leikvöllur fyrir ýmiss konar afþreyingu eins og gönguferðir, jeppaferðir, fjallahjól, hestaferðir og margt fleira. Ferðalög um hálendið fela ekki aðeins í sér mikil hughrif heldur geta þau líka falið í sér mikla andlega og líkamlega áskorun (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2012).

Ferðamenn á hálendinu eru almennt ekki hlyntir mannvirkjum þar að undanskyldum fjallaskálum. Mest er andstaðan gegn virkjunum, næst mest gegn bensínstöðvum og hótélum, því næst veitingastöðum, heilsársvegum, bundnu slitlagi, gestastofum, uppbyggðum malarvegum og akbrúm yfir vatnsföll. Ferðamenn á hálendinu vilja enn fremur ekki auka munað með því að reisa hótél eða gistiheimili á öræfunum. Almennt sker viðhorf gesta Landmannalauga sig þó nokkuð úr hvað varðar allar tegundir mannvirkja (nema fjallaskála), þar sem þeir eru mun hlyntari hvers kyns mannvirkjum en ferðamenn á öðrum stöðum (5. mynd).



5. mynd. Viðhorf ferðamanna til mannvirkja á svæðinu.  
Heimild: Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2012.

Bætt aðgengi er einn fylgifyskur virkjana en á byggingartíma þeirra þarf oftast að bæta vegi og styrkja brýr. Stundum leiðir það til þess að ferðamönnum fjölga, sem síðan hefur áhrif á þolmörk staðarins. Náttúrulegt umhverfi getur farið að láta á sjá, stundum svo mikið að aðdráttarafl þess minnkar, en þá er þolmörkum umhverfisins náð. Eftir því sem ferðamönnum hefur fjölgað á víðernum hefur þurft að byggja upp aðstöðu og bæta innviði en við það er víðernunum „spilt“ að mati sumra ferðalanga. Aukinn fjöldi ferðamanna hefur áhrif á ferðamenn og getur dregið úr ánægju þeirra, jafnvel það mikið að þeir hætta að heimsækja staðinn. Þá breytist samsetning gestahópsins og fækkar í hópi náttúrusinna en nýr notendahópur þjónustusinna getur komið í staðinn. Til þess að upplifun einveru náist má að auki ekki of margt fólk vera á svæðinu. Nú þegar má greina ákveðin hættumerki um að þolmörkum ferðamanna sé náð sums staðar á hálendinu, fyrst og fremst vegna mikils fjölda ferðamanna (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010a, 2010b).

Ein af þeim aðferðum sem hefur verið notuð erlendis í stefnumótunar- og skipulagsvinnu í þjóðgörðum og víðernum er *afþreyingarrófið* (e. recreation opportunity spectrum). Þá eru útivistarsvæði flokkuð í sex flokka eftir því hversu náttúrulegt eða manngert umhverfi þeirra er (1. tafla) og hefur hver flokkur ákveðin þolmörk. Í aðferðinni er gert ráð fyrir mismikilli uppbyggingu eftir því hvers konar ferðamennska hentar náttúrulegu umhverfi hvers staðar og eftir þeirri upplifun sem leitast er eftir að bjóða ferðamönnum (Stankey, 1982; Wallsten, 1988). Afþreyingarrófið er þannig notað í skipulagsvinnu til að setja eitt svæði, eða hluta þess, á kerfisbundinn hátt í stærra samhengi. Hvert útivistarsvæði er þá skoðað í samhengi við önnur svæði í „rófi afþreyingarmöguleika“. Mikilvægt er að stærri svæði, eins og t.d. heilt land, hafi sem fjölbreyttasta flokka upp á að bjóða og geti höfðað til sem flestra. Einnig er mikilvægt að geta boðið upp á flokk sem fá önnur lönd hafa upp á að bjóða og höfða þannig til ákveðins markhóps.

1. tafla. Róf afþreyingarmöguleika.  
Heimild: Byggt á McCool, Clark og Stankey, 2007.

<b>ROS-flokkun</b>	<b>Víðerni</b>	<b>Lítt snortið Engin vélknúin umferð</b>	<b>Lítt snortið Vélknúin umferð leyfð</b>	<b>Náttúrulegt Vegir</b>	<b>Dreifbýli</b>
<b>Lýsing á landslagi</b>	Víðáttumikið ósnortið svæði. Eingöngu mannvirki nauðsynleg vegna náttúruverndar. Engin þjónusta við almenning.	Meðalstórt svæði, að mestu ósnortið. Aðstaða fyrir náttúruvernd og gætt að öryggi vegfarenda.	Meðalstórt svæði, lítt ósnortið. Aðstaða fyrir náttúruverndarstarfsemi og öryggi vegfarenda.	Náttúrulegt umhverfi. Nýting náttúruauðlinda í samræmi við umhverfið. Töluverð aðstaða fyrir vegfarendur.	Mannvistarlandslag. Nýting náttúruauðlinda auðsýnileg. Aðstaða og þjónusta fyrir mikinn fjölda notenda.
<b>Umferð vélknúinna farartækja</b>	Bönnuð.	Almennt ekki leyfð.	Leyfð.	Töluverð umferð.	Mikil umferð.
<b>Fjöldi ferðamanna</b>	Fáir gestir.				Margir gestir.

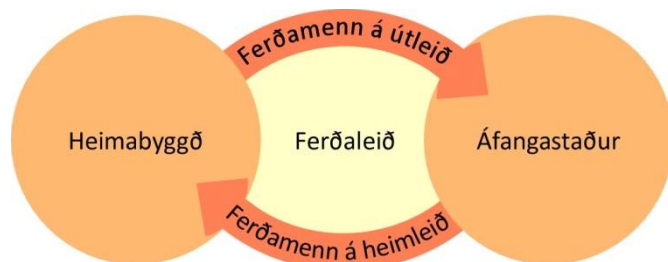
Þegar lagt er mat á áhrif stórframkvæmda á við virkjanir og meðfylgjandi mannvirki á ferðamennsku þarf að hafa í huga að ferðamennska er flókið fyrirbrigði og samanstendur af ótal mismunandi þáttum og atriðum sem getur verið erfitt að skilgreina á einhlítan hátt sem og tengingarnar á milli þeirra (Baggio, 2008). Fræðimenn hafa reynt að greina þetta flókna fyrirbrigði ferðamennsku og breytingar sem á henni verða og móta aðferðir til þess. Algeng aðferð sem er beitt til að skilja ferðamennsku, þróun ferðamannastaða og helstu áhrifaþætti er kerfisgreining (e.

systems approach) (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a, 2010b, 2010c; Hall, 2005, 2008; Hall og Page, 2002; Leiper, 1990; McLennan, Ruhanen, Ritchie og Pham, 2010). Þá er gert ráð fyrir að ferðamennska sé kerfi sem sé samsett úr einingum (e. elements) af ýmsu tagi. Mikilvægustu einingarnar eru ferðamennirnir, ferðaþjónustan og það umhverfi eða svæði sem ferðast er um, en einnig þættir í umhverfinu eins og mannvirki, náttúrufrýrbrigði og einnig gjörólík atriði eins og löggjöf og fjármálakerfi af ýmsu tagi sem hafa áhrif á ferðamenn, ferðalagið og upplifun á ferðalaginu. Kerfi ferðamennsku er því flókið og það fer t.d. töluvert eftir hvaða þætti á að skoða og hve djúpt á að rýna í þá hvernig það lítur út, en það má hugsa sér kerfið samsett úr lögum af kerfum þar sem grófasta kerfið er efst en fíngerðari kerfi neðar í pýramídanum og það sem er eining í einu kerfi getur verið kerfi neðar í pýramídanum, allt eftir því í hve djúpt er rýnt í kerfið (Hall og Lew, 2009).

Áfangastaður er dæmi um þetta og fer það eftir því hve grannt er skoðað hvort hann er einstakur staður, hérað, svæði, ríki eða heil álfa, það getur verið breytilegt og fer eftir hvað er verið að skoða hverju sinni. Áfangastaður er hins vegar ekki einungis landfræðilegur staður sem er skilgreindur með landamerkjum, sveitarfélagsmörkum eða öðru slíku, heldur er hann samsettur úr ótal einingum eða atriðum af mismunandi tagi sem fólk upplifir sem einhvers konar heild og sem áfangastað. Áfangastaður getur því orðið til fyrir tilstuðlan stjórnsýslueininga, en einnig vegna ólíkra hefða, ferðahegðunar og annars slíks og hann getur tekið breytingum eftir viðfangsefninu, eða út frá hverju, eða hverjum, viðfangsefnið er skoðað (Saarinen, 2004).

Árið 1990 setti Leiper fram líkan sem fjallar um ferðamennsku sem kerfi (e. the tourism system) þar sem bent er á að ferðalög tengja saman þrenns konar svæði, áfangastaðinn (e. tourist destination region), heimabyggð ferðamanna (e. traveller generating region) og ferðaleiðina (transit region), þ.e. leiðina sem ferðast er um til þess að komast á milli áfangastaðar og heimabyggðar (6. mynd). Sumar ferðaleiðir gegna eingöngu því hlutverki að koma ferðafólki á milli staða, á meðan aðrar ferðaleiðir gegna jafn mikilvægu hlutverki fyrir upplifun ferðamanna og áfangastaðurinn sjálfur (Weber, 2001).

Mikilvægi svæðis sem ferðamannasvæði er ekki eingöngu háð því sem svæðið sjálft hefur upp á að bjóða, heldur oft á tíðum einnig háð því hvort hægt sé að tengja ferðina þangað öðru sem er þess virði að heimsækja.



6. mynd. Landfræðileg tengsl ferðamannastaða og heimabyggðar.

Með hliðsjón af þessu hafa ferðamannastaðir verið flokkaðir í áfangastaði (e. primary destination) og viðkomustaði (e. secondary/stopover destination) (Mill og Morrison, 1998). Áfangastaðir eru staðir sem státa af nógu sterku aðdráttarafli til þess að ferðamenn leggi leið sína þangað og eru nógu áhugaverðir til að þeir dvelji þar í nokkra daga. Viðkomustaður er hins vegar staður sem verður á vegi ferðalanga á leið þeirra til áfangastaðar. Ferðamenn hafa þar almennt styttri viðdvöl en á áfangastöðum. Sumir staðir geta verið bæði áfangastaðir og viðkomustaðir fyrir mismunandi markhópa.



## 3 Áhrifasvæði Hólmsárvirkjunar og meðfylgjandi raflínu fyrir ferðamennsku

### 3.1 Áhrifasvæði raflínunnar

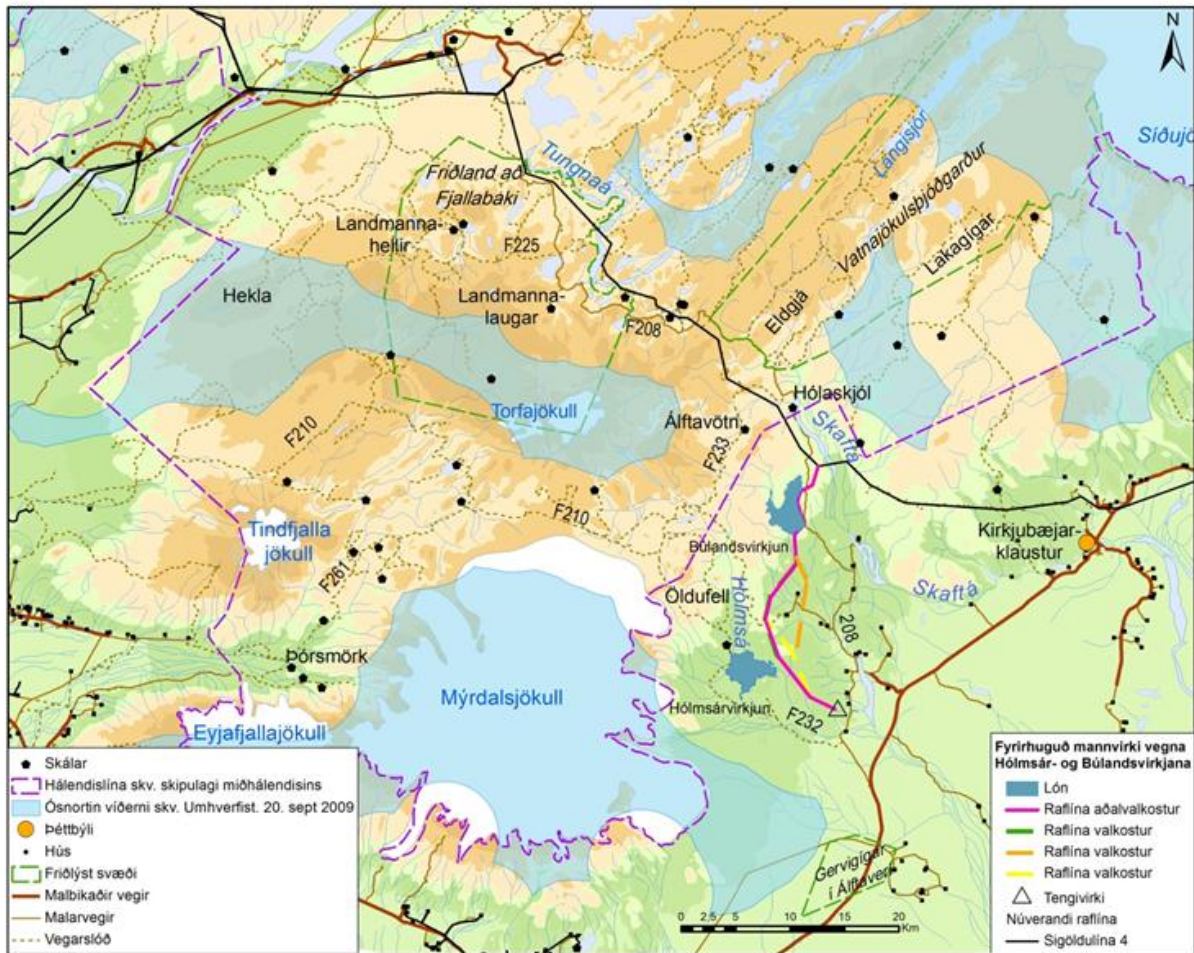
Fyrirhuguð raflína vegna Hólmsárvirkjunar liggur rétt ofan byggðar og er um 1,7 km frá bænum Snæbýli þar sem hún fer næst. Línan liggur utan skilgreindra marka miðhálandisins (Umhverfisstofnun og Skipulagstofnun, 1999) en fer næst henni um 4,2 km þar sem hún tengist Sigöldulínu 4. Minnsta fjarlægð frá raflínunni í svæði sem eru skilgreind sem ósortin víðerni samkvæmt skilgreiningu náttúruverndarlaga (nr. 44/1999) er 6,3 km. Þessi svæði eru ýmist innan skilgreindra marka miðhálandisins eða utan þeirra eins og svæðið suðaustan Mýrdalsjökuls. Í þessu samhengi verður að hafa í huga það sem Hendee o.fl. (1990) og Lesslie o.fl. (1991) benda á að framkvæmdir í nágrenni víðerna geti haft umtalsverð áhrif á víðernin sjálf og minnkað gæði þeirra (sjá 2. kafla). Jarðarsvæði hálandisins gegna því mikilvægu hlutverki við að viðhalda gæðum víðernanna og við skipulag og varðveislu þeirra beri að huga að því sem fer fram eða er gert á jarðarsvæðunum.

Árið 2010 lauk vinnu faghópa vegna Rammaáætlunar um vernd og nýtingu náttúrusvæða með áherslu á vatnsafl og jarðhitasvæði. Í því verkefni var faghópi 2 sem í var hópur sérfræðinga meðal annars falið að meta áhrif virkjanamöguleika á ferðamennsku og útivist. Þar voru skilgreindar tvær gerðir svæða sem áhrif virkjana og meðfylgjandi mannvirki ná til, annars vegar *framkvæmdasvæði* og hins vegar *áhrifasvæði* (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a, 2010b, 2010c). *Framkvæmdasvæði* er skilgreint sem sjálft virkjunarsvæðið með tilheyrandi mannvirkjum, þ.e. byggingum, lóni, stíflum, skurðum, ásamt því svæði sem raflínur og vegir vegna framkvæmdanna liggja um og sjónrænna áhrifa þeirra gætir á. Í náttúru Íslands, sér í lagi á hálandinu, sjást raflínur oft langt að og þar sem þarf að leggja raflínur langar leiðir til að tengjast núverandi dreifikerfi raforku getur framkvæmdasvæðið orðið víðfeðmt. Áhrif virkjunar og meðfylgjandi mannvirkja á ferðamennsku og útivist eru mest á framkvæmdasvæðinu þar sem sjónrænna áhrifa mannvirkjanna gætir en sökum eðlis ferðamennsku teygja áhrifin sig þó enn víðar. Ferðamenn, eðli málsins samkvæmt, ferðast frá einum stað til annars og það sem þeir sjá og upplifa á einum stað hefur áhrif á upplifun þeirra af ferðalaginu í heild sinni. Svæðið sem virkjun og meðfylgjandi mannvirki hafa á þennan hátt áhrif á er kallað *áhrifasvæði*. Stærð áhrifasvæðisins ræðst af samgöngukerfinu, ferðahegðun ferðamanna ásamt markaðssetningu og kynningu á svæðinu og er að öllu jöfnu mun umfangsmeira en framkvæmdasvæðið (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a, 2010b, 2010c).

Með tilliti til akstursleiða myndi raflínan vegna Hólmsárvirkjunar sjást á tveimur mikilvægum ferðaleiðum, annars vegar af Fjallabaksleið nyrðri (F208), af Núpsheiði í Skaftártungu, en hún er ein aðalferðaleiðin inn á Fjallabak og hins vegar af Fjallabaksleið syðri (F210) hjá Snæbýli. Fyrirhuguð lína myndi því liggja þvert yfir tvær mikilvægar ferðaleiðir um austur hluta Fjallabaks. Rúmlega 80 þúsund ferðamenn fóru um Fjallabaksleið nyrðri (F208) sumarið 2011 og um 8 þúsund fóru um Fjallabaksleið syðri (F210) hjá Snæbýli. Ef til vill sæist einnig glitta í línuna úr fjarlægð af Öldufellsleið á hæðunum sunnan við Loðnugiljahaus, en um þá leið fóru um 8,5 þúsund ferðalangar. Miðað við núverandi umferð myndu á bilinu 88-95 þúsund ferðamenn sjá línununa á ferðalagi sínu um austurhluta Fjallabaks (sjá kafla 5.3). Að öðru leyti myndi raflínan liggja um heiðarland sem lítið er farið um og er ekki um velþekta eða afmarkaða áfangastaði á framkvæmdasvæðinu sjálfu að ræða. Helstu gististaðir í nágrenni raflínunnar eru Hólaskjól í um 5,9 km fjarlægð og Álftavötn í um 7,6 km fjarlægð. Frá bílastæðinu í Eldgjá rétt við Ófærufoss eru 11,3 km að fyrirhugaðri raflínu. Þ.a. einungis nokkrar mínútna ökuferð er frá þeim svæðum sem raflínan myndi sjást og á næstu áfangastaði. Áhrifasvæði raflínu vegna fyrirhugaðrar Hólmsárvirkjunar nær hins vegar yfir mun víðfeðmara svæði (7. mynd). Þeir sem fara fyrirnefndar ferðaleiðir eru flestir á lengri leið um hálendið ýmist um Fjallabaksleið nyrðri eða Fjallabaksleið syðri. Þessar tvær ferðaleiðir gegna tvíþættu hlutverki, annars vegar að koma ferðafólki á milli staða og hins vegar hafa leiðirnar upplifunargildi fyrir ferðafólk (sjá 6. og 7. kafla). Þessar ferðaleiðir tengjast öðrum ferðaleiðum og áfangastöðum á hálendinu norðan Mýrdalsjökuls eins og t.d. Landmannalaugum, Langasjó, Emstrum, Álftavatni, Öldufellsleið og Álftavatn akrók. Reiðleiðir liggja meðfram eða í nágrenni akvega og hefur raflínan því einnig áhrif á hestaferðir. Fjallabakssvæðið er allra vinsælasta göngusvæði landsins fyrir lengri gönguferðir sem liggja þvers og kruss um svæðið. Svæðið sem sjónrænna áhrifa frá raflínunnar gætir á markar jafnframt upphaf eða lok gönguferða sem tengjast Landmannalaugum, Heklu, Langasjó, Eldgjá, Hólmsárfossi og Þórsmörk. Raflína vegna Hólmsárvirkjunar sem liggur við jaðar Fjallabaks getur rýrt gildi ferðasvæðis sem tengist öllum þessum leiðum og áfangastöðum með því að seinka að ferðamenn komist á ferð sinni í snertingu við að öræfin hefjist eða að ferðinni um öræfin ljúki fyrr en ella.

Út frá ferðasvæðum má segja að áhrifasvæði raflínunnar liggi frá vesturhlíðum Heklu austur að Skaftá, norður að Langasjó og Tungnaá, suður að rótum jöklanna, Mýrdalsjökuls, Eyjafjallajökuls og Tindfjallajökuls, suður að Leirá og efstu byggð í Skaftártungu. Í þessari skýrslu er vísað til þessa svæðis sem Stór-Fjallabakssvæðið. Áhrifin eru mest á framkvæmdasvæði raflínunnar en dvína eftir því sem lengra kemur frá mannvirkjunum. Taka ber fram að ekki verða allir þeir 140 þúsund ferðamenn sem fara um Stór-Fjallabakssvæðið fyrir áhrifum af fyrirhugaðri

raflínu, t.d. ekki þeir sem fara til Landmannalauga um Dómadalsleið eða Sigölduleið. Þ.a. af þeim



7. mynd. Áhrifasvæði Hólmsár- og Búlandsvirkjunar og raflínu frá virkjuninni að Sigöldulínu 4 fyrir ferðamennsku og útivist. Byggt á gögnum Landmælinga Íslands, Almennu verkfræðistofunnar og Eflu verkfræðistofu.

140 þúsund ferðamönnum sem ferðast um Stór-Fjallabakssvæðið þá myndu um 88-95 þúsund sjá raflínuna en um 45-52 þúsund ferðalangar myndu ekki sjá hana.

Einstaka gönguferðir ná jafnvel yfir enn stærra svæði, eins og t.d. ferðin „Frá strönd til strandar“ á vegum Fjallaleiðsögumanna. Hún hefst norður í Ásbyrgi og liggur þvert suður yfir miðhálandið. Loka hlekkur ferðarinnar er frá Eldgjá, um Hólaskjól, Álftavötn, Brytalæki og suður með Öldufelli, meðfram Öldufellsjökli og endar í Vík í Mýrdal. Kláfurinn yfir Skaftá sunnan Skælingja tengir göngusvæðið kringum Eldgjá við Lakagígasvæðið í austri og þaðan tengist svæðið enn lengra austur, allt austur að Skaftafelli. Í ljósi þess að í dag er tiltölulega lítil tenging á milli þessara svæða er áhrifasvæðið ekki látið ná alla leið þangað. Í framtíðinni, t.d. með nýrri göngubrú yfir Skaftá, gæti það breyst og áhrifasvæðið þar með orðið enn stærra.

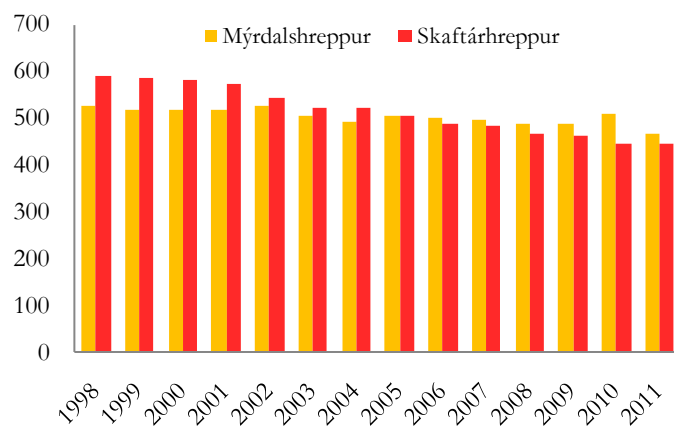
Ýmsir viðmælendur í rannsókninni bentu á að Hólmsár- og Búlandsvirkjun myndi mjög líklega kalla á styrkingu núverandi byggðalínu (Sigöldulínu 4) og jafnvel myndi þurfa að færa línuna af

tréstaurom í stálmöstur. Þar með væri framkvæmdasvæðið orðið mun stærra og lægi m.a. við jaðar Friðlands að Fjallabaki. Þrátt fyrir að framkvæmdasvæði fyrirhugaðrar Hólmsárvirkjunar sé fyrst og fremst lónsstæðið við Atley auk frárennisskurða virkjunarinnar í byggð í kringum Flögu og að í hugum framkvæmdaraðilanna séu framkvæmdir tengdar virkjuninni aðskildar framkvæmdir (1. Hólmsárvirkjun, 2. raflína frá virkjuninni að byggðalínunni og 3. styrking byggðalínunnar) þá er þetta eitt og hið sama í hugum viðmælenda, bæði ferðamanna og ferðaþjónustuaðila. Því þarf að horfa á þetta allt í samhengi þegar lagt er mat á áhrif virkjunarinnar og meðfylgjandi mannvirkja á ferðamennsku og útivist.

Þó nokkur eðlismunur er á ferðamennsku á þeim svæðum þar sem sjónrænna áhrifa raflínunnar gætir helst og á nærliggjandi áhrifasvæðum. Norðurhluti línunnar hefði áhrif á þá sem aka Skaftártunguveg og heimsækja Eldgjá, en þangað koma um 20 þúsund ferðamenn yfir sumartímenn (sjá kafla 5.3). Sú ferðamennska einkennist að miklu leyti af bílaumferð (stórar og litlar rútur og einkabílar) sem stansa stutt (um 1 klst.) á meðan gengið er að Ófærafossi. Töluvert er um að gönguhópar gangi eftir Eldgjá í lengri ferðum, t.d. ferðum frá Langasjó, í Skælingja, á Gjátind, suður Eldgjá og í Hólaskjól. Suðurhluti raflínunnar hefði aftur á móti áhrif á Fjallabaksleið syðri hjá Snæbýli og á Öldufellsleið, en ferðamennskan þar er öll smærri í sniðum. Hvorug leiðin er inni í fastri áætlun hópferðabifreiða og þeir sem fara þar um eru ýmist akandi, ríðandi eða gangandi, Alls fóru um 8.500 manns um Öldufellsleið sumarið 2011 og um 8.000 manns um Fjallabaksleið syðri hjá Snæbýli (sjá kafla 5.4.34.1).

Þótt framkvæmdasvæði virkjunarinnar sé allt innan sveitarfélagsins Skaftárhrepps (9. mynd) nýtur nágrannasveitarfélagið Mýrdalshreppur einnig góðs af ferðamannasvæðinu austan Mýrdalsjökuls.

Bæði þessi sveitarfélög eiga undir högg að sækja í atvinnumálum. Íbúum Skaftárhrepps hefur fækkað um fjórðung frá árinu 1998 og íbúum Mýrdalshrepps um tæp 11% (8. mynd) (Hagstofa Íslands, 2012b). Aðalatvinnuvegurinn er hefðbundinn landbúnaður en þeim störfum hefur fækkað síðustu ár. Flest önnur störf eru unnin á Kirkjubæjarklaustri og

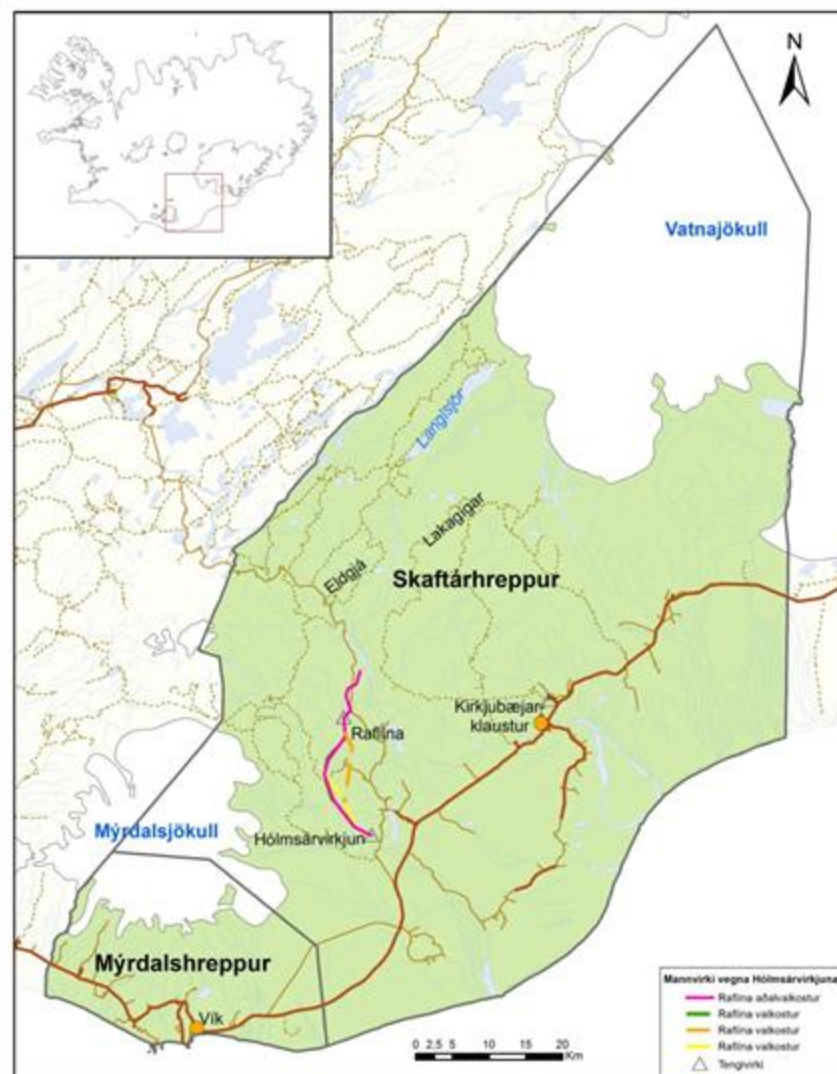


8. mynd. Íbúaþróun í Skaftárhreppi og Mýrdalshreppi.  
Heimild: Hagstofa Íslands 2012b.

Vík, t.d. þjónustustörf, opinber starfsemi, verslun og lítilsháttar iðnaður. Undanfarnin ár hefur framboð á gistingu vaxið mikið og ferðaþjónusta er nú mikilvægur vaxtarbroddur í báðum



sveitarfélögunum (VSÓ ráðgjöf, 2010; Yngvi Þór Loftsson, Margrét Ólafsdóttir og Óskar Örn Gunnarsson, 2010).



9. mynd. Skaftárhreppur og Mýrdalshreppur ásamt Hólmsárvirkjun og raflínu frá virkjuninni að Sigöldulínu 4. Byggt á gögnum Landmælinga Íslands, Almennu verkfræðistofunnar og Eflu verkfræðistofu.

### 3.2 Staða Hólmsárvirkjunar í Rammaáætlun

Í vinnu faghóps 2 vegna Rammaáætlunar var virkjunarmöguleikum landsins forgangsraðað með tilliti til áhrifa þeirra á ferðamennsku og útivist. Það var gert með því að skipta landinu upp í svokölluð ferðasvæði og finna virði hvers svæðis með því að meta 43 eiginleika þeirra. Þau ferðasvæði sem raflínan vegna Hólmsárvirkjunar færi um eru Öldufell og Eldgjá. Við mat á virði svæðanna fékk ferðasvæðið Eldgjá einkunnina 9,11 og var metið sem áttunda verðmætasta svæðið fyrir ferðamennsku og útivist. Öldufellssvæðið fékk einkunnina 8,37 (2. tafla) og raðaðist í miðju af þeim 57 ferðasvæðum sem metin voru. Aðrir staðir með svipað virði og Öldufell

samkvæmt matinu voru ferðasvæðin Álftavatn, Kverkfjöll, Veidivötn, Goðafoss, Djúpa, Fremrinámar, Núpsstaðaskógur og Skagafjarðardalir (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a). Þeir eiginleikar sem gáfu ferðasvæðunum Eldgjá og Öldufelli mest virði að mati Faghóps 2 í Rammaáætlun voru víðerniseiginleikar, staða svæðisins í stærri heild, landslag, ár og fossar, litir, gróðurfar, fjöll, jöklar og hversu einstæð svæðin eru á landsvísu. Einnig var metið að þolmörkum ferðamennsku væri ekki náð og að þar væri hægt að stunda ýmiss konar afþreyingu. Það sem dró hins vegar einkunnina niður á Öldufellssvæðinu var hversu lítið það er notað, bæði af ferðamönnum og ferðaþjónustunni og hversu takmarkaðir innviðir eru á svæðinu. Þessir þættir haldast hins vegar að einhverju leyti í hendur því ýmsir ferðaþjónustuaðilar sögðust ekki geta nýtt sér svæðið þar sem alla aðstöðu vantar (sjá 7. kafla). Einnig kom fram hjá mörgum að svæðið væri vannýtt, sem skýrist að miklu leyti af því að fáir þekkja það.

Áhrif virkjana og meðfylgjandi mannvirkja, þar með taldar raflínur voru metin með svokölluðum afleiðingastuðli og röðudust virkjunarkostirnir með hliðsjón af honum (3. tafla). Hólmsárvirkjun með miðlun við Atley (Hólmsárvirkjun neðri) og meðfylgjandi raflína, raðaðist fyrir miðju af þeim virkjunarhugmyndum sem til umfjöllunar voru í Rammaáætlun. Aðrir virkjunarkostir með ámóta áhrifastuðul voru Búlandsvirkjun, Skrokkölduvirkjun og virkjanir við Djúpa, Hverfisfljót, Hágöngu, Hagavatn, Bjalla og Brennisteinsfjöll (Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a).

2. tafla. Virði ferðasvæða.

Heimild: Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a.

Röð	Ferðasvæði	Virði	Röð	Ferðasvæði	Virði
1	Jökulsárgljúfur	9,60	1	Djúpa	8,09
2	Hveravellir	9,58	2	Fremrinámar	8,04
3	Askja	9,42	3	Núpsstaðaskógur	7,89
4	Torfajökull	9,31	4	Skagafjarðardalir	7,80
5	Landmannalaugar	9,29	5	Ódáðahraun	7,76
6	Sprengisandur	9,28	6	Gjástykki	7,74
7	Gullfoss	9,18	7	Þjósárdalur	7,72
<b>8</b>	<b>Eldgjá</b>	<b>9,11</b>	8	Ófeigsfjarðarheiði	7,62
9	Mývatn	9,10	9	Gljúfurleit	7,57
10	Langisjór	8,97	10	Arnardalur	7,53
11	Þórsmörk	8,94	11	Hagavatn	7,38
12	Hólmsárbotnar	8,91	12	Hágöngur	7,32
13	Kerlingarfjöll	8,90	13	Vonarskarð	7,25
14	Mælifellssandur	8,88	14	Tindfjöll	7,17
15	Laki	8,87	15	Keilir	7,11
16	Kiðagil	8,86	16	Þjósárver	7,01
17	Geysir	8,83	17	Brennisteinsfjöll	7,01
18	Hengill	8,72	18	Bláfjöll	6,91
19	Markarfljót	8,71	19	Þeistareykir	6,28
20	Hverfisfljót	8,69	20	Þórisvatn	6,23
21	Eldhraun	8,68	21	Þjósá í byggð	6,03
22	Krýsuvík	8,59	22	Hrunamannaafréttur	5,85
23	Reykjanestá	8,52	23	Jökulheimar	5,71
24	Hekla	8,47	24	Tungnaá	5,33
25	Álftavatn	8,38	25	Skálafell	5,21
26	Kverkfjöll	8,37	26	Eyvindarstaðaheiði	4,90
27	Veiðivötn	8,37	27	Skarðsmýrarfjall	4,54
<b>28</b>	<b>Öldufell</b>	<b>8,37</b>	28	Auðkúluheiði	4,52
29	Goðafoss	8,33			

3. tafla. Áhrif virkjana á ferðamennsku og útivist.  
Heimild: Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2010a.

Röð	Virkjunarhugmynd	Afleiðinga- stuðull	Röð	Virkjunarhugmynd	Afleiðinga- stuðull
1	Torfajökulssvæði jarðvarmi	211,3	32	Hagavatnsvirkjun	48,9
2	Askja	130	33	Bjallavirkjun	48,6
3	Hólmsárviðvirðing - miðlun í Hólmsárlóni	128,8	34	Brennisteinsfjöll	48,3
4	Markarfljótsviðvirðing B	188,2	35	Grændalur	43,2
5	Markarfljótsviðvirðing A	149,7	36	Austurengjar	41,5
6	Skaftárvirkjun	120,9	37	Sveifluháls	41,1
7	Arnardalsviðvirðing	117,2	38	Þverárdalur (Ölfusvatnslendur)	40,1
8	Bláfellsviðvirðing og Gýgjarfossviðvirðing	113,4	39	Bitra	38,5
9	Vonarskarð	99,9	40	Ölfusdalur	36,1
10	Hólmsárviðvirðing - án miðlunar	97,2	41	Villinganesviðvirðing	34,4
11	Kverkfjöll	92,1	42	Tungnaárlón	34,3
12	Helmingsviðvirðing	86,5	43	Innstidalur	34,2
13	Fljótshnúksviðvirðing	83,7	44	Norðlingaölduveita	33
14	Búðartunguviðvirðing	79,4	45	Hvalá	30
15	Kerlingarfjallaviðvirðingar	78,9	46	Trölladyngja	29,9
16	Skaftárveita með miðlun í Langasjó	77,6	47	Sandfell	25,8
17	Hrafnabjargaviðvirðing A	76,6	48	Eldvörp (Svartsengi)	23,1
18	Hrúthálsar	75,6	49	Þeistareykir	22,9
19	Fremrinámar	73,3	50	Stóra Sandvík	16,4
20	Geysir	73,3	51	Hverahlíð	15,1
21	Skatastaðaviðvirðing B	69,1	52	Hvammsvirkjun	14,2
22	Hveravellir	66,3	53	Bjarnarflag	12,8
23	Gjástykki	66,2	54	Krafla I og II	11,9
24	Skatastaðaviðvirðing C	61,9	55	Gráuhnúkar	11,7
25	Skaftárveita án miðlunar í Langasjó	61,1	56	Meitillinn	10
26	Búlandsvirkjun	60,8	57	Urriðafossviðvirðing	6,1
27	Skrokkölduviðvirðing	60,2	58	Reykjanes	3,4
28	Djúpá	59,9	59	Holtavirkjun	2,7
29	Hverfisfljót	57,9	60	Hellisheiði	2
<b>30</b>	<b>Hólmsárviðvirðing neðri</b>	<b>57,4</b>	61	Blönduveita	0,5
31	Hágönguviðvirðing	57	62	Búðarhálsviðvirðing	0



## 4 Gögn og aðferðir

### 4.1 Afmörkun þýðisins og val á úrtaki

Undirbúningur rannsóknarinnar hófst um miðjan maí 2011 með afmörkun rannsóknarsvæðis og mótun rannsóknaraðferða. Gögnum fyrir þessa rannsókn var aflað með ferns konar hætti; með spurningakönnun meðal ferðamanna, viðtölum við ferðamenn, viðtölum við ferðaþjónustuaðila og með umferðateljurum.

Lykilatriði í rannsóknum sem byggja á spurningakönnunum og viðtölum er að skilgreina þýðið (þ.e. alla þá sem yrðu fyrir áhrifum af völdum framkvæmdarinnar) og velja úrtak á réttan hátt úr því þannig að úrtakið endurspegli þýðið. Það getur hins vegar oft verið vandasamt að afmarka þýðið og eins að velja óbjagað úrtak. Hugtakið ferðamennska (e. tourism) nær bæði yfir ferðamenn og atvinnugreinina ferðaþjónustu. Þeir sem eru í þýðinu í þessu verkefni eru því allir þeir ferðamenn sem raflína frá Hólmsárviðarkjuni myndi hafa áhrif á og allir þeir sem starfa við ferðaþjónustu sem nýtir svæðið fyrir starfsemi sína.

Ákjósanlegast hefði verið að taka úrtakið á raflínustæðinu sjálfu og þar sem raflínan yrði sýnileg þ.e. hjá Snæbýli, Núpsheiði og á hæðunum sunnan við Loðnugiljahaus. Það er hins vegar erfitt að ná til ferðafólks með spurningalista og viðtöl nema þar sem það stansar á viðkomustöðum. Á akstri eru fæstir tilbúnir til að stoppa og svara spurningum rannsækenda. Göngufólk dreifist jafnframt um mjög víðfeðmt svæði og heimtur yrðu ekki miklar ef rannsækendur myndu fara um heiðar til að leita að viðmælendum. Þetta eru vel þekkt vandamál í ferðarannsóknum. Í ljósi þessa var farin sú leið að gera tilviksrannsókn (e case study) sem byggði á úrtaki ferðamanna sem tekið var á tveimur stöðum. Á daginn var rætt við ferðamenn sem komu við á bílastæðinu í Eldgjá sem er næsti áfangastaður við fyrirhugað línustæði, en á kvöldin var rætt við ferðamenn sem gistu í Hólaskjólí sem er næsti gististaður. Þeir ferðamenn sem voru í Hólaskjólí og ætluðu í Eldgjá næsta dag voru þó ekki spurðir fyrr en daginn eftir þegar þeir komu í Eldgjá og höfðu séð meira af svæðinu og höfðu betri tilfinningu fyrir umhverfinu.

Með þessu staðarvali vantar einn hóp í úrtakið, en það eru þeir sem fara Öldufellsleið og sjá ef til vill línuna í fjarlægð af hæðunum sunnan við Loðnugiljahaus. Það úrtak var hins vegar tekið í rannsókn sem snéri að áhrifum Hólmsárviðarkjunar á ferðmennsku og útivist en þar var jafnframt spurt um áhrif raflínunnar og er gerð grein fyrir niðurstöðum þeirrar rannsóknar í Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2012). Vali á úrtaki meðal ferðaþjónustuaðila er lýst í kafla 4.3.2.

## 4.2 Spurningalistakönnun

Kannanir sem byggja á spurningalistum eru líklega algengasta rannsóknaraðferðin sem notuð er í rannsóknum á ferðamennsku og hafa að markmiði að gefa heildarmynd af fyrirbærinu. Þær henta mjög vel þegar safna skal einföldum upplýsingum um ferðahegðun, t.d. tíðni ferðar, dvalarlengd, afþreyingu, ánægjustig og öðrum einföldum upplýsingum um viðhorf fólks (Kitchin og Tate, 2000; Veal, 2006). Í þessari rannsókn var spurningalistum dreift í eina viku, dagana 13. til 19. júlí 2011 og var leitast við að ná til allra ferðamanna sem þarna voru á ferð á þessum tíma. Einhverjir kunna þó að hafa sloppið fram hjá rannsakerndum, eins og t.d. hluti þeirra sem kom með áætlunarferðinni, en vegna þess hve það stoppaði stutt í Eldgjá tókst ekki að fá svör frá nema um helmingi þeirra. Endanleg stærð úrtaksins var 437 svör.

Hönnun spurningalistans var í höndum rannsakernda, en aðilar frá verkfræðistofunni Eflu voru með í ráðum. Á listanum voru 42 spurningar og voru sumar þeirra í mörgum liðum (viðauki I). Spyrjar voru auk þess með kort af svæðinu þar sem sýnd var lega raflínunnar og staðsetning virkjunarmannvirkjanna (viðauki II) og mynd af mögulegu útliti raflínanna (2. mynd) svarendum til glöggvunar. Spurningarnar má greina í eftirfarandi 5 flokka:

1. Almennar spurningar um aldur, kyn og búsetu.
2. Spurningar sem varða dvölina á staðnum og fyrri heimsóknir, þ.e.a.s. ferðamáta, athafnir og hvaða staðir voru skoðaðir innan svæðisins.
3. Opnar spurningar fyrir athugasemdir gesta, t.d. hvað vakti sérstaka ánægju eða óánægju þeirra.
4. Spurningar sem gefa til kynna viðhorf gesta til innviða, bæði virkjana og meðfylgjandi mannvirkja sem og annarra innviða sérstaklega ætlaða ferðamönnum.
5. Spurningu í 14 liðum, sem er grunnurinn að því að geta ráðað gestum á viðhorfskvarðann og greint þá í náttúrusinna, almenna ferðamenn og þjónustusinna. Þessi spurning byggir á aðferðum Stankey (1973) og Wallsten (1988).

Spurningalistarnir voru á fjórum tungumálum: íslensku, ensku, þýsku og frönsku. Ferðamenn voru spurðir um viðhorf þeirra til virkjunarmannvirkja, þar með talið miðlunarlóna og raflína, en einnig voru ferðamenn inntir eftir viðhorfi þeirra til annarra mannvirkja, til dæmis vega og gistiaðstöðu (sjá viðauka I). Í nokkrum spurningum voru svarendur beðnir um að gefa skoðun sinni á ýmsum þáttum einkunn á bilinu 1 til 5. Þau svör voru síðan notuð til að greina skoðun svarenda, til dæmis með því að taka meðaltöl. Svörin voru slegin inn í tölfræðiforritið SPSS og niðurstöður keyrðar út úr forritinu.

### 4.3 Viðtalskannanir

Spurningalistakannanir gefa aðeins yfirborðsþekkingu á fyrirbærinu sem verið er að skoða og veita takmarkaða dýpt og skilning á hvað liggur að baki skoðunum fólks og hvernig það upplifir áfangastaðinn. Til þess að veita upp á móti því voru að auki tekin hálfstöðluð viðtöl (e. semi-structured interview) sem er líklega mest notaða eigindlega aðferðin (e. qualitative research method) (Kitchin og Tate, 2000). Með viðtölunum er hægt að kafa dýpra í upplifun og skoðanir ferðamanna og henta þær því vel með spurningalistakönnunum (Longhurst, 2010). Í viðtölunum styðst rannsakandi við fyrirfram ákveðnar spurningar sem hann vill fá svör við og fléttar þær inn í viðræðurnar. Viðtölin geta farið vítt og breitt og jafnvel út fyrir efnið, því spurningarnar eru ekki fyrirfram ákveðnar né spurðar í ákveðinni röð einsog gert er í stöðluðum viðtölum (e. structured interviews). Viðtölin voru öll hljóðrituð og afrituð að því loknu. Þau voru síðan greind og kóðuð til frekari úrvinnslu. Þær tilvísanir sem birtar eru í skýrslunni hafa verið örlítið hreinsaðar, t.d. hefur stam og hik verið lagfært auk þess sem aukaorðum eins og bara, sko og hérna hefur verið fækkað.

#### 4.3.1 Viðtöl við ferðamenn

Viðtöl voru tekin við ferðamenn í Eldgjá og við Hólaskjól dagana 13. til 19. júlí 2011 af Önnu Dóru Sæþórsdóttur. Ferðamenn voru spurðir hvers vegna þeir ferðuðust um svæðið og hvað heillaði þá þar, en jafnframt voru þeir spurðir um viðhorf sitt til virkjana og raflína sem og annarra mannvirkja (sjá viðtalsramma í viðauka II). Við val á úrtaki viðmælenda var leitast við að ná til fjölbreytts hóps, með tilliti til þjóðernis, ferðamáta, kyns og aldurs. Rætt var við tuttugu og sex ferðamenn, tuttugu erlenda og sex íslenska (4. tafla). Viðtöl við erlendu ferðamennina fóru fram á ensku, þýsku eða skandinavísku. Erlendu ferðamennirnir voru allir nema einn frá Evrópu, en sá var frá Ísrael. Rætt var við sjö Þjóðverja, fjóra Svisslendinga, tvo Hollendinga, tvo Frakka, tvo Breta og tvo Svía. Þar sem vitnað er í viðtölin hafa þau viðtöl sem fóru fram á þýsku og skandinavísku verið þýdd á íslensku, en þau sem voru á ensku eru látin halda sér á ensku. Íslensku ferðamennirnir voru frá Reykjavík, Hornafirði, Vík í Mýrdal og Akureyri. Viðmælendur voru á aldrinum 28-68 ára. Kynjaskipting viðmælenda var þannig að sextán voru karlmenn og tíu konur. Sumir viðmælenda voru í áætlunarferðum, aðrir í skipulögðum hópferðum sem ýmist voru fjölmennar eða fámennar, sumir voru á jeppum, aðrir fótgangandi eða á hjólum. Viðmælendur höfðu víðtæka menntun. Í hópi erlendu ferðamannanna voru m.a. doktorsnemar, arkitektar, verkfræðingar, læknar, tölvunarfræðingar, forstjóri, efnafræðingur, bílasali, ljósmóðir, ráðgjafi og sérfræðingur í olíugeiranum. Í hópi Íslendinga voru m.a. kennari, eldvarnareftirlitsmaður,

skrifstofumaður, bankastarfsmaður, trillusjómaður, tónlistarmaður og leiðsögumaður. Meðallengd viðtalanna var 9½ mínúta.

4. tafla. Ferðamenn sem rætt var við.

<i>Erlendir ferðamenn</i>	<i>Íslenskir ferðamenn</i>
Þýskur (kvk) starfsmaður í fjárfestingarbanka (41 árs)	Íslenskur (kk) tónlistarkennari og leiðsögumaður (55 ára)
Þýskur (kk) efnafræðingur (40 ára)	Íslenskur (kvk) kennari (49 ára)
Þýskur (kk) landslagsarkitekt (31 árs)	Íslenskur (kk) eldvarnarefirlitsmaður (49 ára)
Þýskur (kvk) landslagsarkitekt (29 ára)	Íslenskur (kvk) skrifstofumaður (56 ára)
Þýskur (kvk) læknir (68 ára)	Íslenskur (kvk) bankastarfsmaður (41 árs)
Þýskur (kk) doktorsnemi (30 ára)	Íslenskur (kk) trillusjómaður (43 ára)
Þýskur (kk) doktorsnemi (32 ára)	
Svissneskur (kk) læknir (49 ára)	
Svissneskur (kk) forstjóri (59 ára)	
Svissneskur (kk) bílasali (37 ára)	
Svissneskur (kk) bankastarfsmaður (38 ára)	
Hollenskur (kk) skólastjóri (59 ára)	
Hollenskur (kvk) tölvunarfræðingur (33 ára)	
Frönsk (kvk) ljósmóðir (47 ára)	
Franskur (kk) tölvunarfræðingur (40 ára)	
Breskur (kvk) ráðgjafi (48 ára)	
Breskur (kk) sérfræðingur í olíugeiranum (35 ára)	
Sænskur (kvk) verkfræðingur (50 ára)	

Nánari lýsing á viðmælendum:

*Erlendir ferðamenn:*

- Fjörutíu og eins árs þýsk kona sem vinnur í fjárfestingarbanka. Hún og vinkona hennar voru á ferð um Fjallabak á jeppa og voru búnar að heimsækja Landmannalaugar og Hólaskjól.
- Fertugur þýskur karlmaður, menntaður efnafræðingur og starfar í lyfjafyrirtæki. Hann var einn á ferð og ók um á jeppa.
- Þýskur karlmaður, þrjátíu og eins árs, sem vinnur sem landslagsarkitekt og kona hans tuttugu og níu ára sem starfar einnig sem landslagsarkitekt. Þau voru í þriggja vikna ferð um landið og ferðuðust um á jeppa. Þau eyddu töluverðum tíma á hálendinu og fóru þangað í dagsferðir. Nú gistu þau á Kirkjubæjarklaustri.
- Þýsk 68 ára kona sem vinnur sem læknir. Hún ferðaðist með rútu í skipulagðri hópferð og var að koma norður Skaftártungu og á leiðinni um Fjallabaksleið nyrðri til Landmannalauga.
- Þrítugur doktorsnemi frá Þýskalandi sem ferðaðist á hjóli ásamt félagamönnum sínum. Hann var í sinni fyrstu ferð til Íslands.

- Þrjátíu og tveggja ára doktorsnemi frá Þýskalandi sem ferðaðist á hjóli ásamt félagi sínum (hér að ofan), en var í sinni fjórðu Íslandsferð. Hann hafði ferðast mikið um hálendið í fyrri ferðum sínum.
- Svissneskur læknir, 49 ára karlmaður. Hann var á ferð í skipulagðri hópferð þar sem var gíst tvær nætur í Landmannalaugum en ekið til Eldgjár og dvalið þar hluta dags.
- Svissneskur karl, 59 ára, forstjóri. Hann var á ferð með syni sínum og óku þeir um á jeppa.
- Svissneskur bílasali, 37 ára. Hann var á ferð með vinum sínum og óku þeir um á jeppa.
- Þrjátíu og átta ára svissneskur karlmaður sem starfar í banka. Hann hafði verið á ferð um Ísland í tvær vikur og síðustu vikunni ætlaði hann að eyða á hálendinu. Hann var á leið með rútu frá Skaftafelli í Landmannalaugar, en þaðan ætlaði hann að ganga Laugavegin og Fimmvörðuháls að Skógum.
- Hollenskur 59 ára karlmaður sem stýrir skóla fyrir heyrnalaus. Hann og kona hans voru að koma með rútu frá Landmannalaugum og ætluðu að gista á Kirkjubæjarklaustri næstu nótt. Þau voru í fimm daga Íslandsferð og ferðuðust um suðurhluta landsins.
- Hollenskur tölvunarfræðingur, 33 ára kona. Hún og ferðafélagar hennar höfðu undanfarnar tvær vikur gengið um hálendið og tjölduðu þar sem hentaði hverju sinni. Ferðin hófst við Heklu og þau búin að ganga um Fjallabak, m.a. Landmannalaugar og komu þaðan í Eldgjá.
- Frönsk ljósmóðir, fjörutíu og sjö ára gömul. Hún ferðaðist á jeppa ásamt manni sínum.
- Franskur tölvuverkfræðingur, 40 ára karlmaður. Hann var í sex daga gönguferð ásamt sex öðrum um Stór-Fjallabakssvæðið þar sem farangrinum var ekið á milli áfangastaða. Ferðin hófst við Heklu og lauk við Eldgjá og var þetta síðasti dagur ferðarinnar.
- Fjörutíu og átta ára bresk kona sem starfar sem rekstrarráðgjafi. Hún og maður hennar (hér að neðan) voru í fimm daga skipulagðri ferð um hálendið ásamt 14 öðrum. Ferðast var í rútu og gíst í fjallaskálum, en farið í gönguferðir út frá þeim. Þau höfðu að mestu verið utan alfaraleiðar og höfðu gengið frá Langasjó í Skælingja.
- Breskur sérfræðingur sem starfar í olúidnaði, 35 ára karlmaður. Eiginmaður konunnar hér að ofan.
- Fimmtug sænsk kona sem er verkfræðingur. Hún og maður hennar (hér að neðan) höfðu gíst í Hólaskjólí en voru á leið í Landmannalaugar. Þau óku um á jeppa.
- Sænskur karl. Fjörutíu og níu ára gamall verkfræðingur. Hann var á ferð í jeppa með konu sinni (sjá hér að ofan).

- Tuttugu og átta ára doktorsnemi í erfðafræði frá Ísrael. Hann var á leið í rútu inn í Landmannalaugar og ætlaði að ganga Laugavegin. Hann var búinn að ferðast um landið undanfarinn mánuð og ganga mikið, meðal annars um Hornstrandir og Snæfellsnes.

#### *Íslenskir ferðamenn:*

- Fimmtíu og fimm ára tónlistarkennari og leiðsögumaður frá Akureyri. Var á ferð með konu sinni (sjá hér að neðan). Þau eru miklir útivistarunnendur og voru að koma í Eldgjá í annað sinn. Þau gistu í bústað á Kirkjubæjarklaustri og óku þaðan inn á hálendið.
- Fjörutíu og átta ára kennari frá Akureyri. Hún ferðaðist með manni sínum og vinum (sjá hér að ofan).
- Eldvarnareftirlitsmaður, 49 ára frá Höfn í Hornafirði. Hann var þarna þar sem hringvegurinn var lokaður, en hann hafði alltaf langað að koma í Eldgjá. Hann notaði því þetta tækifæri til að fara Fjallabaksleið nyrðri frekar en að láta ferja sig yfir Múlakvísl.
- Fimmtíu og sex ára skrifstofukona sem var á ferð með frönskum vinum sínum. Þau ákváðu að fara um Fjallabaksleið nyrðri vegna þess að hringvegurinn var lokaður. Þau voru á leiðinni austur og höfðu komið við í Landmannalaugum. Áður höfðu þau farið á Hvammstanga og í Mývatnssveit.
- Kona frá Höfn í Hornafirði sem vinnur í banka. Fjörutíu og eins árs að aldri. Hún var á leið með manni sínum (sjá hér að ofan) í bústað á Laugarvatni og ákváðu að fara Fjallabaksleið þar sem hringvegurinn var lokaður við Múlakvísl.
- Fjörutíu og þriggja ára trillusjómaður frá Höfn í Hornafirði sem var á ferð með konu sinni. (sjá hér að ofan).

### **4.3.2 Viðtöl við ferðþjónustuaðila**

Þýðið fyrir þann hluta rannsóknarinnar sem snýr að ferðþjónustunni er eins og áður segir allir þeir sem starfa við ferðþjónustu og nýta svæðið undir starfsemi sína. Erfitt er að gera heildarlista yfir þá þar sem rekstraaðilar í ferðþjónustu eru ekki skráðir með tilliti til þeirra svæða sem viðskiptavinir þeirra ferðast um, eða sem þeir eru með beinar ferðir eða rekstur á. Því var farin sú leið að styðjast við markvissa úrtaksaðferð (e. purposive strategy sample) þar sem leitast var við að tala við þá sem rannsakendur vissu að hefðu beinna hagsmuna að gæta, auk þess sem notast var við sjóbolta úrtak (e. snowball sampling) þar sem viðmælendur bentu rannsakendum á aðra aðila sem eru með rekstur á svæðinu. Tekin voru viðtöl við 18 ferðþjónustuaðila, sjö þeirra búa í nágrenni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, þ.e. í Skaftárhreppi og Mýrdal, tveir í Rangárþingi Eystra og níu á höfuðborgarsvæðinu (5. tafla). Fimm viðmælendanna selja gistingu í nágrenninu

en aðrir skipuleggja ýmis konar ferðir um svæðið. Sjö þeirra eru með langar gönguferðir um svæðið og sex eru með jeppaferðir. Rætt var við tvo aðila sem eru með hestaferðir um svæðið, báðir fara mikið um Skaftártungu, en annar fer auk þess stundum Öldufellsleið. Mjög margir ferðaskipuleggjendur eru með ferðir í Eldgjá og aka þá um Skaftártungu og Fjallabak nyrðra og er sú leið meðal annars inni á daglegri sumarátun Kynnisferða. Vegna stærðar þýðisins var ekki mögulegt að ræða við þá alla. Um Öldufellsleið eru hins vegar ekki fastar áætlunarferðir og miðað við Fjallabak nyrðra nýta tiltölulega fáir svæðið. Því var nokkuð auðvelt að ná utan um alla rekstaraðila sem hafa hagsmuna að gæta á Öldufellsleið og var rætt við þá alla. Þeir sem nýta suðursvæðið nýta einnig norðurhluta svæðisins, þ.e. svæðið þar sem raflínan myndi verða sýnileg og voru þeir því einnig látnir mynda úrtak þeirra ferðaþjónustuaðila sem raflínan myndi hafa áhrif á. Þeir sem eru með ferðir um fyrirhugað virkjunarsvæði og rætt var við eru: Hálandisferðir, Íslenskir fjallaleiðsögumenn, Fjallabak, Artic Adventures, Ísafold, Kynnisferðir, Íshestar, ferðafélögin Útivist og Ferðafélag Íslands og fyrirtækin í nágrannasveitarfélaginu Mýrdalshreppi, þ.e. Katla Truck, South Coast Adventure, aðilar í Ketilsstaðaskóla og hestaleigan í Skálakoti undir Eyjafjöllum.

5. tafla. Viðmælendalisti við ferðaþjónustuaðila.

Ársæll Hauksson, eigandi South Coast Adventure	Jón Baldur Þorbjörnsson, Ísafold
Einar Bollason, eigandi Íshesta	Ólafur Örn Haraldsson, forseti Ferðafélags Íslands
Einar Torfi Finnsson, framleiðslustjóri hjá Íslenskum fjallaleiðsögumönnum	Karl Rafnsson, hóteltjóri á Hótel Klaustri
Elín Þorgeirsdóttir, Gistiheimilinu í Hrífunesi	Ósk Vilhjálmisdóttir, eigandi og leiðsögumaður hjá Hálandisferðum
Gísli Kjartansson, eigandi Hótel Geirlands	Phillip Patay Pétursson, stofnandi og eigandi ferðaskrifstofunnar Fjallabaks
Guðjón Þorsteinn Guðmundsson, Katla Truck	Skúli H. Skúlason, framkvæmdastjóri hjá Útivist
Guðmann Ísleifsson og Trausti Ísleifsson, eigendur Hólasports	Sólveig Nikulásdóttir, hjá Iceland Travel
Guðmundur Viðarsson, bóndi. Rekur hestaleigu og fer í hestaferðir frá Skálakoti	Torfi G. Yngvason, framkvæmdastjóri Artic Adventures
Hadda Björk Gísladóttir, eigandi Hrífunes Guesthouse/Iceland photo tours	Þórarinn Þór, markaðs og sölustjóri hjá Kynnisferðum/Reykjavík Excursions
Jóhann Vignir Hróbjartsson, Ketilsstaðaskóla	

Nánari lýsing á viðmælendum:

- Ársæll Hauksson, eigandi fyrirtækisins South Coast Adventure sem var stofnað fyrir þremur árum. Fyrirtækið býður upp á dagsferðir á jeppum og gerir fyrst og fremst út frá Hamragörðum sem er tjaldsvæði undir Eyjafjöllum. Flestar ferðir fyrirtækisins eru í Þórsmörk, en þangað er farið nánast daglega. Auk þess er boðið upp á ferðir um nágrenni Eyjafjallajökuls og Mýrdalsjökuls og er ýmist farin Öldufellsleið eða Skaftártunga.

- Einar Torfi Finnsson hjá Íslenskum fjallaleiðsögumönnum, sem sérhæfa sig í göngu- og jeppaferðum, mikið til á fáförnum slóðum. Þeir nota Skaftártunguveg mikið sem ferðaleið á leiðinni inn á eða frá Fjallabaki auk þess sem nokkrar af ferðum þeirra fara Öldufellsleið. Stóra djásn gönguferða fyrirtækisins er ferðin „Frá strönd til strandar“ en hún hefst norður í Ásbyrgi og liggur þvert suður yfir miðhálandið. Loka hlekkur ferðarinnar er frá Eldgjá, um Hólaskjól, Álftavötn, Brytalæki og suður með Öldufelli, meðfram Öldufellsjökli og endar í Vík í Mýrdal.
- Einar Bollason hjá Íshestum sem er stærsta hestaleiga landsins og er með ferðir um Fjallabak syðra þar sem riðið er upp úr Fljótshlíð, að Einhyrningi, í Emstrur og þaðan austur Mælifellsand, um Brytalæki og í Álftavötn, þaðan í Lambaskarðshóla (Hólaskjól) og síðan niður í Skaftárdal. Einstaka ferðir fara einnig Öldufellsleið.
- Elín Þorgeirsdóttir sem ásamt eiginmanni sínum, Borgari Þorsteinssyni (sem ekki var við þegar viðtalið var tekið) hefur rekið gistiheimili í Hrífunesi í Skaftárhreppi frá árinu 2007, en gistiheimili hefur verið rekið í Hrífunesi í um 20 ár. Opið er á sumrin, frá júní til ágúst. Á öðrum árstíma eru þau hjónin með ferðir fyrir Íslendinga til Austur-Afríku í gegnum ferðaskrifstofuna Afríka ævintýraferðir. Í Afríku kynntust þau áfangastöðum sem byggja á hugmyndafræði visthæfrar ferðamennsku (*ecotourism*). Þar hafa verið reist safarí tjöld þar sem gestirnir upplifa mikla nálægð við náttúruna en hafa samt töluverðan lúxus eins og salerni og sturtu inn í „tjaldinu“. Hjónin hafa hug á að útfæra þessa hugmynd í Hrífunesi og eru langt komin með þá útfærslu.
- Gísli Kjartansson rekur Hótel Geirland í Skaftárhrepp. Hann keypti nýlega fjallatrúkk og býður upp á ferðir um hálandið í nágrenninu, eins og t.d. til Lakagíga, í Eldgjá, að Langasjó og mögulega um Öldufellsleið. Hann hefur ekki gert mikið til að selja ferðirnar, þ.e. það eru fyrst og fremst einstaka næturgestir á hótelinu sem fara í ferðirnar.
- Guðjón Þorsteinn Guðmundsson hjá Katla Truck er með dagsferðir frá Vík þar sem ekið er hringinn í kring um Mýrdalsjökul, ýmist um Öldufellsleið eða Skaftártungu. Ferðin tekur um átta tíma og er í boði daglega. Stoppað er víða á leiðinni og farið í styttri gönguferðir. Flestir viðskiptavinanna eru á eigin vegum á ferð um láglandið, en ákveða að fara í dagsferð inn á hálandið þegar þeir eru komnir á Suðurlandið og reka augun í auglýsingu frá honum. Farþegarnir eru aðallega þýskumælandi.
- Guðmann Ísleifsson og Trausti Ísleifsson reka Hólasport sem er tveggja ára gamalt fyrirtæki og gerir út frá Hótel Laka í Skaftárhreppi. Boðið er upp á jeppa- og fjórhjólaferðir, m.a. inn á Lakasvæðið og í Núpstaðaskóg og einnig fjórhjólaferðir um



Landbrotshóla. Þeir hafa fram að þessu ekki verið með ferðir um umrætt áhrifasvæði Hólmsárvirkjunar og meðfylgjandi raflínu, en telja slíkt þó vel mögulegt í framtíðinni.

- Guðmundur Viðarsson bóndi í Skálakoti undir Eyjafjöllum er með hestaferðir í kringum Mýrdalsjökul. Hann fer oftast um Skaftártungu en þó stundum Öldufellsleið og ræðst það meðal annars af að gistirými í skálanum við Hólmsárfoss er takmarkað. Guðmundur er bæði með eigin ferðir en sér einnig um ferðir fyrir Eldhesta. Hann rekur einnig gistaðstöðu í Skálakoti sem og hótél í Vík í Mýrdal, auk þess sem hann rekur hestaleigu allt árið um kring.
- Hadda Björk Gísladóttir er með þjónustu fyrir erlenda ljósmyndara sem koma til að mynda íslenska náttúru. Hún og eiginmaður hennar bjóða upp á pakkaferðir fyrir ljósmyndara þar sem allt er innifalið, allt frá því að sækja ferðamennina út á flugvöll, aka þeim um landið, veita leiðsögn ásamt mat og gistingu að Hrífunesi. Mest ferðast þau um Fjallabak, Langasjó, Landmannalaugar og Lakasvæðið og fara ýmist veginn um Skaftártungu, Snæbýlisheiði eða um Öldufellsleið. Á veturna fara þau einnig með hópa um suðurströndina og austur að Jökulsárlóni og er aðalbækistöðin þá í Hrífunesi. Gistiþjónustan stendur einnig öðrum ferðalöngum til boða, hvort sem er á eigin vegum, eða fyrir minni hópa á vegum ferðaskrifstofa.
- Jóhann Vignir Hróbjartsson hefur ásamt eiginkonu sinni, bróður og mágkonu gert upp Ketilstaðaskóla í Mýrdalshreppi sem gististað. Þegar viðtalið var tekið í sumarbyrjun var verið að leggja lokahönd á frágang á síðustu herbergunum, en önnur voru komin í útleigu. Auk þess að bjóða upp á gistingu eru þeir bræður með jeppaferðir um svæðið í kringum Mýrdalsjökul og um Fjallabak og er fyrst og fremst um að ræða dagsferðir.
- Jón Baldur Þorbjörnsson hjá Ísafold fer í jeppaferðir og gjarnan með ljósmyndarahópa um hálendið m.a. um Fjallabak syðra, Öldufellsleið, um Skaftártungu og Eldgjá og víðar að Fjallabaki.
- Karl Rafnsson er hótélstjóri á Hótél Klaustri sem er eitt af Ícelandair hótélunum á landsbyggðinni. Þar er gisting fyrir um 100 manns og margir af hans gestum ferðast um Fjallabakssvæðið, sérstaklega Eldgjá.
- Ólafur Örn Haraldsson er forseti Ferðafélags Íslands sem er með mikla starfsemi að Fjallabaki. Starfsemin felst í rekstri á skálagistingu, gönguferðum og jeppaferðum. Torfajökulssvæðið er mest nýtt, en einnig er töluvert af ferðum um Fjallabak nyrðra og syðra m.a. nærri fyrirhugaðri virkjun og raflínustæðinu. T.d. eru gönguferðir um Eldgjá, Álftavötn og þaðan suður með Hólmsá. Önnur ferð hefst í Landmannalaugum og fer þaðan um Jökulgil í Hattver, í Strútslaug, niður með Hólmsárlóni og suður Öldufellsleið.

Í upphafi eða lok ferðar, þ.e. þegar farið er inn á Fjallabak og Torfajökulssvæðið er ýmist ekið um Skaftártunguveg eða Öldufellsleið.

- Ósk Vilhjálmsdóttir er einn af eigendum Hálandisferða sem sérhæfa sig í gönguferðum utan alfaraleiðar. Hún hefur gengið mikið um áhrifasvæði Hólmsárvirkjunar, sérstaklega með franska ferðamenn og fer þá gjarnan í tólf daga gönguferðir. Síðustu þrjá daga þeirrar ferðar er gengið frá Hólmsárbotnum, meðfram Hólmsá og Hólmsárlóni að Rauðabotni, þaðan í Brytalæki og síðan Öldufellsleið að Hólmsárfossi. Ósk hefur einnig gengið mikið um alla Eldgjá og þaðan í vestur inn á Torfajökulssvæðið.
- Phillip Patay Pétursson hjá Fjallabaki ehf. er einn af frumkvöðlum ferðaþjónustunnar í fjallaferðum, en hann hóf störf í ferðaþjónustu fyrir 35 árum og hefur mikið farið með gönguhópa á þessar slóðir undanfarin 15 ár. Hann var lengi eini ferðaþjónustuaðilinn sem nýtti svæðið, en aðalstarfsemi hans er þó á hinu eiginlega Fjallabakssvæði, vestar og norðar. Hann er með ýmsar ferðir sem fara frá Hólmsárlóni í Hólaskjól og sumar þeirra fara suður með Öldufellsleið og lýkur gjarnan við Hólmsárfoss. Þá notar hann oft gístaðstöðuna hjá Hólmsárfossi. Þetta eru aðallega fámennar ferðir og algengt að 6 til 12 manns séu í hverri ferð.
- Skúli H. Skúlason er framkvæmdastjóri ferðafélagsins Útivist. Félagið rekur skálagistingar t.d. við Álftavötn og er með fjölbreyttar göngu og jeppaferðir á svæðinu
- Sólveig Nikulásdóttir vinnur hjá Iceland Travel sem er ein stærsta ferðaskrifstofa landsins. Farþegar á þeirra vegum fara mikið um Fjallabak nyrðra í Eldgjá og Landmannalaugar en lítið sem ekkert um Fjallabak syðra eða Öldufellsleið.
- Torfi G. Yngvason hjá Arctic Adventures, sem sérhæfir sig í ýmiss konar ævintýraferðum (m.a. rafting, gönguferðum og jeppaferðum) og eru með þeim stærstu á sínu sviði hér á landi. Undanfarin ár hefur fyrirtækið verið með raftingferðir niður Hólmsá og ýmsar gönguferðir um Eldgjá og Fjallabak og fara sumar þeirra um Öldufellsleið. Vegurinn um Skaftártungu er mikið farinn auk þess er nokkuð um að jeppaferðirnar fari um Öldufellsleið.
- Þórarinn Þór markaðs- og sölustjóri hjá Kynniferðum (Iceland Excursion) segir umrætt svæði vera nýtt mjög mikið og einkum á tvennan hátt. Annars vegar er um að ræða áætlunarferðina sem fer Skaftártunguveg og Fjallabaksleið nyrðri þar sem komið er við í Eldgjá og Landmannalaugum. Hins vegar eru jeppa- og trukkaferðir sem fara ýmist Fjallabaksleið nyrðri eða syðri og er meðal annars komið við í Álftavötnum, Álftavatni, Emstrum og Landmannalaugum.

Viðtölin á Suðurlandi voru tekin af Önnu Dóru Sæþórsdóttur og Rögnvaldi Ólafssyni dagana 2. til 4. júlí og viðtölin í Reykjavík voru tekin af Önnu Dóru, Rögnvaldi og Þorkeli í september og var meðallengd þeirra 32½ mínúta. Viðmælendur voru spurðir hvers konar starfsemi þeir rækju á svæðinu, hvaða ferðamenn kæmu til þeirra, hverju þeir væru að sækjast eftir og hvaða áhrif fyrirhuguð Hólmsárvirkjun og raflínan frá henni að Sigöldulínu 4 og myndu hafa á starfsemi þeirra. Í viðtölum voru lögð til grundvallar kort af fyrirhuguðum framkvæmdum svo viðmælendur gætu betur áttað sig á þeim og sýnt rannsakanda hvar framkvæmdirnar hefðu mest áhrif. Lögð var sérstök áhersla á eftirtalin þemu (sjá viðtalsrammann í viðauka III):

- Núverandi nýting svæðisins (hversu mikið notað, hvers konar ferðir og ferðamenn).
- Aðdráttarafl svæðisins og sérstaða þess sem ferðamannasvæðis.
- Þolir svæðið fleiri ferðamenn og aukin umsvif ferðaþjónustunnar.
- Hvers konar mannvirki eru viðeigandi.
- Framtíðarsýn og framtíðarmöguleikar fyrir ferðaþjónustu á svæðinu.
- Viðhorf til hugmyndar um Hólmsárvirkjun og meðfylgjandi mannvirkja og möguleg áhrif þeirra á ferðamennsku.
- Viðhorf til raflínu vegna Hólmsárvirkjunar og möguleg áhrif hennar á ferðamennsku.

## 4.4 Mat á fjölda ferðamanna og ferðamynstri með umferðateljum

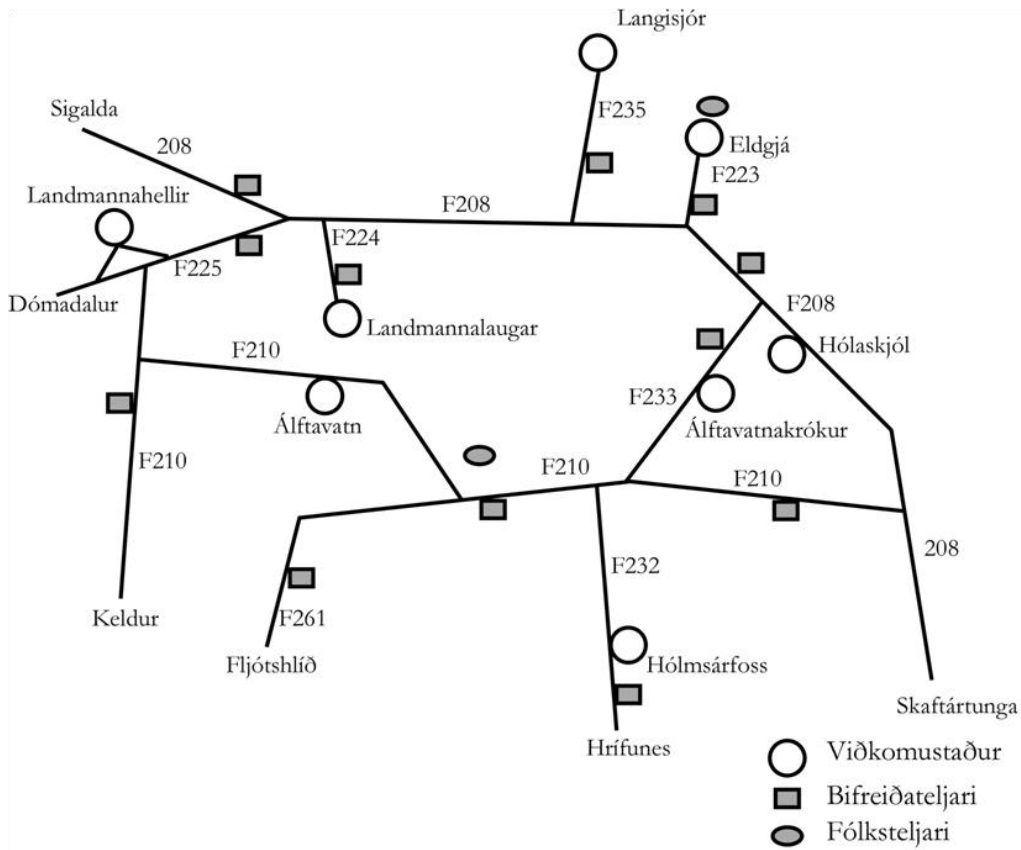
### 4.4.1 Markmið talninganna

Þekking á fjölda ferðamanna og hvernig hann dreifist í tíma og rúmi er hluti af grunnupplýsingum um ferðamennsku. Þessi þekking hefur verið afar takmörkuð hér á landi fram til þessa. Hagstofan safnar upplýsingum um fjölda gistinátta, en þær er eingöngu hægt að fá greindar eftir landshlutum nema að fengnu skriflegu leyfi viðkomandi rekstraraðila. Í sumum spurningakönnunum er tiltekið úrtak spurt hvort viðkomandi hafi heimsótt ákveðna staði og með hliðsjón af því er hægt að áætla fjöldann sem þangað kemur. Það gefur þó takmarkaða mynd því slíkar kannanir snúa oft annars vegar að erlendum ferðamönnum eða hins vegar að innlendum, en sjaldnast báðum í einu. Spurningakannanir eru auk þess takmarkaðar að því leyti að þær byggja á minni og þekkingu ferðafólks á staðhættum og örnefnum (Wolf, Hagenloh og Croft, 2012). Erlendis eru talningar á bifreiðum og fólki með sérstökum talningartækjum mikið notaðar til þess að fylgjast með álagi á ferðamannstaði og bandarísku þjóðgarðarnir og þjóðskógarnir hafa gefið út nákvæmar leiðbeiningar um hvernig eigi að framkvæma slíkar talningar (Watson, 2000). Slíkt hefur ekki verið mikið notað hér á landi. Þó hafa höfundar þessarar skýrslu nýtt þessa tækni við rannsóknir við Laka árið 2007 (Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson, 2009)

og á Kili árið 2009 í samstarfi við Vegagerðina. Þá hefur verið fylgst með umferð fólks og bifreiða í Skaftafelli síðan árið 2009 og í Jökulsárgljúfrum frá árinu 2010 í samstarfi við Vatnajökulsþjóðgarð.

Í ljósi mikilvægis Fjallabaks fyrir ferðapjónustuna voru gerðar umfangsmiklar rannsóknir á umferð að Fjallabaki sumarið 2011 innan verkefnis sem kallast „Áætlun um ferðamennsku á miðhálandi Íslands“. Farin var sú leið að nota 12 teljara til að meta fjölda bifreiða sem fara ákveðna leið og 2 teljara til að meta fjölda göngumanna. Bifreiðar voru taldar á öllum aðkomuleiðum að Fjallabaki, þ.e. á aðkomuleiðum að Fjallabaksleið syðri, F210 og að Fjallabaksleið nyrðri, F208 og að auki á mörgum leiðum innan svæðisins (10. mynd). Einn af teljurunum var á Öldufellsleið, F232, um 2,5 km norðan vegamóta við Hrífunesveg, veg 209, til að meta fjölda ferðamanna sem fer um fyrirhugað virkjunarsvæði Hólmsár. Til á átta sig á þeim fjölda sem fer um það svæði sem raflínan frá Hólmsárvirkjun lægi um voru einnig settir upp teljarar á Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli, á F233 um Álftavatnkrók, á Fjallabaksleið nyrðri, F208 skammt sunnan Ströngukvíslar og á afleggjaranum inn að Eldgjá, F223.

Markmiðin í þessum kafla eru að gefa greinargóða mynd af umferð ferðafólks og fjölda ferðamanna, annars vegar á fyrirhuguðu virkjunarsvæði og hins vegar á áhrifasvæði virkjunarinnar, þ.e. á Stór-Fjallabakssvæðinu. Því eru sérstaklega teknar fyrir þær leiðir sem mestu máli skipta í sambandi við fyrirhugaða virkjun og raflínu sem frá henni myndi liggja, en það eru leiðirnar Fjallabaksleið nyrðri (F208) sunnan Eldgjár, Fjallabaksleið syðri (F210) við Snæbýli, F232 um Álftavatnkrók, Öldufellsleið (F232), og Fjallabaksleið syðri (F210) á Mælifellssandi. Fyrirhuguð raflína vegna Hólmsárvirkjunar myndi fara yfir bæði F208 og F210 og líklegt er að ferðafólk á F232 sjái línuna tilsýndar.



10. mynd. Talningarstaðir að Fjallabaki sumarið 2011.

#### 4.4.2 Tækin

Bifreiðateljararnir sem eru notaðir skynja farartæki með segulskynjara sem skynjar breytingu á segulsviði jarðar þegar farartæki fara hjá. Því þarf ekki slöngur yfir veg eða víra undir vegyfirborð eins og á þeim teljum sem mest hafa verið notaðir hér á landi hingað til, heldur nægir að koma tækinu fyrir í vegkanti og skynja þeir þá farartæki sem eru í allt að 6 m fjarlægð frá teljaranum. Teljararnir eru litlir, um 10x15x5cm, í vatnspéttum plastkassa. Teljurunum var komið fyrir í kassa úr vatnspólnum mótakrossviði sem festir voru við staura sem grafnir voru niður í vegkantinn og faldir með grjóti eða torfi (11. mynd). Rafhlöður þeirra endast í hálf t eða heilt ár.



11. mynd. Bifreiðateljara komið fyrir í vegkanti við Eldgjá.

Allir teljararnir eru stilltir á að skrá á hverjum heilum tíma allar bifreiðar sem hafa farið hjá síðustu klukkustund. Þeir geyma gögnin og hafa nægilegt minnisrými til að geyma talningu á klukkustundar fresti í heilt ár. Þó er ráðlegt að lesa af þeim á nokkurra mánaða fresti til að tryggja að ekki tapist of mikið af gögnum ef tæknileg vandamál koma upp. Teljararnir gera ekki mun á stórum og litlum farartækjum, t.d. ekki hópferðabifreiðum og einkabifreiðum. Teljararnir telja allar bifreiðar sem fara um veginn, í báðar áttir og ekki er hægt að skilja á milli umferðar eftir stefnu.

Tækin eru frekar auðveld að setja upp og vinna með. Velja þarf talningarstaðina af nokkurri kostgæfni, bæði þannig að talið sé á stöðum sem skipta máli og eins er æskilegt að teljararnir séu þar sem ekið er á jöfnum hraða og helst þar sem litlar líkur eru á að bílar séu að mætast rétt hjá teljurunum, en þá gætu tvær bifreiðar talist sem ein. Það getur verið erfitt að ákveða hve langt inni á leiðum teljarar eru settir niður. Oft er hagkvæmt vegna aflesturs og eftirlits að setja þá skammt inni á leiðinni. Það getur hins vegar boðið upp á að fólk fari inn á leiðina framhjá teljaranum en hætti við og fari tilbaka aftur og bifreiðar teljist þar með tvisvar, án þess að fara í raun inn á svæðið. Þetta getur t.d. gerst þar sem slóðar eru vel færir framan af en versna síðan, eða það kemur erfitt vað sem bílstjórar treysta sér ekki í. Á þeim stöðum að Fjallabaki sem talið var er helst hættu á því á Öldufellsleið og Fjallabaksleið nyrðri, F208, við Ströngukvísl. Á báðum stöðum er sæmilega fært fólksbílum upp fyrir teljarana en vöð eru skammt innan við þá. Ekki er þó að sjá á gögnum að þetta hafi reynst mikið vandamál.

#### 4.4.3 Meðhöndlun gagnasafnsins

Þar sem teljararnir skrá á klukkutíma fresti allan sólarhringinn safnast upp mikið af gögnum sem erfitt getur verið að fá yfirlit yfir. Til að fá sem best yfirlit yfir umferðina er unnið úr þeim á ýmsan hátt og segir hver úrvinnsla sína sögu:

1. Heildarfjöldi á sólarhring. Með því má sjá sveiflur sem verða vegna t.d. frídags verslunarmanna, veðurfars og hvenær mesta umferðin er.
2. Heildarumferð yfir allt ferðamannatímabilið.
3. Dreifing umferðar eftir tíma sólarhrings, reiknað fyrir hverja klukkustund. Þessi sýn gefur hugmynd um hvenær sólarhringsins er háannatími sem varpar meðal annars ljósi á hámarksálag á salerni og aðra innviði.
4. Dreifing umferðar eftir vikudögum. Með þessari sýn má t.d. sjá hvort umferð er önnur um helgar en á virkum dögum, eða hvort umferðin sé meiri ákveðna vikudaga en aðra.
5. Reiknað meðaltal á vikutímabili. Með því fæst betri yfirsýn yfir hvernig umferðin breytist yfir sumarið án þess að sveiflur milli daga trufla.

Ferðatímabil á hálendi Ísland hefst þegar snjóa leysir og land þornar, venjulega á bilinu frá 20. júní til 14. júlí (Vegagerðin, 2012a). Því lýkur síðan um 20. september. Misjafnt er hvenær snjór lokar vegum, en það er að jafnaði einhvern tíman frá miðjum september fram í miðjan október. Hér er gert ráð fyrir að ferðatímabilið hefjist þegar vegir opna og því ljúki í lok september. Þegar talningagögnin eru skoðuð sést að umferð á hinum ýmsu stöðum að Fjallabaki breytist á mjög svipaðan hátt á öllum talningarstöðum, rís skarpt þegar vegir opnast, er nokkuð jöfn í júlí og fram í ágúst, en fellur síðan jafnt og þétt síðari hluta ágústs og fram í september, en síðari hluta september eru fáir á ferli og umferðin sækir gjarnan í fasta lága tölu

Á þeim stöðum þar sem ekki er talið yfir allt tímabilið er meðaltal talningaferlanna á svæðinu notað til þess að áætla fjölda þá daga sem talningar ná ekki yfir. Svipuð aðferðafræði er notuð af Vegagerðinni í svonefndum skynditalningum (Vegagerðin, 2012b) þar sem stuttar talningar eru bornar saman við talningarstað á norðanverðum Kjalvegi við Kolku (nr. 1381) þar sem talið er allt árið og frá þeim samanburði reiknað það sem Vegagerðin kallar sumardagsumferð (SDU), meðalumferð á dag mánuðina júní, júlí, ágúst og september, vetrardagsumferð (VDU), meðalumferð á dag mánuðina janúar, febrúar, mars og desember og ársdagsumferð (ÁDU), meðalumferð á dag yfir árið. Skoðað var hvort nýta mætti skilgreiningar og aðferðir Vegagerðarinnar, en þær reyndust of grófar til að nýtast til að segja til um ferðamynstur ferðamanna þennan stutta tíma sem ferðast er á hálendinu.

## 5 Umferðartalningar

### 5.1 Framkvæmd talninganna sumarið 2011

Sumarið 2011 voru bifreiða taldar á 12 stöðum að Fjallabaki og voru fyrstu teljararnir settir upp um miðjan júlí og þeir síðustu um miðjan ágúst (6. tafla). Flestir fjallvegir opnuðust ekki fyrr en í júlí og sumir ekki fyrr en um miðjan júlí. Sprengisandur opnaðist t.d. um 13. júlí, slóðin frá Laufafelli um Pokahrygg að Dómadalsleið var enn ófær flestum farartækjum 19. júlí. Þetta er mun síðar en á síðustu árum, en fjallvegir hafa að jafnaði á árunum 2004-2008 opnast í fyrsta lagi á bilinu 12. til 20. maí og í síðasta lagi 13. júní til 3. júlí, eftir því um hvaða leiðir er að ræða (Vegagerðin, 2012a). Haustið 2011 var hins vegar hagstætt og vegir lokuðust ekki fyrr en í byrjun nóvember, en þá var umferð dottin niður á svæðinu.

6. tafla. Talningarstaðir að Fjallabaki sumarið 2011.

Nafn	Lýsing	GPS staðsetning		Tímabil mælinga	
		Norður	Vestur	Mæling hefst	Mælingu lýkur
Álftavatnkrókur, F233	Um 700 m frá mótum F208	63° 54,735'	18° 37,687'	17. ágúst kl. 16	29. sept. kl. 11
Dómadalur, F225	Um 3 km frá mótum F225 og F208	64° 01,762'	19° 05,550'	13. júlí kl. 21	2. okt. kl. 13
Einhyrningur, F261	Nyrst á flötunum við Einhyrning	63° 43,985'	19° 27,636'	21. júlí kl. 21	1. okt. kl. 16
Eldgjá bifreiðar, F223	120 m frá mótum F208	63° 56,645'	18° 39,074'	14. júlí kl. 19	29. sept. kl. 12
Landmannalaugar afleggjari, F224	120 m áður en komið er skriðunni	63° 59,970'	19° 03,070'	18. ágúst kl. 21	2. okt. kl. 15
Langsjór við Ljónstind, F235	Um 3,5 km frá mótum F208	63° 59,328'	18° 39,208'	14. júlí kl. 16	29. sept. kl. 13
Laufafell, Fjallabak syðra, F210	600 m sunnan gatnamóta við Laufafell	63° 54,370'	19° 24,262'	15. júlí kl. 17	2. okt. kl. 09
Mælifellssandur, Fjallabak syðra, F210	Um 800 m austan móta F210 og F261	63° 49,282'	19° 12,104'	20. júlí kl. 20	1. okt. kl. 16
Skaftártunga, Fjallabak nyrðra, F208	Um 800 m sunnan vaðs á Ströngukvísl	63° 55,281'	18° 38,254'	15. júlí kl. 17	29. sept. kl. 13
Snæbýli, Fjallabak syðra, F210	2,2 km vestan heimreiðar að Snæbýli	63° 43,804'	18° 38,656'	17. ágúst kl. 17	28. sept. kl. 18
Tjörvafell, Fjallabak nyrðra, 208	Um 600 m vestan móta 208 og F225	64° 02,259'	19° 02,803'	13. júlí kl. 20	2. okt. kl. 14
Öldufellsleið, F232	2,5 km norðan móta F232 og 209	63° 37,749'	18° 33,383'	27. júní kl. 16	6. nóv. kl. 12

Val á talningarstöðum tókst vel, þó hefði verið til bóta að hafa teljara á leggnum á Fjallabaki nyrðra, F208, á milli Landmannalauga og Eldgjár. Slíkur teljari hefði verið mjög gagnlegur til að meta hve margir fara „í gegn“ um Fjallabak nyrðra, F208, frá Sprengisandsleið austur í Skaftártungu og hve margir aka til Landmannalauga og Eldgjár og þaðan aftur til byggða sömu leið. Einnig hefði verið æskilegt að hafa teljara á F210 austan Álftavatns. Reynt var að telja á öllum aðkomuleiðum en þó var ekki talið á leiðinni frá Heklu um Krakatind að F210 við Laufafell og heldur ekki á svonefndum Pokahrygg sem liggur frá F225, Dómadalsleið yfir að F210 við Laufafell gegnum Reykjadali. Mjög fáir aka þessar leiðir, þær opnast seint þar sem snjó tekur þar seint upp og eru aðeins færar breyttum bílum. Í ljósi þess þótti réttlætandi að telja ekki umferð á þeim leiðum.



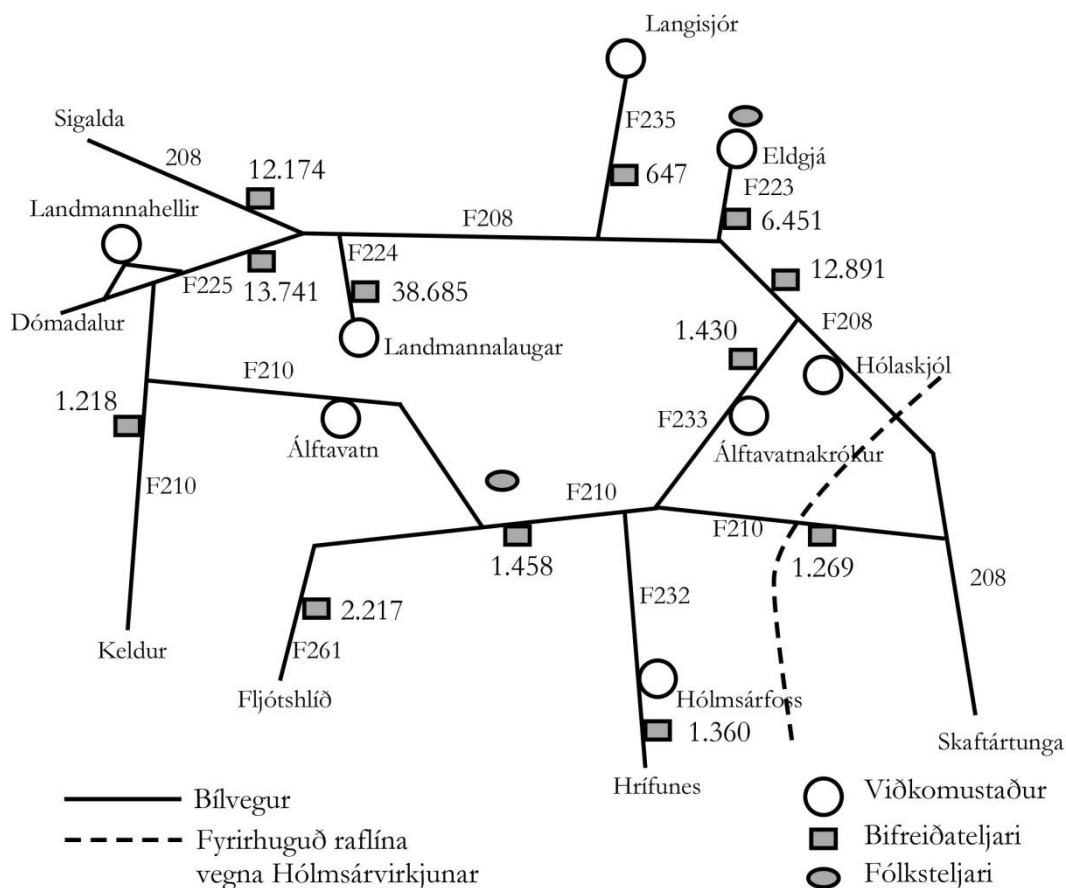
## 5.2 Umferð að Fjallabaki

Mesta umferðin að Fjallabaki er um Fjallabaksleið nyrðri, leiðina frá Hrauneyjum (Tjörvafell, 208) annars vegar og Dómadal hins vegar og um F208 um Skaftártungu, en um hverja þessa leið fóru 12 – 13 þúsund bifreiðar sumarið 2011 (7. tafla og 12. mynd). Um hásumarið fóru að meðaltali milli 200 og 250 bifreiðar á dag þessar leiðir. Þann dag sem umferð var mest fóru 305 bílar á dag um Fjallabaksleið nyrðri um Skaftártungu. Mun færri fara um Fjallabaksleið syðri eða um 12 – 15 hundruð bifreiðar sumarið 2011 og að meðaltali óku þar um 50 bílar á dag.

Þegar talað er um talningar og fjölda bifreiða eða fólks sem talið var, þá er átt við heildarfjölda þeirra sem fara í báðar áttir. Þar sem ekki náðust talningar á háönn eru ekki gefnar upp tölur um mesta fjölda bifreiða á dag. Reiknað er með að umferð um sumarið hafi hafist 8. júlí en lokið 29. september sumarið 2011.

7. tafla. Helstu niðurstöður talninga sumarið 2011.

Nafn	Mæling hefst	Mælingu lýkur	Heildarfjöldi yfir sumarið	Meðalfjöldi á dag á háönn	Mesti fjöldi á dag
Álftavatnkrókur, F233	17. ágúst	29. sep.	1.430	25	
Dómadalur, F225	13. júlí	2. okt.	13.741	241	422
Einhyrningur, F261	21. júlí	1. okt.	2.217	34	107
Eldgjá bifreiðar, F223	14. júlí	29. sep.	6.451	118	193
Landmannalaugar afleggjari, F224	18. ágúst	2. okt.	38.685	678	
Langisjór við Ljónstind, F235	14. júlí	29. sep.	647	12	30
Laufafell, Fjallabak syðra, F210	15. júlí	2. okt.	1.218	21	43
Mælifellssandur, Fjallabak syðra, F210	20. júlí	1. okt.	1.458	24	50
Skaftártunga, Fjallabak nyrðra, F208	15. júlí	29. sep.	12.891	232	305
Snæbýli, Fjallabak syðra, F210	17. ágúst	28. sep.	1.269	21	
Tjörvafell, Fjallabak nyrðra, 208	13. júlí	2. okt.	12.174	214	304
Öldufellsleið, F232	27. júlí	6. nóv.	1.360	17	38



12. mynd. Heildarfjöldi bifreiða að Fjallabaki sumarið 2011.

Til þess að áætla þann heildarfjölda ferðamanna sem fer um Stór-Fjallabakssvæðið þurfti að ganga út frá ýmsum forsendum, m.a. skilgreina aðkomuleiðir að svæðinu. Aðkomuleiðir inn á Fjallabak nyrðra eru hér taldar vera 208 frá Hrauneyjum, F225 um Dómadal og F208 úr Skaftártungu. Aðkomuleiðir inn á Fjallabak syðra eru F210 frá Keldum, F261 úr Fljótshlíð, F233 um Álftavatn akrók, F210 frá Gröf í Skaftártungu og F232 um Öldufell. Þetta eru allar leiðir inn á svæðin sem skipta máli. Fjallabak syðra og nyrðra eru tekin sem aðgreind svæði. Fundið er hve margir koma inn á hvort svæði með því að leggja saman umferð á öllum leiðum sem liggja inn á viðkomandi svæði og deila í þá tölu með tveimur til að fá umferðina inn á svæðið (8. tafla og 9. tafla). Heildarfjöldi sem kemur inn á Stór-Fjallabak er síðan reiknaður sem summa af þeim sem koma inn á svæðin tvö. Þeir sem í einni ferð fara t.d. fyrst um Fjallabaksleið syðri og enda í Skaftártungu eftir F210 eða F233 og fara síðan aftur vestur eftir Fjallabaksleið nyrðri teljast tvisvar með þessari aðferð. Það er raunar eins og myndi gerast ef þeir færu suður Öldufellsleið og síðan aftur upp Skaftártungu inn á Fjallabaksleið nyrðri eins og margir gera til að þurfa ekki að fara yfir Hólmsá á vaði.

Í 10. töflu er þetta skoðað nánar. Taflan sýnir umferð í aðra áttina, umferð til staðarins, þ.e. umferð inn á Fjallabak syðra og nyrðra og í Landmannalaugar og Eldgjá. Stór-Fjallabak er summan af syðra og nyrðra svæðinu.

Þegar skoðuð er umferð inn á Fjallabak nyrðra má telja nokkuð öruggt að þeir sem koma að vestan eftir 208 og F225 séu á leið í Landmannalaugar. Erfiðara er með aðkomuna að austan upp Skaftártungu. Þar er möguleiki að einhver umferð sé að Eldgjá sem síðan fer tilbaka sömu leið niður Skaftártungu. Séu tölurnar hins vegar bornar saman við umferð inn að Landmannalaugum, eftir

afleggjaranum F224, þá virðist samt að allir sem koma eftir þessum þremur aðkomuleiðum fari í Landmannalaugar, án þess stæðist ekki talningin í Landmannalaugum, heildarfjöldi þeirra sem koma inn á svæðið er 19.403 og heildarfjöldi þeirra sem aka heim að Landmannalaugum er 19.342. Óvissa er að sjálfsögðu um hve margir þeirra sem gista í Landmannalaugum fara þaðan í dagsferðir og teljast þá á afleggjaranum, en þar sem nær 700 bifreiðar fara þar um á háönn er ekki líklegt að þeir valdi verulegri skekkju. Hér verður gert ráð fyrir að hverfandi hluti þeirra sem fara um F208 við Ströngukvísl fari tilbaka aftur niður Skaftártungu. Á sama hátt er gert ráð fyrir að þeir sem koma í Eldgjá frá Landmannalaugum haldi áfram niður Skaftártungu en snúi ekki við til Landmannalauga. Þetta er því miður ekki hægt að sannreyna því ekki var teljari á F208 milli Eldgjár og Landmannalauga sumarið 2011 en tölurnar frá Landmannalaugum virðast þó benda til þessa.

Um 84% af þeim bifreiðum sem koma inn á Stór-Fjallabakssvæðið fara um Fjallabaksleið nyrðri, þ.e. 19.403 af 23.150. Af þeim má ætla að um helmingurinn (um 12 þúsund bifreiðar) aki „í gegn“, þ.e. komi inn á svæðið að vestan og fari þaðan niður í Skaftártungu eða öfugt. Síðan koma um 7 þúsund bifreiðar að auki að vestan, aka í Landmannalaugar og fara tilbaka til vesturs

8. tafla. Fjöldi bifreiða sem ók inn á Fjallabaksleið nyrðri sumarið 2011.

Vegir inn á Fjallabak nyrðra	Bifreiðar	Bifreiðar inn á svæðið
Tjörvafell, Fjallabak nyrðra, 208	12.174	6.087
Dómadalur, F225	13.741	6.870
Skaftártunga, Fjallabak nyrðra, F208	12.891	6.446
Alls	38.806	19.403

9. tafla. Fjöldi bifreiða sem ók inn á Fjallabaksleið syðri sumarið 2011.

Vegir inn á Fjallabak syðra	Bifreiðar	Bifreiðar inn á svæðið
Laufafell, Fjallabak syðra, F210	1.218	609
Einhyrningur, F261	2.217	1.109
Álftavatnkrókur, F233	1.430	715
Snæbýli, Fjallabak syðra, F210	1.269	634
Öldufellsleið, F232	1.360	680
Alls	7.494	3.747

10. tafla. Fjöldi bifreiða á helstu ferðaleiðum og áfangastöðum að Fjallabaki sumarið 2011.

Svæði	Bifreiðar
Stór-Fjallabak	23.150
Fjallabaksleið nyrðri	19.403
Fjallabaksleið syðri	3.747
Landmannalaugar	19.342
Eldgjá	3.185

aftur, annað hvort eftir 208 til Hrauneyja eða um Dómadalsleið, F225, niður á Landveg, veg númer 26.

Á þremur talningarstöðum ollu tæknileg vandræði því að talningar töpuðust fyrri hluta tímabilsins: Á afleggjaranum að Landmannalaugum, F224; á Fjallabaksleið syðri, F210, við Snæbýli í Skaftártungu; og á F233 sem liggur milli Fjallabaksleiðar nyrðri og syðri um Álftavatnkrók ofan Hólaskjól. Á þessum þremur stöðum var meðalferill að Fjallabaki, kvarðaður með þeim gögnunum sem náðust á viðkomandi stað, notaður til að áætla umferð fram að því að talningar hófust.

### 5.3 Fjöldi ferðamanna að Fjallabaki

Með hliðsjón af heildartalningu á aðkomuleiðum að svæðinu má gera sér grein fyrir hve margir ferðamenn koma á svæðið að Fjallabaki. Eins og komið hefur fram má reikna fjölda ferðamanna frá fjölda bifreiða ef þekkt er hve margir eru í hverri bifreið. Sumarið 2011 taldi starfsmaður sem var að dreifa spurningalistum í Eldgjá dagana 14. júlí til 19. júlí öll farartæki sem komu þangað á tímabilinu frá klukkan 9:30 á morgnana og til 18:00 á kvöldin. og hve margir voru í þeim. Samkvæmt bifreiðateljaranum koma á þessum tíma 85% allra bifreiða sem aka inn að bílastæðinu. Samkvæmt þessum talningum eru að meðaltali 6,24 manns í hverju farartæki sem fer þarna um (11. tafla). Æskilegt hefði verið að gera sambærilega handtalningu í Landmannalaugum því þar má ætla að hópferðabifreiðar séu fleiri.

Þegar fundinn hefur verið fjöldi bifreiða sem kemur inn á svæðið má áætla fjölda ferðamanna sem þangað kemur með því að margfalda fjölda bifreiða með meðalfjölda fólks í hverri bifreið. Samkvæmt þessu komu um 140 þúsund manns inn á Fjallabakssvæðið sumarið 2011. Af þeim fóru um 20 þúsund inn í Eldgjá og um 120 þúsund til Landmannalauga (12. tafla). Eins og fyrr segir er þessi tala líklega vanáætluð því ætla má að fleiri komi með hópferðabílum í Landmannalaugar en í Eldgjá og því séu að meðaltali fleiri í hverri bifreið en hér er reiknað með.

11. tafla. Fjöldi ferðamanna og bifreiða í Eldgjá sumarið 2011.

Tegund bifreiðar	Fjöldi bifreiða	Fjöldi fólks	Meðalfjöldi í farartæki
Hópferðabifreiðar	50	964	19,28
Minni bifreiðar	195	564	2,89
Alls	245	1528	6,24

12. tafla. Heildarfjöldi ferðamanna og bifreiða að Fjallabaki sumarið 2011.

Svæði	Bifreiðar	Ferðamenn*
Stór-Fjallabak	23.150	144.382
Fjallabaksleið nyrðri	19.403	121.011
Fjallabaksleið syðri	3.747	23.370
Landmannalaugar	19.342	120.634
Eldgjá	3.185	19.866

\*Miðað við meðalfölda 6,24 í bifreið.

## 5.4 Niðurstöður á talningarstöðum í nágrenni raflínunnar

### 5.4.1 Fjöldi fólks sem ferðast í nágrenni raflínunnar

Eins og fram kom í kafla 4.4.1 myndi ferðafólk á leiðum F208 upp úr Skaftártungu og F210 við Snæbýli aka undir fyrirhugaða raflínu frá Hólmsárvirikjun að Sigöldulínu 4. Að auki myndi ferðafólk á Öldufellsleið (F232) hugsanlega sjá raflínuna tilsýndar. Einnig er líklegt að margir sem fara um Álftavatn akrók (F233) verði varir við hana. 13. tafla sýnir hve margar bifreiðar fara um þessa vegi og hve margt ferðafólk. Hvernig umferðin á þessum leiðum dreifðist á daga og að meðaltali á tíma dags og vikudaga er síðan sýnt hér á eftir.

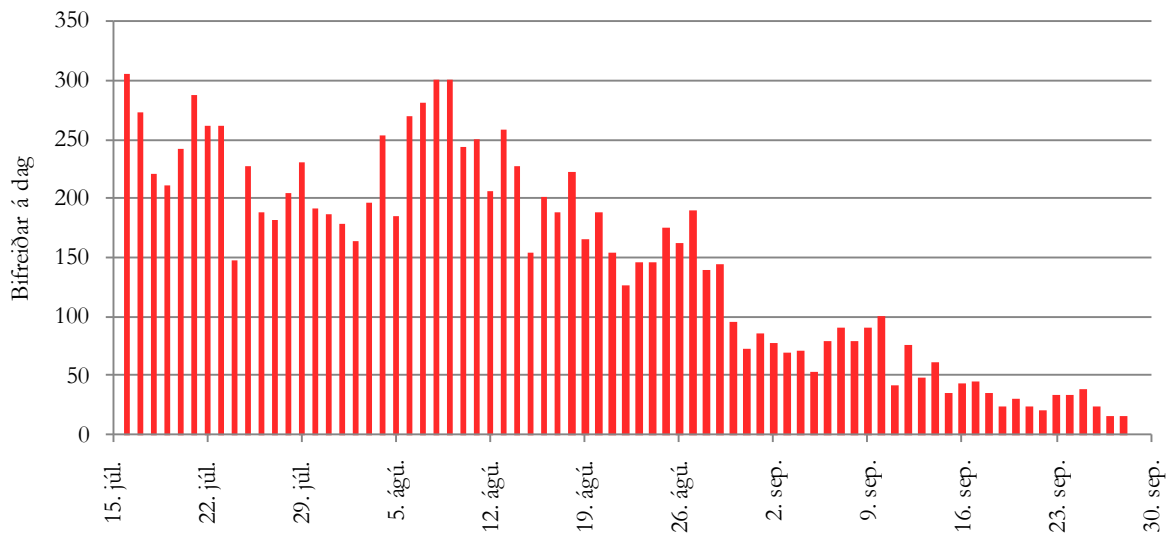
13. tafla. Fjöldi bifreiða og fólks sem ferðast á vegum í nágrenni fyrirhugaðrar raflínu sumarið 2011.

Vegur	Heildarfjöldi bifreiða yfir sumarið	Heildarfjöldi fólks yfir sumarið*
Álftavatn akrók, F233	1.430	8.925
Mælifellssandur, Fjallabak syðra, F210	1.458	9.098
Skaftártunga, Fjallabak nyrðra, F208	12.891	80.443
Snæbýli, Fjallabak syðra, F210	1.269	7.916
Öldufellsleið, F232	1.360	8.486

\*Miðað við 6,24 í hverri bifreið.

### 5.4.2 Fjallabaksleið nyrðri, F208 við Ströngukvísl

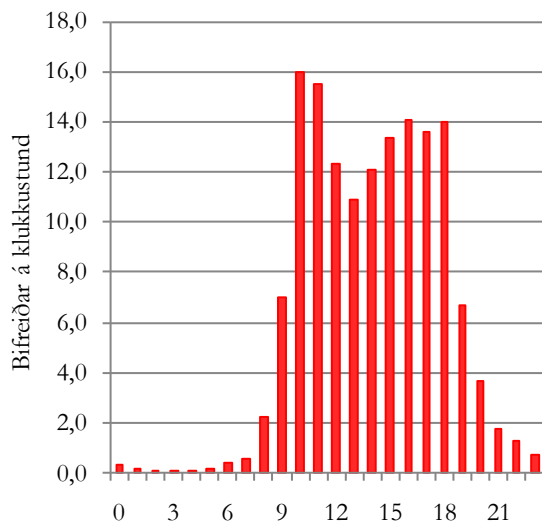
Á Fjallabaksleið nyrðri var teljarinn staðsettur rétt sunnan vaðsins á Ströngukvísl og telur bifreiðar sem fara upp Skaftártungu eftir þjóðvegi 208 og síðan fjallvegi F208. Talningin er því mælikvarði á þann fjölda sem fer framhjá fyrirhugaðri raflínu frá Hólmsárvirikjun að Sigöldulínu 4 sunnan við Fremri Tólftarhringi. Þetta er fjölfarin leið og sveiflur á umferð eru hér hlutfallslega mun minni en á fáfarnari vegum eins og alls staðar var raunin (13. mynd). Grafið sýnir vel hvernig umferð breytist að Fjallabaki á sumrin, hún er mikil og sámilega jöfn um hásumarið, en um miðjan ágúst fellur hún jafnt og þétt og deyr að mestu út um miðjan september. Í heild fóru þarna um 12.949 bifreiðar sumarið 2011. Meðalumferð á háönn var 232 bifreiðar á dag og hámarksuferð var 16. júlí, 305 bifreiðar, en svipuð umferð var 8. og 9. ágúst, 300 bifreiðar hvorn dag.



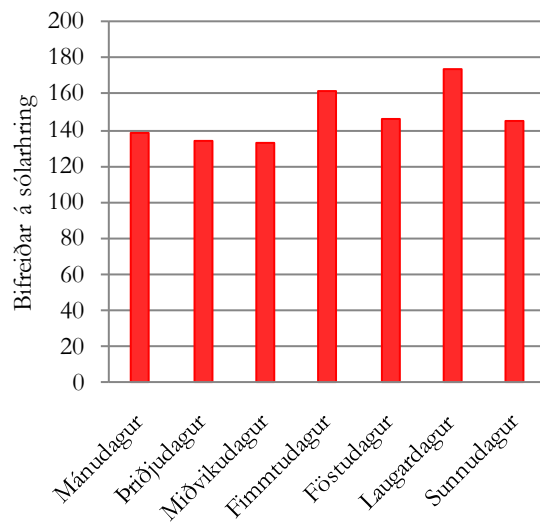
13. mynd. Umferð á dag um Fjallabak nyrðra sumarið 2011.

Þarna er umferð um morguninn og eftirmiðdaginn mjög svipuð (14. mynd) sem bendir til að þarna fari um nokkuð að jöfnu þeir sem eru að hefja sína ferð í Skaftártungu og halda í vestur og þeir sem eru að ljúka sinni ferð og koma að vestan úr Landmannalaugum eða uppsveitum Árnes- og Rangárvallasýslu. Það styður að umferð um Fjallabaksleið nyrðri milli Landmannalauga og Eldgjár sé nokkuð jöfn í báðar áttir.

Lítill munur er á dreifingu á vikudaga (15. mynd) sem bendir til að þarna sé einkum um að ræða umferð ferðamanna í sumarleyfi en ekki t.d. Íslendinga í helgarferð.



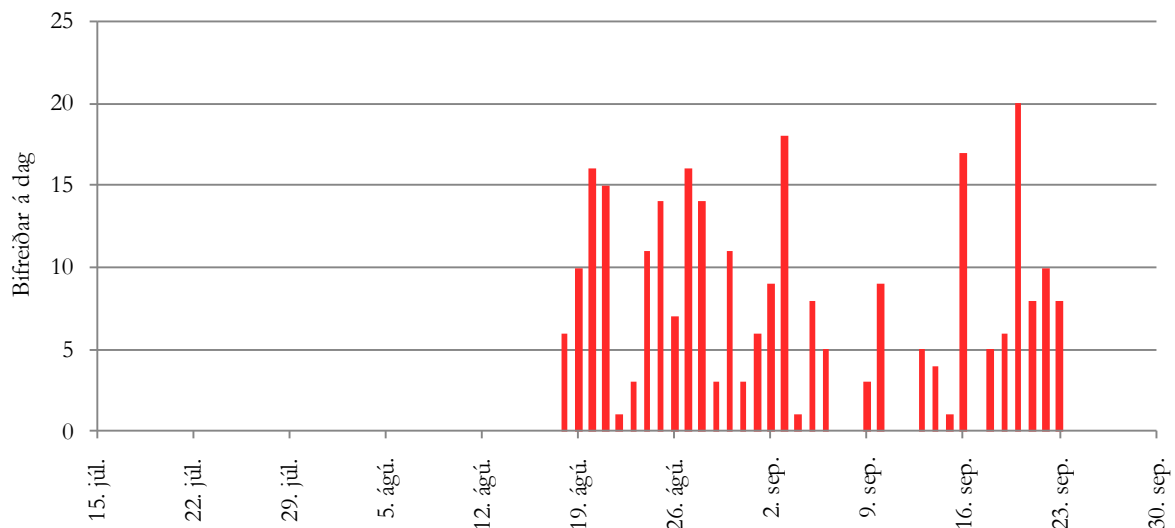
14. mynd. Umferð á Fjallabaki nyrðra, F208 við Ströngukvísl sumarið 2011 greind eftir tíma dags.



15. mynd. Umferð á Fjallabaki nyrðra, F208 við Ströngukvísl sumarið 2011 greind eftir vikudögum.

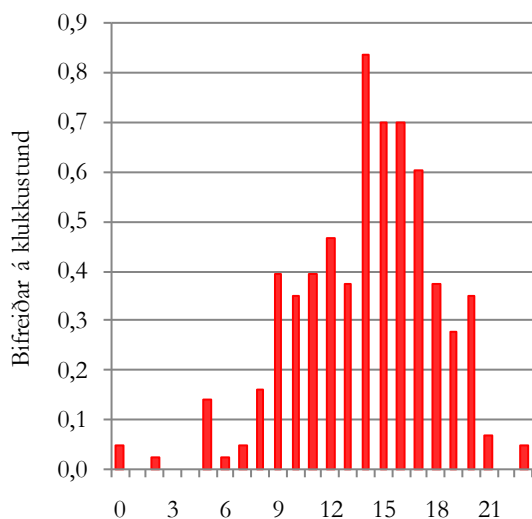
### 5.4.3 Fjallabaksleið syðri, F210, við Snæbýli

Þessi teljari telur þá sem fara um fjallveg F210, Fjallabaksleið syðri, og munu aka undir væntanlega raflínu frá Hólmsárvírkjun að Sigöldulínu 4. Tæknileg vandamál komu upp í teljaranum við Snæbýli fyrri hluta sumars og talning þar hófst því ekki fyrr en 18. ágúst og lauk 29. september. Með því að styðjast við meðaltal talningaferlanna á svæðinu (kafla 4.4.3) var reiknaður heildarfjöldi bifreiða sem fer þarna um yfir sumarið og er hann 1.269 bifreiðar. Meðalfjöldi bifreiða á dag á háönn var reiknaður frá talningargögnum frá F233 og meðalferli umferðar á helstu stöðum að Fjallabaki og var 21 bifreið á dag. Á talningartímanum fóru flestir um 20. september, 20 bifreiðar, en 3. september fóru þarna um 18 bifreiðar og 16. september 17 bifreiðar (16. mynd).

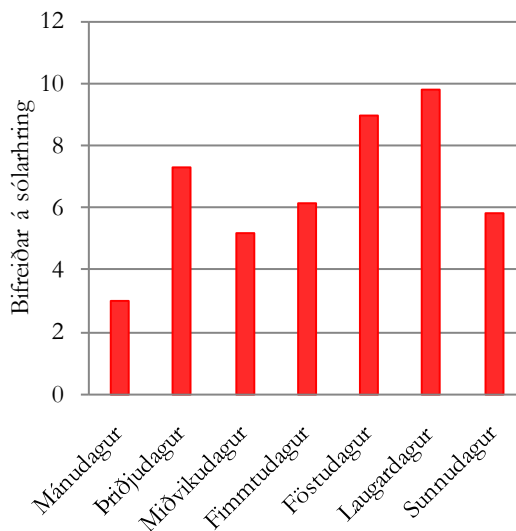


16. mynd. Umferð á dag um Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið 2011.

Umferð er mest síðari hluta dags (17. mynd) sem bendir til að þar séu á ferð þeir sem eru að ljúka ferð sinni og er það í samræmi við það sem sagt var áður að svo virðist sem umferð um Fjallabaksleið syðri komi að töluverðu leyti að vestan. En þarna er líka töluverð umferð fyrir hádegi sem aftur gæti bent til að þar séu ferðamenn að hefja ferð sína, annað hvort vestur á Mælifellssand eða í styttri hringferð um Álftavatnkrók eða Öldufellsleið. Ef skoðaðar eru tölur á þeim vegum sem mætast við vaðið á Hólmsá má álykta að jafn margir séu að fara hring um Snæbýli, Álftavatnkrók og Öldufellsleiðir og þeir sem koma vestan frá yfir Mælifellssand. Þessar tölur um dreifingu umferðar á tíma dags virðast styðja það. Umferð virðist vera mest á föstudögum og laugardögum (18. mynd).



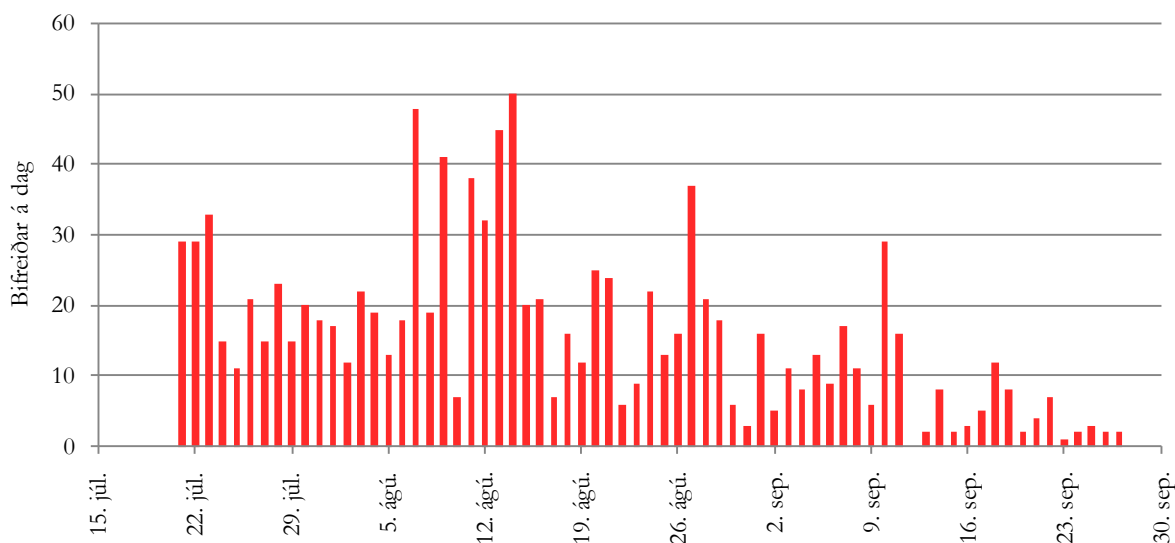
17. mynd. Umferð á Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið 2011 greind eftir tíma dags.



18. mynd. Umferð á Fjallabaksleið syðri, F210 við Snæbýli sumarið greind eftir vikudögum.

#### 5.4.4 Mælifellssandur, F210

Þar sem talning á F210 við Snæbýli tókst ekki allt sumarið getur teljari á F210 við vesturenda Mælifellssands skammt austan við afleggjarann að Álftavatni verið gagnlegur til að sjá umferð um mitt sumarið. Gera má ráð fyrir að hann mæli vel umferð um Mælifellssand og flestir sem þar fara hjá fari áfram austur sandinn. Þarna fóru um 1.434 bifreiðar sumarið 2011. Meðalumferð á háönn var 24 bifreiðar á sólarhring. Mesta umferð var 14. ágúst, 50 bifreiðar, en svipuð umferð var 7. ágúst, 48 bifreiðar og 13. ágúst 45 bifreiðar (19. mynd).



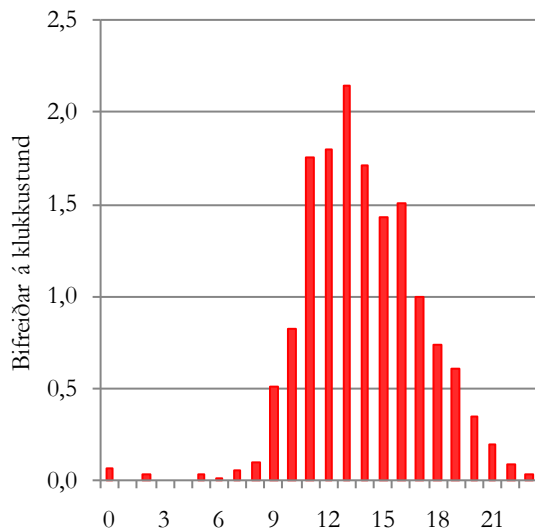
19. mynd. Umferð á dag um Mælifellssand sumarið 2011.

Umferðin rís hratt um morguninn en fellur síðan eftir hádegi (20. mynd) sem gæti t.d. verið vegna þess að ferðafólk hafði lagt af stað úr fjallaskálanum vestan Mælifellssands (Álftavatn, Emstrur,

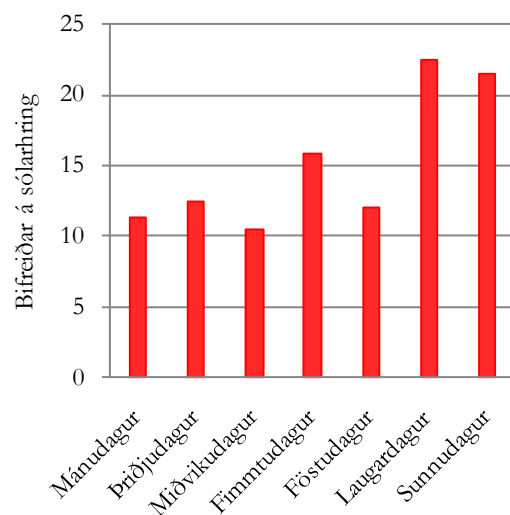


Hvanngil) að morgni og haldið austur. Þetta er í samræmi við dreifingu á tíma dags á Öldufellsleið um sumarið og gæti bent til að meiri umferð sé austur en vestur Fjallabaksleið syðri.

Umferð um Mælifellssand er mest um helgar en þá aka leiðina rúmlega 20 bifreiðar á dag. Aðra daga vikunnar fara mun færri, eða um 10-15 bifreiðar á dag (21. mynd). Þetta gæti t.d. bent til að þarna fari um Íslendingar á dagsferð hringinn kringum jökla.



20. mynd. Umferð á Mælifellssandi sumarið 2011 greind eftir tíma dags.

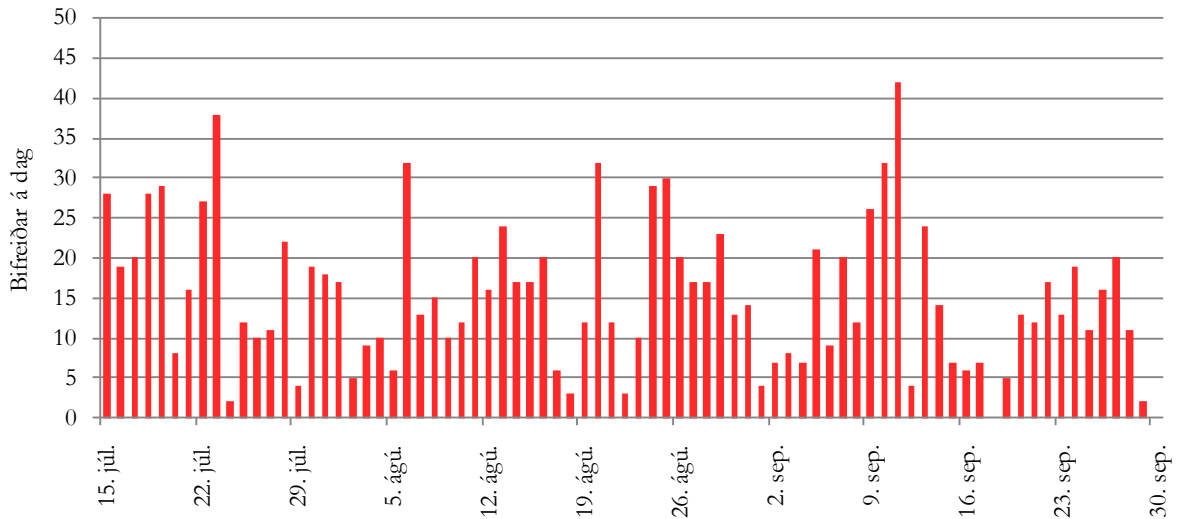


21. mynd. Umferð á Mælifellssandi sumarið 2011 greind eftir vikudögum.

#### 5.4.5 Öldufellsleið, F232

Talningarstaðurinn er um 2,5 km eftir að farið er af vegi 209 til Hrífuness norður fjallveg F232 í átt að Öldufelli, svonefnda Öldufellsleið, skammt norðan brúar á Leirá. Að teljaranum er greiðfært öllum bifreiðum frá aðalveginum, en fljótlega versnar slóðin nokkuð og er vart fær öðrum en jeppum. Hún versnar svo enn og þegar kemur upp að Öldufelli þarf að fara yfir Bláfjallakvísl á vaði og fara það vart annað en jeppar.

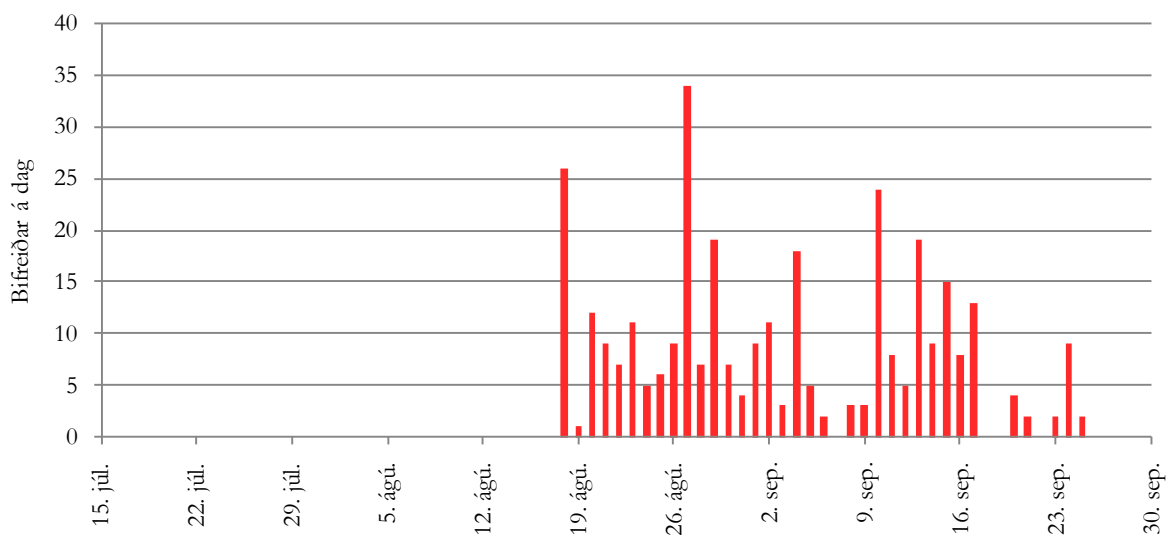
Í heildina fóru rétt tæplega 1.400 bifreiðar um Öldufellsleið sumarið 2011. Að meðaltali yfir hásumarið fóru 17 bifreiðar leiðina á dag, en flestar bifreiðar fóru þar um þann 29. júní, en þá fóru leiðina 39 bifreiðar og 38 bifreiðar þann 23. júlí (22. mynd). Í lok júní er líklegt að um hafi verið að ræða bændur að flytja fé á fjall því þá var ferðamannatími ekki hafinn og fjallvegir almennt lokaðir. Á haustdögum 2011 voru bormenn og mælingamenn að störfum vegna fyrirhugaðrar virkjunar og ruglar það talninguna.



22. mynd. Umferð á dag um Öldufellsleið sumarið 2011.

### 5.4.6 Álftavatnkrókur, F233

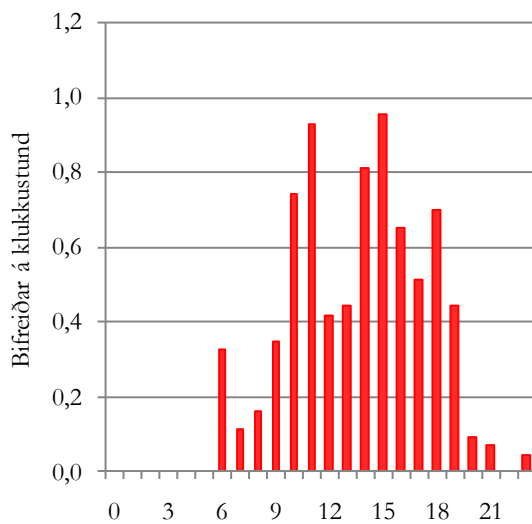
Tæknileg vandamál komu upp í teljaranum á F233 um Álftavatnkrók fyrri hluta sumars og talning hófst því ekki fyrr en 18. ágúst og lauk 29. september. Með því að styðjast við meðaltal talningaferlanna að Fjallabaki var reiknaður heildarfjöldi bifreiða sem fer þarna um yfir sumarið og er hann 1.430 bifreiðar. Meðalfjöldi bifreiða á dag á háönn var reiknaður frá talningargögnum frá F233 og meðalferli umferðar á helstu stöðum að Fjallabaki og var 25 bifreiðar á dag. Eins og á öðrum fáförnum leiðum eru þarna miklar sveiflur á fjölda bifreiða. Á talningartímanum var hámarksuferð 27. ágúst, 34 bifreiðar, en háar tölur eru einnig 18. ágúst, 26 bifreiðar og 10. september 24 bifreiðar (23. mynd).



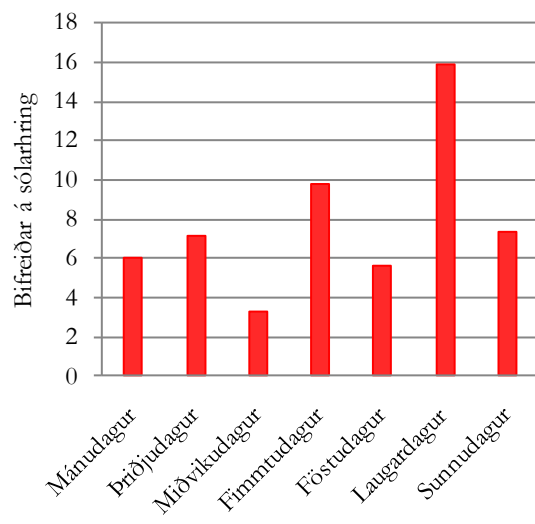
23. mynd. Umferð á dag á F233 um Álftavatnkrók sumarið 2011.

Dreifing á umferðinni greind eftir tíma dags er tvítýppt, annars vegar er toppur um morguninn sem bendir til að nokkur hluti þeirra sem þarna fara um sé að hefja ferð sína annað hvort frá Hólaskjóli eða skálanum við Álftavötn, hins vegar er toppur síðari hluta dags sem bendir til að ferðafólk sé á leið til gistingar í öðrum hvorum skálanum (24. mynd). Síðari toppurinn gæti verið þeir sem eru að koma austur yfir Mælifellssand og eða þeir sem eru að fara í dagsferð hringinn um Öldufellsleið og Álftavatn akrók eða um Snæbýli og Álftavatn akrók.

Laugardagar skera sig úr þegar skoðuð er dreifing á daga vikunnar (25. mynd). Ekki hefur verið kannað hvort umferð á laugardögum komi seint eða snemma dags, samanber það sem sagt var um dreifingu á tíma dags hér að ofan, en það væri athyglisvert að gera til að fá betri hugmynd um ferðaleiðir.



24. mynd. Umferð á F233 um Álftavatn akrók sumarið 2011 greind eftir tíma dags.



25. mynd. Umferð á F233 um Álftavatn akrók sumarið 2011 greind eftir vikudögum.

## 6 Viðhorf ferðamanna

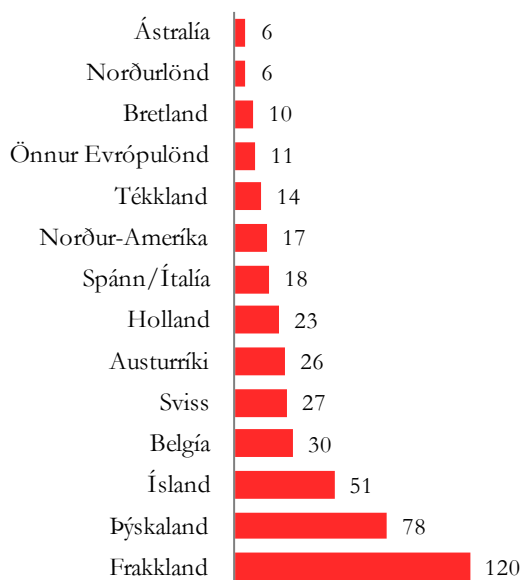
### 6.1 Ferðamenn og einkenni þeirra

Spurningalistanum svöruðu alls 437, þar af voru 224 konur (51,5%) og 211 karlar (48,5%). Aldur þeirra sem svöruðu var á bilinu 14 til 76 ára, en meðalaldur var 43,81 ár. Flestir, eða 27,5% allra gesta, voru frá Frakklandi og næst fjölmennastir voru Þjóðverjar 17,8%. Aðrir Vestur-Evrópubúar voru fjölmennir, t.d. Belgar, Svisslendingar, Austurríkismenn og Hollendingar. Íslendingar voru þriðji stærsti hópurinn, 11,7% (26. mynd). Nokkuð var um Suður-Evrópubúa, en þeir voru nánast allir Spánverjar eða Ítalir. Einn Portúgali var þó í úrtakinu. Fjölmennasta Evrópuþjóðin þar fyrir utan voru Tékkar fjórtán, en Bretar voru tíu. Einungis sex Norðurlandabúar komu í Eldgjá á meðan rannsóknin fór fram, aðeins einn Dani lenti í úrtakinu<sup>1</sup> og engir Norðmenn.

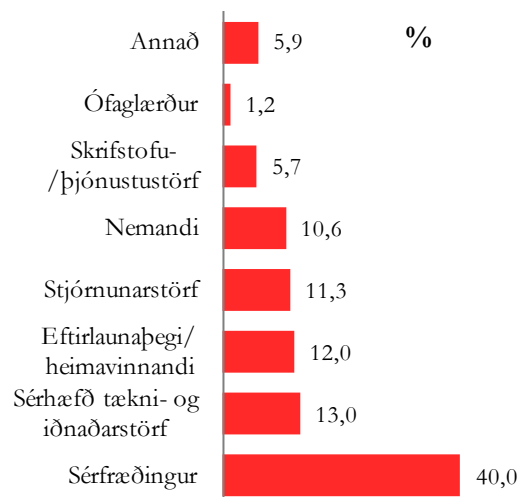
Flestir þeirra sem svöruðu spurningalistanum störfuðu sem sérfræðingar (læknar, arkítektar, lögfræðingar, kennarar o.þ.h.) eða 40%. Þeir sem unnu sérhæfð tækni- og iðnaðarstörf voru 13% svarenda, eftirlaunaþegar eða heimavinnandi voru 12%, stjórnendur 11,3% og nemar 10,6%. Um 6% voru í skrifstofu- eða þjónustustörfum og álíka margir sögðust vinna við annað en í boði var að krossa við. Ófaglærðir voru aðeins 1,2% svarenda (27. mynd).

---

<sup>1</sup> Þó kom á svæðið einn 10 manna danskur hópur með íslenskan bílstjóra og danskan leiðsögumann. Þau treystu sér ekki til að svara listanum vegna lélegrar enskukunnáttu, en spurningalistinn var því miður ekki á neinu Norðurlandamálinu. Eina danska svarið sem fékkst var frá leiðsögumanni þessa hóps.



26. mynd. Fjöldi svarenda eftir þjóðerni.

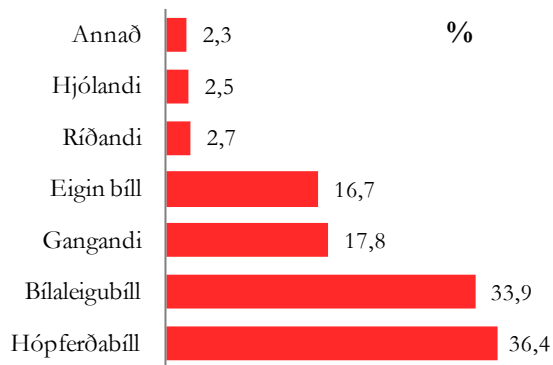


27. mynd. Störf svarenda.

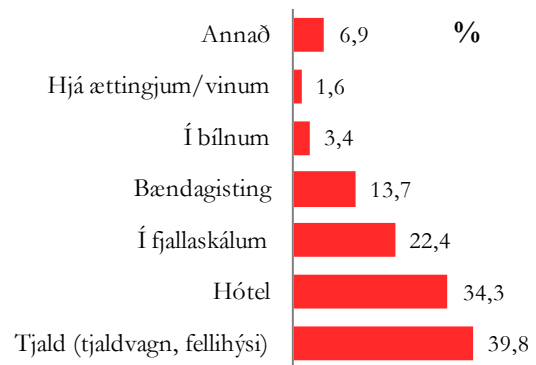
Um 30% þeirra sem skoðuðu Eldgjá voru í dagsferð en um 70% gestanna dvöldu yfir nótt að Fjallabaki. Margir næturgestir dvöldu einungis eina nótt (18,7%), en flestir í tvær nætur (38,3%), 11% dvöldu í þrjár nætur og um þriðjungur dvaldist fjórar nætur eða fleiri að Fjallabaki. Um 7,6% dvöldu á svæðinu í tvær vikur eða meira. Næturgestir sem svöruðu spurningalistanum gistu að meðaltali fjórar nætur að Fjallabaki, en dagsgestir voru að meðaltali 5,25 tíma á svæðinu. Á hálendinu öllu dvöldu svarendur að meðaltali 5,7 daga. Rúmlega þriðjungur (33,7%) svarenda hafði komið þarna áður, þar af hafði 14,2% komið einu sinni áður, 9% hafði komið tvisvar til þrisvar sinnum og 10,6% fjórum sinnum eða oftar.

Flestir aðspurðra ferðuðust í hópferðabíl (36,4%), en þeir voru ýmist í áætlunarferð Kynniferða eða í skipulögðum ferðum með leiðsögumanni. Í ferðum Kynniferða er stoppað í eina klukkustund á bílastæðinu í Eldgjá og stendur þá fólki til boða að ganga inn að Ófærufossi. Vegna þess hve tími þessa hóps var knappur tókst ekki að fá svör frá nema um helmingi þeirra. Um þriðjungur gesta kom í Eldgjá á bílaleigubílum og um 16,7% á eigin bíl. Um 17,8% gesta sagðist ferðast gangandi, en þegar betur var að gáð þá var oftast um stutta göngu á staðnum að ræða og tiltölulega fáir voru í margra daga gönguferð. Hestamenn voru 2,7% svarenda og hjólréiðamenn 2,5% (28. mynd).

Algengast var að ferðalangar gistu í tjaldi (39,8%), en næst algengast var að fólk gisti á hótélum (34,3%) sem bendir til þess að ýmsir komi inn á Fjallabakssvæðið í dagsferðum. Um 22,4% gistu í fjallaskálum og 13,7% nýtti sér bændagistingu. Fáir gistu í bílum eða aðeins 3,4% (29. mynd).



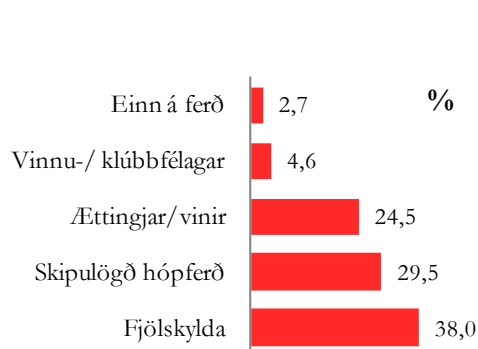
28. mynd. Ferðamáti.



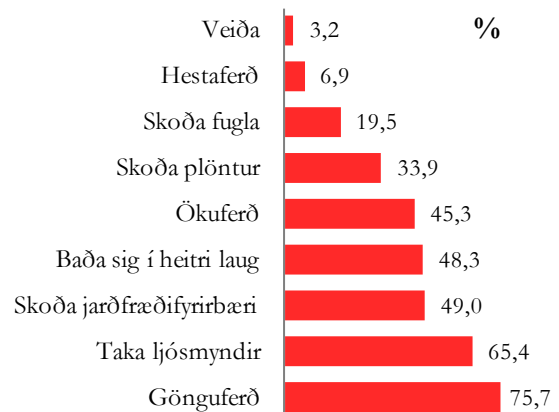
29. mynd. Gistimáti.

Nær allir svarendur, eða 98,2%, sögðust hafa heimsótt Landmannalaugar í ferð sinni um Fjallabak. Þetta gæti vel staðist samkvæmt talningum á bifreiðum (sjá kafla 5.3). Flestir (38%) voru á ferð með fjölskyldunni, tæpur þriðjungur var í skipulagðri hópferð, um fjórðungur ferðaðist með ættingjum og vinum en færri ferðudust með vinnufélögum, eða voru einir á ferð (30. mynd).

Flestir, eða um tveir þriðju aðspurðra, fóru í gönguferð en oftast virtist vera um að ræða stutta göngu frá bílastæðinu inn að Ófærufossi, en það er um klukkustundarganga. Stór hluti svarenda, eða 65,4%, ætlaði að taka myndir og um helmingur ætlaði að skoða jarðfræðifyribæri og álíka margir ætluðu að baða sig í heitri laug. Tæpur helmingur (45,3%) töldu ökuferðina vera afþreyingu og þriðjungur sagðist ætla að skoða plöntur á meðan þeir væru að Fjallabaki. Tæplega fimmjungur ætlaði að skoða fugla en fáir ætluðu í hestaferð (6,9%) eða að veiða (3,2%) (31. mynd).



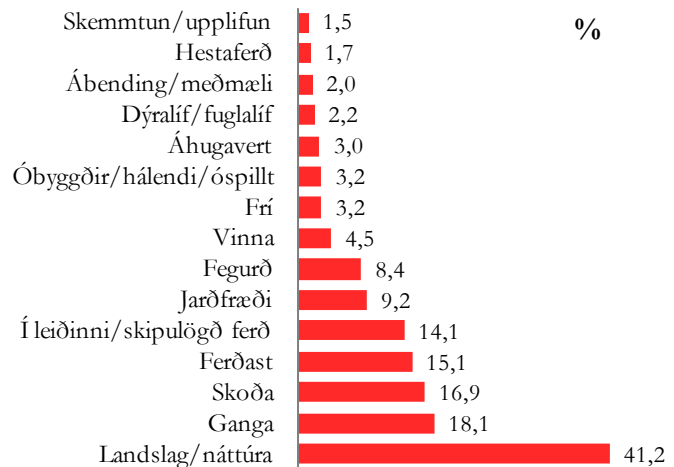
30. mynd. Ferðafélagar.



31. mynd. Afþreying ferðamanna.

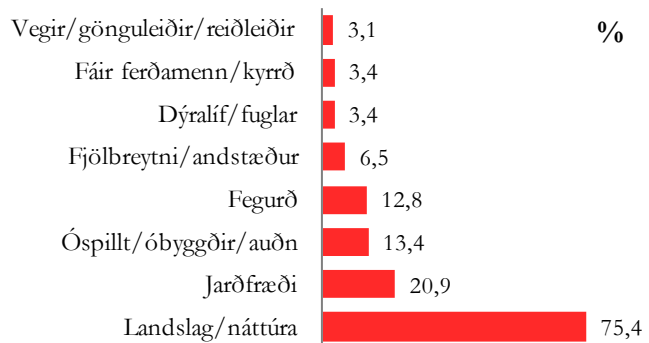
## 6.2 Aðdráttarafi svæðisins

Flestir ferðamenn (41,2%) komu til að njóta náttúrunnar og landslagsins eða sjá náttúrufrýrbrigði svo sem jarðminjar og fossa. Næst flestir (18,1%) voru þarna fyrst og fremst í gönguferð, ýmist stuttri, þ.e. eingöngu klukkustundarferð inn að Ófærufossi eða voru á lengri göngu upp á Gjátind, eða enn lengri eins og t.d. frá Langasjó suður í Strút og Hvanngil. Um 16,9% svöruðu að þeir væru í skoðunarferð, væru einfaldlega á ferðalagi og skoðuðu það sem áhugavert væri á ferðalaginu (15,1%) eða að þetta væri inni í skipulagðri ferð þeirra (14,1%). Áhugaverð jarðfræði og fegurð löðuðu fólk að og svæðið væri hluti af víðernum, óbyggðum eða þar væri óspillt náttúra, auk fleiri atriða (32. mynd).



32. mynd. Hvers vegna er ferðast um svæðið?

Á listanum var önnur keimlík spurning, þar sem gestir voru spurðir að því hvað heillaði þá við svæðið. Langflestir (75,4%) nefndu náttúruna, landslagið eða sérstök náttúrufrýrbæri. Margir (20,9%) nefndu jarðfræði sérstaklega sem og óspillta náttúru og óbyggðir (13,4%) og fegurð svæðisins (12,8%). Annað sem var nefnt var fjölbreytni eða andstæður, dýra- eða fuglalíf, að þarna væri kyrrlát eða að vegir, gönguleiðir og reiðleiðir væru skemmtilegar (33. mynd).



33. mynd. Hvað heillar þig við svæðið?

Í viðtölum við ferðamenn kom fram að aðdráttarafi svæðisins felst í náttúrunni og öðrum eiginleikum svæðisins og nefndu flestir útsýni, fjölbreytilegt landslag, víðerni og villta og óspillta náttúru. Erlendir ferðamenn nefndu einkum víðernin og óspillta náttúru. Hollenskur tölvunarverkfræðingur sagði einfalt að lýsa í hverju aðdráttarafi svæðisins fælist: „*Nature and the unspoiled nature*“. Bresku pari líkaði best við óbyggðirnar, útsýnið og þetta framandi landslag: „*I like the remoteness and, yeah the scenery. It is so extreme and not like anything you get around the rest of Europe really*“. Frönsk ljósmóðir nefndi að fossarnir væru sérstaklega fallegir, en nefndi einnig víðernin og óspillta náttúru. Hollensk kona sem vinnur sem tölvunarfræðingur hafði gengið frá Heklu í Eldgjá

tók undir þau orð. Hún dásamaði hina óspilltu náttúru og útsýnið sem hún sagði ólíka öllu öðru sem hún hefði séð. Svissneskur forstjóri sagði að „Náttúran, litirnir, formin, vötnin, allt saman er gullfallett og einfaldleikinn“ væri það sem heillaði hann mest. Þýskur efnafræðingur naut þess að ferðast um Fjallabak:

*Sprungan [Eldgjá] er mjög falleg og það var mjög heillandi að aka um á jeppanaum svona ósnortna leið... Það er ótrúlega gaman að geta séð þessa ósnortnu náttúru og þetta villta, en þetta er ekki lengur hægt að sjá á meginlandinu.*

Nokkrir nefndu liti sérstaklega, þar á meðal ísraelskur doktorsnemi, en hann sagði: „*The colours are very interesting not only the shape of the canyon but it's like green against the black with the red rocks. It is really nice, so it is cool*“. Hann var almennt mjög hrifinn af hálendinu og það var vegna þess að „*it is wild and isolated, some parts are a bit like home. So that's nice as well and the deserts, some of them really remind me of home*“. Hollenskur tölvunarverkfræðingur var einnig hrifinn af litadýrðinni „*it is great to see the geysers everywhere and the hot pool, and yesterday the green field, it was very rainy and beautiful, Yeah the scenarios are very nice*“. Franskur hugbúnaðarverkfræðingur sagðist vera hrifnastur af: „*The landscape the wilderness, nature.. it is mostly why I came here...and mountains specially, the rivers*“.

Svissneskur bankamaður hafði ferðast um landið í tvær vikur en var nýlega kominn inn á hálendið þar sem hann ætlaði að eyða síðustu viku ferðarinnar. Hann hafði heyrt að hálendið væri mjög fallett og það sem hafði séð af því fram að þessu stóðst vel væntingar hans.

Þýsk kona sem var læknir, kom með áætlunarrúttunni ásamt manni sínum. Þau nutu þess að horfa á náttúruna og hefðu gjarnan viljað sjá meira af hálendinu, en þar sem þau ferðuðust á litlum bílaleigubíl yrði það að bíða betri tíma.

Mörgum þóttu andstæðurnar í landslaginu mjög heillandi. Þýskur doktorsnemi sem hjólaði um landið ásamt félaganum sínum, var í sinni fyrstu Íslandsheimsókn. Hann var mjög hrifinn af því sem hann hafði séð:

*Það er mjög fallett hérna og mjög fjölbreytilegt. Stundum er landslagið svolítið brátt en samt sem áður sér maður alltaf líf í náttúrunni eins og t.d. plöntur, eins og mosann hérna. Landslagið finnst mér mjög flott og fjölbreytilegt, mismunandi ýkt landslag með mosa eða öðrum gróðri. Ef þetta væri bara sandeyðimörk væri það of leiðinlegt fyrir mig og vegna þess hversu fjölbreytilegt landslagið er, með mismunandi fossum, brauni, jarðhitasvæðum, mosa, litríkum fjöllum er þetta mjög fjölbreytt landslag.*

Vinur hans sem var með honum hafði komið til Íslands áður og var hér í fjórða skiptið:

*Fyrir mig er hálendið það mikilvægasta. Ég hef núna komið fjórum sinnum til Íslands og dvel aldrei neitt í Reykjavík. Mig langar ekki til þess að skoða borgir, ég kem ekki hingað til þess að skoða borgir. Landslagið, víðáttan það er það sem heillar mig, svæði þar sem er lítið af byggð. Það eru slík svæði sem við í Mið-Evrópu höfum ekki og þess vegna kem ég hingað.*



Margir aðrir ferðamenn, sérstaklega þeir erlendu sögðu að ósnortin víðerni væru hluti af aðdráttarafli Eldgjár og nágrennis. Þýsk kona, landslagsarkitekt lýsti aðdráttarafli svæðisins á eftirfarandi hátt: „*viðáttan, það að það sé hægt að horfa í marga kílómetra án þess að sjá nokkurn, bara land. Við keyrðum í u.þ.b klukkutíma án þess að sjá nokkurn*“. Eiginmaður hennar var einnig mjög hrifinn af hálendinu og hversu ósnortið það er „*allt er mjög ósnortið. Það er athyglisvert að allir halda sig við það að nota bara vegina það er alveg frábært*“.

Svissneskur karlmaður sem var á ferð með félagu sínum um landið heillaðist mest af því hversu ósnortið landið virtist vera: „*Það er lítið af gróðri nánast engin dýr. Engin menning, ekkert sem minnir á þróun. Það heillar okkur mikið*“.

Lokunar hringvegjarins við Múlakvísl olli því að hluti ferðafólks fór Fjallabaksleið nyrðri og skoðuðu sumir Eldgjá í leiðinni. Sumir litu á það sem lán í óláni því þá höfðu þeir tækifæri til að heimsækja Eldgjá eins og eldvarnareftirlitsmaður frá Höfn í Hornafirði sagði: „*Mig hefur alltaf langað að fara þetta hvort sem er, þannig að við ákváðum að fara þetta núna vegna þess að tækifæri gafst til að gera það og við vildum ekki láta ferja okkur neitt yfir*“. Hann var hrifinn af náttúrunni og ekki síður kyrrðinni á öræfum. Trillukarl frá Hornafirði fór einnig þessa leið vegna brúarinnar yfir Múlakvísl var hins vegar ekkert sérstaklega hrifinn af svæðinu: „*hálendið svona fyrir mér, er svona einhver fjöll þar sem maður hittir engan og þar með hef ég ekkert þangað að sækja*“. Nokkrir erlendu ferðamannanna voru líka á ferð þarna vegna hlaupsins í Múlakvísl. Það átti t.d. við um svissneskan lækni, en honum fannst hálendið stórkostlegt:

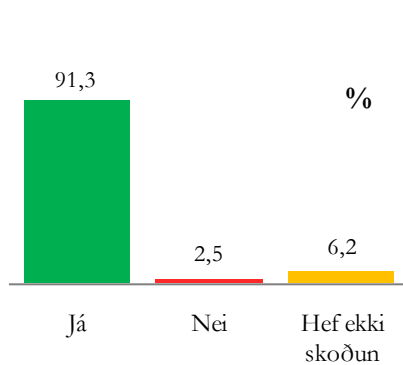
*Þetta er alveg frábært. Landslagið er mjög fjölbreytilegt. Þessi mikli breytileiki, eldfjalla- og öskulandslag sem okkur fannst alveg ótrúlega fallett og svo jöklarnir og snjórin, vötnin og viðáttan. Mér fannst Ísland alltaf vera svo lítið en það er það alls ekki, það er frábært.*

Íslensk kona sem var á ferð með franska vini sína var á sama máli og sagði að vinir hennar væru mjög hrifnir af hálendinu.

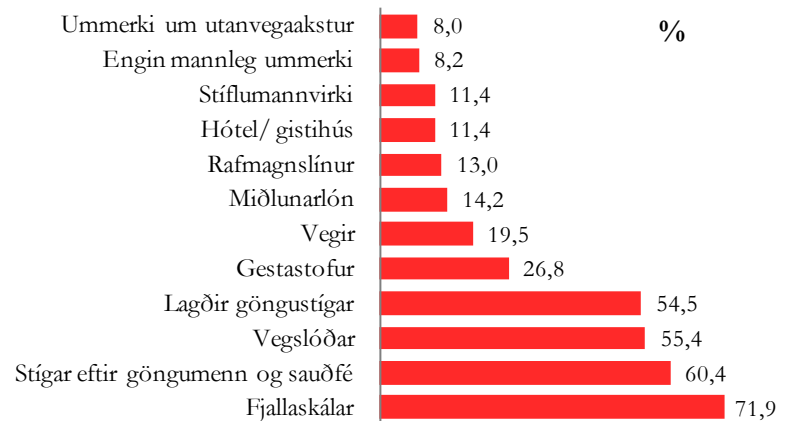
*... það eru fossarnir og gróðurinn og bara auðnin sem þau voru heilluð af líka, sjá bara svart og hvítt... og svo blóminn, þau eru mjög mikið að skoða bara ofan í svörðinn og blómin. Það finnst þeim mjög spennandi.*

Niðurstöður spurningakönnunarinnar leiddi í ljós að langflestir þeirra sem svöruðu, eða 91,3%, töldu að „ósnortin víðerni“ væru hluti af aðdráttarafli svæðisins (34. mynd). Byggðalínan virðist ekki breyta því að þorra ferðamanna finnst svæðið vera ósnortin víðerni. Það er mjög misjafnt hvað fólki finnst vera ósnortin víðerni, en ferðamenn voru einnig spurdir að því hvað þeim þætti mega vera til staðar án þess að hugtakið „ósnortið víðerni“ glataði merkingu sinni. Fjallaskálar voru þau mannlegu ummerki sem ferðamenn töldu að mættu helst vera á svæðinu, en 71,9% voru

þeirrar skoðunar. Um 60,4% svarenda sögðu að stígar eftir göngumenn og sauðfé mættu vera til staðar, 55,4% vegslóðar og 54,5% sögðu að lagðir göngustígar mættu vera á svæðinu. Að mati fjórðungs gátu gestastofur verið á ósnortnum víðernum og vegir að mati fimmtungs. Miðlunarlón voru ásættanleg að mati 14,2% gesta, rafmagnslínur að mati 13,0% og stíflumannvirki sem og hótél eða gistihús að mati 11,4% gesta. Ummerki um utanvegaakstur þóttu ekki eiga við á ósnortnum víðernum að mati 8,0% svarenda. Um 8,2% svarenda sögðu að engin mannleg ummerki gætu verið á svæði ef það ætti að teljast ósnert (35. mynd).



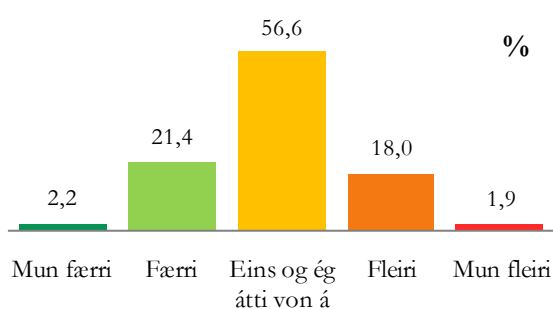
34. mynd. Eru ósnortin víðerni hluti af aðdráttaraffli svæðisins?



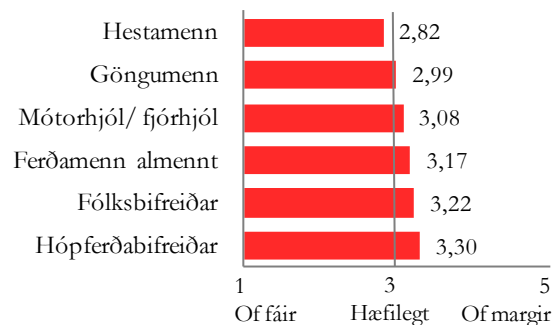
35. mynd. Hvað má vera til staðar án þess að „ósnortið víðerni“ glati merkingu sinni?

### 6.3 Viðhorf til fjölda ferðamanna

Á spurningalistanum voru þátttakendur spurðir hvort fjöldi ferðamanna á Öldufellsleið hefði verið í samræmi við væntingar þeirra. Meirihlutinn (56,6%) taldi fjölda ferðamanna vera eins og þeir höfðu búist við. Tæpur fjórungur átti von á að fleiri ferðamönnum en raun bar vitni og um fimmtungur á fleirum en þeir höfðu átt von á (36. mynd). Ferðamenn voru einnig spurðir hvað þeim þætti um fjölda annarra ferðamanna með tilliti til ferðamáta. Flestir töldu fjöldann af öllum tegundum ferðamanna vera hæfilegan (37. mynd) og reyndist ekki vera marktækur munur.

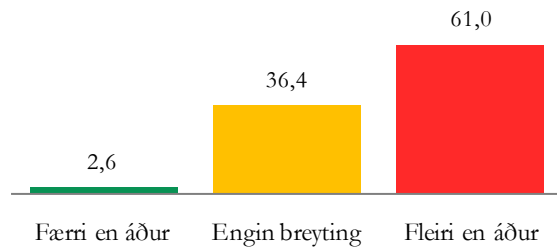


36. mynd. Væntingar um fjölda ferðamanna.



37. mynd. Viðhorf til fjölda ferðamanna.

Eins og sagt var frá í kafla 6.1 höfðu 33,7% þeirra er svöruðu komið á svæðið áður. Þeir sem höfðu komið áður voru spurðir að því hvort fjöldi ferðamanna hefði breyst. Meirihluti þeirra, eða 61%, taldi að ferðamenn væru fleiri en síðast þegar þeir komu á svæðið, en ríflega þriðjungur taldi ekki að fjöldi ferðamanna hefði breyst (38. mynd).



38. mynd. Hefur fjöldi ferðamanna breyst síðan þú komst síðast?

Í viðtölunum kom fram að flestum gestanna fannst ekki vera margir ferðamenn í Eldgjá og miðuðu erlendu ferðamennirnir gjarnan við hvernig staðan var í þeirra heimalandi. Hollenskur skólastjóri sagði t.d. að miðað við Holland þætti honum ekki margt um manninn í Eldgjá og truflaði sá fjöldi sem hann sá á gönguleiðinni að Ófærufossi hann ekkert. Þýskur nemi sem var hér á landi í fjórða sinn sagði að fjöldi ferðamanna væri ekki vandamál fyrir þá sem væru úr Mið-Evrópu því þar væru miklu fleiri ferðamenn á helstu ferðamannastöðum: „Í samanburði við t.d. Rín ... þar er miklu, miklu meira af fólki... þess vegna er þessi fjöldi sem er hér eiginlega ekkert að trufla okkur“. Svissneskur læknir forðast almennt fjölmenna staði og leitar uppi fáfarna staði í ferðalögum sínum. Honum fannst ekki of margir ferðamenn í Eldgjá en „eins og niðri við jökul þá komu tvær rútur í einu og það líkaði okkur ekkert sérstaklega vel“. Fleiri töluðu á þessum nótum t.d. þýskur landslagsarkitekt sem þótti ekki vera of margir ferðamenn á hálendinu en öðru máli gegndi um suma staði við hringveginn: „Ég myndi segja að það sem myndi trufla er ef stórir hópar í rútum og svona væru hérna. Þeir eru niðri við hringveg og þar eru sums staðar virkilega of margir“.

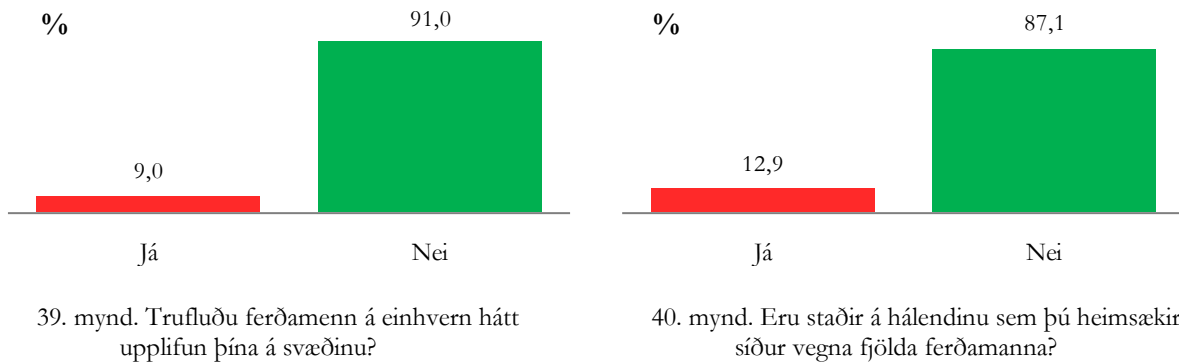
Íslenskri konu sem var á ferð með franska vini sína fannst hún enn geta fundið staði þar sem hún gæti alveg verið í friði, til dæmis í Skælingum og í Langasjó. Hún sagði að það væri enginn staður sem hún forðaðist vegna fjölda annarra ferðamanna, hún stoppaði þó styttra á slíkum stöðum og færi eitthvert annað ef hún vildi vera í friði og ró.

Sumum fannst svæðið geta tekið við mun fleiri ferðamönnum. Íslenskur trillukarl sagði t.d. „Mér finnst þetta bara vera hluti af þessari leið að það sé bara crowded af ferðafólki þar, svo ef þú vilt ekki hitta menn þá ferðu bara eitthvað annað“.

Í spurningalistanum voru þátttakendur spurðir hvort aðrir ferðamenn hefðu á einhvern hátt truflað upplifun þeirra af svæðinu. Langflestir, eða 91%, sögðu að svo hefði ekki verið, en 9% höfðu orðið fyrir truflun af völdum ferðamanna (39. mynd). Í framhaldi af því var innt eftir því á hvaða hátt aðrir ferðamenn hefðu truflað. Um 6% svarenda svöruðu þeirri spurningu, en rúmlega þriðjungur þeirra (10 manns) svaraði því til að ferðamenn hefðu verið of margir og þá fyrst og

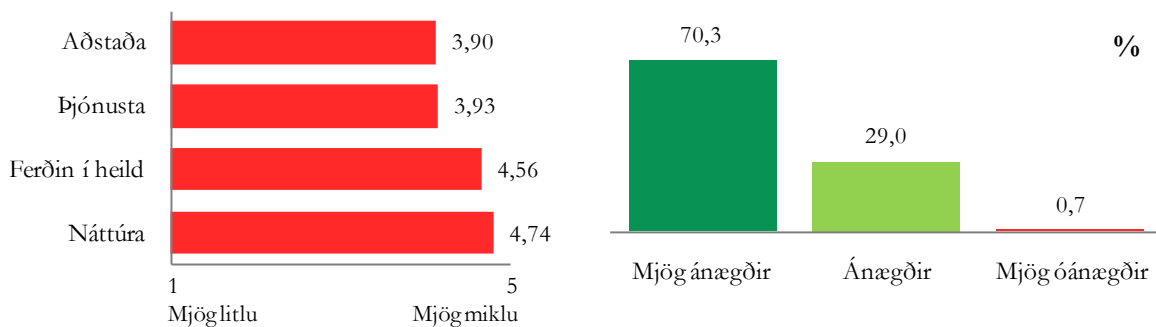
fremst hópferðamenn. Annar þriðjungur (9 manns) nefndi að hávaði í ferðamönnum hefði truflað.

Spurt var hvort ferðamenn heimsæktu síður einhverja staði á hálendinu vegna fjölda ferðamanna. Langflestir, eða 87,1%, svöruðu þeirri spurningu neitandi, en 12,9% sögðu að það væru staðir á hálendinu sem þeir heimsæktu síður vegna fjölda ferðamanna (40. mynd). Af þeim nefndi helmingurinn (þ.e. 16 manns) Landmannalaugar, en aðrir staðir á hálendinu sem voru nefndir voru Hveravellir, Askja, Laugavegurinn og Þórsmörk.



## 6.4 Væntingar ferðamanna, ánægja og vonbrigði

Í einni spurningu spurningalistans var spurt að hvaða leyti nokkur atriði (þ.e. náttúra, aðstaða, þjónusta og ferðin í heild) hefðu staðist væntingar ferðafólks. Svör var hægt að gefa á skalanum 1-5, þar sem 1 þýddi „að mjög litlu leyti“ en 5 „að mjög miklu leyti“. Nær allir svarendur sögðu náttúruna hafa staðist væntingar að mjög miklu leyti og sömu sögu má segja um ferðina í heild. Að jafnaði stóðust aðstaða og þjónusta síður væntingar en náttúran og ferðin, en samt sem áður voru svarendur ánægðir með hvort tveggja (41. mynd). Nær allir ferðamenn sem svöruðu spurningalistanum voru annað hvort mjög ánægðir (70,3%) eða ánægðir (29,0%) með ferð sína. Einungis þrír ferðamenn (0,7%) voru mjög óánægðir með ferðina (42. mynd).



41. mynd. Að hvaða leyti stóðust eftirfarandi þættir þær væntingar sem þú gerðir?

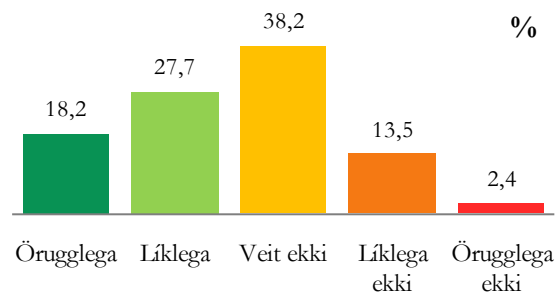
42. mynd. Ánægja ferðamanna með ferð sína.

Á spurningalistanum var opin spurning þar sem ferðamenn voru beðnir um að skrifa hvaða atriði hefðu valdið þeim sérstökum vonbrigðum. Um 14% ferðamanna svöruðu þessari spurningu og voru algengustu athugasemdir að það vantaði fleiri salerni, að veðrið hafi verið vont, umferð á veginum (Fjallabaksleið nyrðri) hafi verið of mikil, innviðir of lélegir, eða að merkingum væri ábótavant (43. mynd).

Ferðamenn voru spurðir hvort þeir teldu líklegt að þeir kæmu aftur á svæðið. Tæplega helmingur (45,9%) taldi það líklegt, en 15,9% ólíklegt og ríflega þriðjungur var óviss (44. mynd).

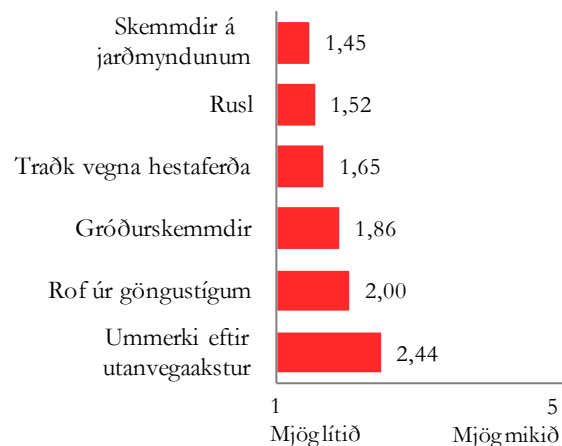


43. mynd. Vonbrigði ferðamanna.



44. mynd. Líkur á endurkomu.

Ferðamenn í Eldgjá urðu ekki mikið varir við skemmdir á umhverfinu sem þeir voru að ferðast í. Þeim fannst nánast ekkert vera um skemmdir á jarðmyndunum, rusl af völdum ferðamanna eða traðk vegna hestaferða. Svipað er að segja um skemmdir á gróðri, mjög fáir tóku eftir slíku. Sumir urðu lítillega varir við rof úr göngustígum og einhverjir höfðu séð ummerki eftir utanvegaakstur. Ferðamönnum finnst sem sagt svæðið að mestu vel farið (45. mynd).



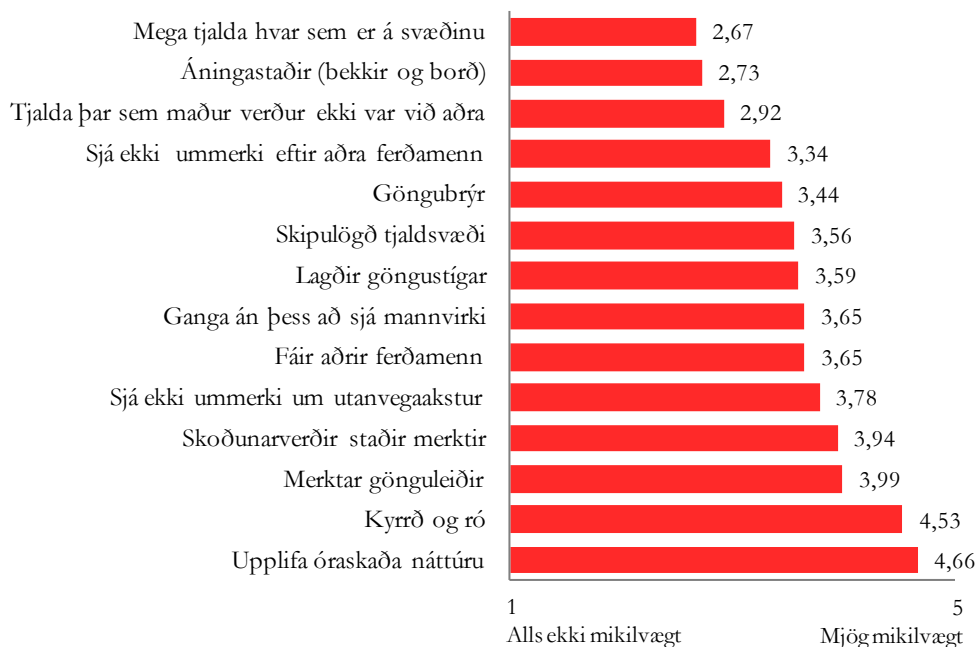
45. mynd. Skemmdir af völdum ferðamanna

Viðtöl við ferðamenn endurspegluðu sömu afstöðu og höfðu fæstir tekið eftir neikvæðum áhrifum ferðamanna á umhverfið. Það sem helst var þó nefnt voru ummerki um utanvegaakstur og einstaka nefndi lítilsháttar rusl. Svissneskur læknir hafði ekki tekið eftir neinum skemmdum á umhverfinu, fannst öllu vel við haldið og svæðið vera hreint. „*Allt landið er rosalega breint. Við tókum eftir því að við sáum hvergi rusl, fullkomlega breint*“. Þýsk kona sem starfaði í banka var sammála: „*It is very, very clean here compared to our region, compared to the Alps. You don't find any garbage in your region. You do [in the Alps], people throw their garbage everywhere. So that is really perfect here*“. Hún hafði hins vegar tekið eftir ummerkjum um utanvegaakstur og fannst slæmt að fólk markaði þannig för

í viðkvæmt land. Sænsku verkfræðingarnir töldu að minna rusl væri í Eldgjá en á flestum útivistarsvæðum í Svíþjóð: „*Vældigt, vældigt lite.*“; en þau ráku samt augun í að sums staðar væri rof í göngustígum og greinilegt álag á landið af völdum göngumanna. Hollenskur skólastjóri var spurður að því hvort hann hefði séð ummerki eftir utanvegaakstur og svaraði: „*I have not seen many tracks outside the roads So, I think most of the tourist stay on the road*“. Hann hafði þó séð eitthvað af rusli, en ekkert sem orð var á gerandi. Bretarnir sögðu að rof í göngustígum væri víða vandamál á vinsælum ferðamannastöðum í Bretlandi: „*It is not worse than places in the UK. Some of our areas, like the Yorkshire dales are very, very badly eroded*“. Þau höfðu orðið varir við lítilsháttar rof hér og þar í Eldgjá, en þeim þótti það ekki það mikið að það truflaði þau, nema þá núna þegar spyrill vakti athygli á því með spurningu sinni! „*Only if people ask you about it, then you realize it and you notice it more*“. Þýskur læknir sagðist hafa séð töluvert rof úr göngustígum og einhver ummerki um utanvegaakstur, en hafði ekki orðið var við rusl. Henni þótti almennt mjög hreint á þeim stöðum sem hún hafði heimsótt. Þýskur nemi sagði: „*Ekki séð rusl eða rof en stundum hjólför utan vega eftir bíla sem voru enn frekar djúp, líklega út af rigningu*“. Íslensk kona sem starfar í banka sagðist hafa tekið eftir ummerkjum um utanvegaakstur en taldi þau mjög gömul.

## 6.5 Flokkun ferðamanna með hliðsjón af viðhorfskvarðanum

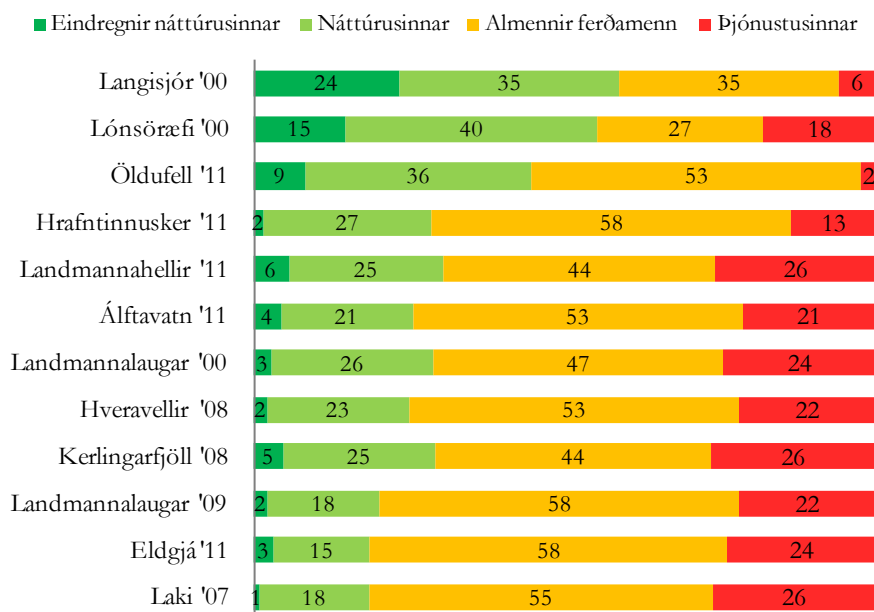
Ein spurning listans var „*Hversu mikilvæg eru eftirfarandi atriði á ferðalagi þínu um svæðið?*“ og voru talin upp 14 atriði. Hvert atriði fékk gildi á skalanum einn til fimm og síðan var meðaltal hvers atriðis reiknað. Með þessari aðferð kemur í ljós að ferðamönnum finnst mjög mikilvægt að upplifa óraskaða náttúru og kyrrð og ró. Ferðalöngum þótti jafnframt mikilvægt að merkja gönguleiðir og skoðunarverða staði og að ekki sæjust ummerki um utanvegaakstur. Ferðamönnum þótti fremur mikilvægt að sjá fáa aðra ferðamenn og að sem minnst sæist af mannvirkjum. Lagðir göngustígar, göngubrýr, skipulögð tjaldsvæði og að ekki sæjust ummerki eftir aðra ferðamenn þótti fremur mikilvægt. Svarendum fannst ekki mikilvægt að mega tjalda þar sem þeir yrðu ekki varir við aðra og enn síður hvar sem er. Áningastaðir (bekkir og borð) þóttu heldur ekki mikilvægir (46. mynd).



46. mynd. Mikilvægi ýmissa atriða fyrir ferðamenn.

Fyrirnefnd spurning hafði jafnframt það markmið að flokka ferðamenn í fjóra flokka með hliðsjón af viðhorfskvarðanum (e. purist scale).

Í Eldgjá var skipting ferðamanna þannig að 23,6% þeirra voru þjónustusinnar, 57,6% voru almennir ferðamenn, 15,5% náttúrusinnar og 3,3% eindregnir náttúrusinnar. Ef niðurstöður könnunarinnar eru bornar saman við aðra staði, þar sem sambærilegar rannsóknir hafa verið gerðar, kemur í ljós að skiptingin í Eldgjá er svipuð og var í Landmannalaugum árið 2009 og við Lakagíga 2007 (47. mynd). Þetta er töluvert annar markhópur en sá sem fer Öldufellsleið, en þar voru 9% eindregnir náttúrusinnar, 36% náttúrusinnar, 53% almennir ferðamenn og 2% þjónustusinnar. Náttúrusinnuðustu ferðamennina er að finna við Sveinstind og í Lónsöræfum.

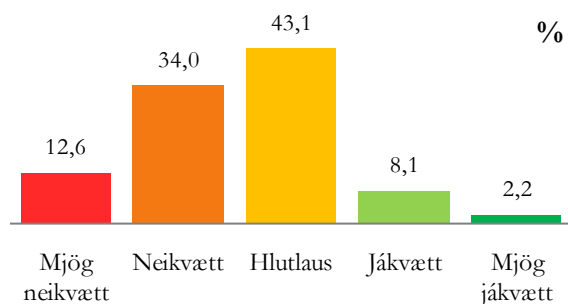


47. mynd. Samanburður á skiptingu í flokka viðhorfskvarðans eftir stöðum.

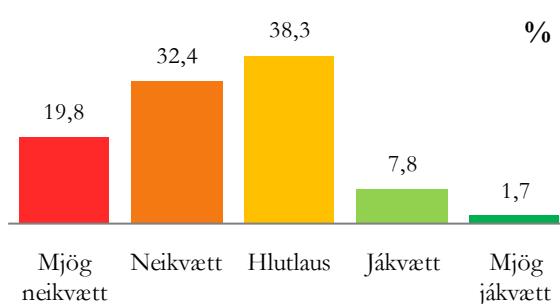
## 6.6 Viðhorf til mannvirkja

### 6.6.1 Viðhorf til raflína

Á spurningalistanum voru tvær spurningar þar sem viðhorf ferðamanna til raflína almennt var kannað. Í annarri þeirra var spurt „Hvert er viðhorf þitt til raflína í náttúru Íslands?“ og í hinni var spurt „Hvert er viðhorf þitt til raflína á hálendi Íslands“. Hægt var að gefa svör á bilinu 1-5, þar sem 1 þýddi „mjög neikvætt“ en 5 þýddi „mjög jákvætt“. Viðhorf ferðamanna til raflína á hálendinu voru almennt neikvæðari en til raflína almennt. Rúmlega helmingur (52,2%) aðspurðra var mjög neikvæður eða neikvæður gagnvart raflinum á hálendinu, en 46,6% var það gagnvart raflinum almennt. Menn voru frekar hlutlausari gagnvart raflinum almennt (43,1%) en á hálendinu (38,3%) og voru frekar jákvæðir gagnvart raflinum á láglendi (103%) en á hálendinu (9,5%) (48. mynd og 49. mynd).



48. mynd. Viðhorf til raflína í náttúru Íslands.

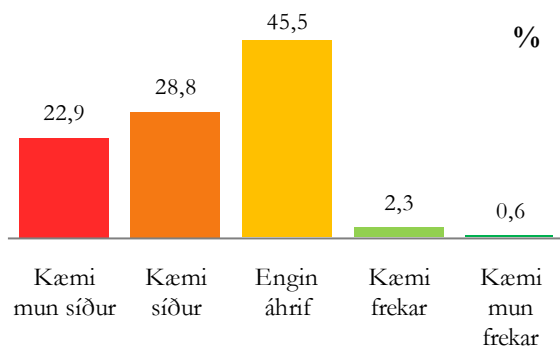


49. mynd. Viðhorf til raflína á hálendi Íslands.

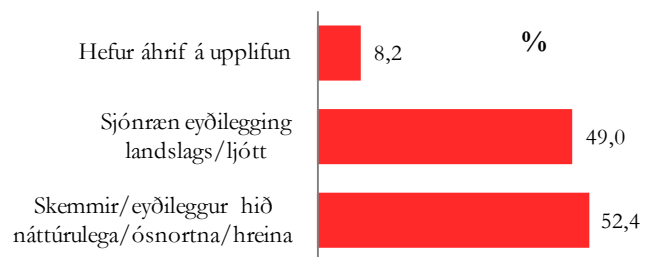


Ferðamenn voru spurðir að hvaða áhrif ný raflína nærri ferðaleið þeirra að Fjallabaki hefði á áhuga þeirra á að koma aftur á svæðið. Rúmlega helmingur svarenda sögðust myndu koma mun síður (22,9%) eða síður (28,8%) ef þar yrði lögð ný raflína. Tæplega helmingur (45,5%) taldi að ný lína hefði engin áhrif á áhuga þeirra á að ferðast um svæðið, en 2,9% sögðu að þeir kæmu frekar á svæðið (50. mynd).

Þeir sem svöruðu því að þeir kæmu síður á svæðið ef komin væri ný raflína voru spurðir opinnar spurningar þar sem þeir voru beðnir um að skýra ástæðu þessa. Svörin voru síðan greind í flokka og mátti greina þrjár meginástæður. Sumir nefndu aðeins eina þeirra en aðrir komu inn á þær allar og því er samanlagður fjöldi meira en 100%. Um helmingur svarenda nefndi að raflínan eyðilegði, skemmdi eða spillti ósnortinni náttúru og um helmingur talaði um sjónræn áhrif eða að raflínur væri ljótar. Þriðji flokkurinn talaði um breytingu á upplifun (51. mynd). Í raun má að ýmsu leyti líta á þessar þrjár ástæður sem eina og sömu, þ.e. ferðafólki fannst sem raflínur spilli upplifun þeirra á ósnortinni náttúru.



50. mynd. Áhrif nýrrar raflínu vegna Hólmsárvirkjunar á áhuga ferðamanna á svæðinu.



51. mynd. Hvers vegna kæmu ferðamenn síður ef raflína væri á svæðinu?

Í viðtölunum komu fram enn frekari skýringar á viðhorfum ferðamanna. Íslensk kona sem var á ferð með franska ferðamenn sagði að byggðalínan sem liggur um Fjallabak nyrðra truflaði sig ekki. Hún vissi að raforkan væri nauðsynleg fyrir hagkerfið og því væri hún ekki á móti virkjunum eða raflínum. Þegar hún var spurð hvort umrætt svæði myndi halda aðdráttarafli sínu ef til kæmi ný raflína sagði hún: „Já það myndi gera það því maður er ekki að borfa á línuna. Maður er að skoða allt annað, maður er að skoða landslagið og að skoða fossinn, blómin og þess háttar“.

Margir af erlendu ferðamönnum sem talað var við sögðu að þeir væru vanir raflínum og öðrum mannvirkjum frá heimalandi sínu og því tækju þeir ekki svo mikið eftir þeim. Hollenskur skólastjóri hafði t.d. ekki tekið eftir byggðarlínunni á leiðinni og sagði að önnur raflína myndi ekki hafa mikil áhrif á hann þar sem hann væri orðinn ónæmur fyrir þeim frá Hollandi. Þýskur nemandi sagði:

*Í Mið-Evrópu eru alls staðar háspennulínur, maður er hættur að sjá þær. Ef það væri háspennulína hér, þá myndi ég horfa einu sinni á hana og svo myndi ég ekki sjá hana aftur af því að ég er vanur því að sjá háspennulínur alls staðar.*

Þýsk kona sem starfaði í banka sagðist ekki hafa tekið eftir raflínunni þegar hún fór Fjallabaksleið nyrðri: „*When I think through I did not really notice or think about the powerline on the way. I did not realize it*“. Hún áleit ekki að önnur raflína á svæðinu myndi hafa áhrif á upplifun hennar eða áhuga á að ferðast um svæðið.

*No, I don't think so. Here in Iceland you are independent and lucky that you can use natural resources for electricity. You don't need any nuclear power or so, so it is ok and then you need to have power lines.*

Þýskur karl var á svipuðu máli. Honum fannst ekki svo slæmt að sjá byggðalínuna: „*Nei, það var ekki svo slæmt. Við tókum samt myndir án þess að rafmagnslínurnar sæjust. Ég er hlynntur orku sem unnin er úr vatnsorku frekar en að byggt verði kjarnorkuver*“. Honum fannst þetta allt í lagi eins og er, en vildi þó ekki að það yrðu reistar fleiri virkjanir.

Ísraelski ferðamaðurinn sagðist ekki vita hvort línan myndi hafa áhrif á áhuga hans á að ferðast um svæðið, en sagði að ef fundið yrði gott línustæði þá gæti það gengið, en bætti við að hún gæti þó verið hættuleg fyrir fugla.

*I honestly don't know I mean it would be very noticeable but I guess if you just pass by it would not really matter, Because sometimes you have to have power lines to running the infrastructure it can be done very... delectated so it depends how it is done ...I know in my country if you can do it in a way that is more less damaging then it is better for you a part of it as well, Sometimes it specially in the where it is lot of birds I guess power line would be harmful for them.*

Svissneskur bankastarfsmaður var á leiðinni til Landmannalauga og ætlaði að ganga Laugavegin í Þórsmörk og áfram yfir Fimmvörðuháls. Hann taldi að virkjun og ný raflína á þessu svæði myndu ekki hafa mikil áhrif á hann. Hann vildi alls ekki sjá raflínur á gönguleiðinni sjálfri, en taldi að þótt raflínur væru nærri leið hans að eða frá upphafs- eða lokapunkti ferðar myndu þær ekki spilla gönguferðinni.

Tekin voru viðtöl við tvo þýska hjólreiðamenn á Skaftártunguvegi, rétt norðan við Hólaskjól. Í þeim kom fram að þar sem raflínan væri ekki alveg inni á hálendinu myndi hún ekki trufla þá. Annar hjólreiðamannanna sagði:

*Fyrir mér er þetta [raflínurnar] ekkert mál, svo lengi sem náttúran hér fyrir ofan er að öðru leyti ósnortin og þannig nálægt upprunaleika sínum og svo eru hvort sem er líka enn þá til staðir þar sem virkilega er ekki neitt, hvorki háspennulínur né eitthvað annað....Raflínur á láglandinu trufla mig ekki sem ferðamann. Ég meina að maður þarf líka sem ferðamaður að setta sig við að það er fólk sem býr þarna og*

*þarf að nota rafmagn. Fólk býr aðallega við strendur landsins og það þarf líka að nota rafmagn á strandsvæðum.*

Vini hans, sem hafði komið til landsins fjórum sinnum áður, fannst raflínur, virkjanir og önnur meðfylgjandi mannvirki á þessu svæði ekki svo afleit hugmynd þar sem þarna væri ekki lengur hálendi. „Hér er maður eiginlega ekkert lengur inni á hálendinu, hér eru komin engi og kindur og svona...“. Hann sagði jafnframt:

*Mér finnst þetta ekkert slæmt, mér finnst líka lónið á suð-austur hálendinu [Hálslón] ekki svo slæmt. Það var mjög umdeilt, fólk var að segja að það væri verið að skemma fallegan dal o.s.frv., en frá mínu sjónarhorni sem ferðamaður þá fór enginn ferðamaður þangað áður en stíflan var byggð, þar sem enginn vissi af þessu og það var bara lélegur vegur þarna og núna er þarna malbikaður vegur og maður veit af þessu. Og ég mun núna í fyrsta skeptið fara þangað. Ég hef heyrt að [Hafravamma]gljúfrið sé enn til staðar og að þar sé fallett um að lítast. Og þess vegna er stíflan eiginlega jákvæð fyrir ferðamenn, þó svo að náttúruverndarsinnar hafi áður verið á móti henni. Svo er þetta líka allt vatnsorka. Ég myndi segja eitthvað annað ef þetta væri kolaorkuver. En vatnsorka er náttúruleg orka og ímynd hennar hjá okkur er eiginlega mjög jákvæð.*

Hollenskur tölvunarverkfræðingur sagði að það væru tvær hliðar á hvort ætti að virkja. Í fyrsta lagi fannst henni aðdáunarvert hvernig Íslendingar nýttu náttúruna (vatnsafl og jarðhita) til að búa til rafmagn, á hinn bóginn væri sjónmengun af raflínum.

*I think it is amazing how Iceland uses its nature to produce power, but on the other hand it wastes the views with the power line...but if it's the only way it is the only way but if you can avoided it then you should.*

Hún nefndi einnig að það væri neikvætt að þegar virkjað væri þá þyrfti að laga vegi, en það leiddi gjarnan til fjölgunar ferðamanna og við það misstu svæði eins og hálendið aðdráttarafl sitt. Að mati hennar missa svæði aðdráttarafl sem göngusvæði ef raflína liggur um það því þá er svæðið ekki lengur óspillt.

Nokkrir nefndu að raflínur væru slæmar þegar þeir væru að reyna að ná fallegum ljósmyndum af landinu. Þegar þýskur forstjóri var spurður álitis á nýrri raflínu á svæðinu svaraði hann: „Það væri eiginlega synd því raflínurnar trufla alltaf þegar maður er að taka ljósmyndir“. Frönskum hugbúnaðarverkfræðingi sem var á sex daga gönguferð um Fjallabak, fannst líklegt að honum þætti minna spennandi að ferðast um svæðið ef komin væri ný raflína. Þegar hann gekk um Fjallabaksleið nyrðri daginn áður tók hann vel eftir byggðalínunni og fannst sú upplifun neikvæð, en það væri samt hægt að lifa með henni því hún væri bara ein.

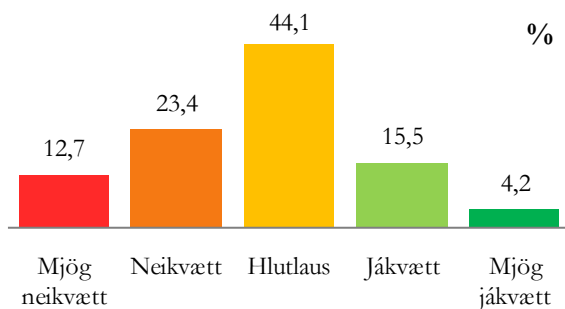
*I mean I just saw yesterday that [byggða]line and when I saw it I oh.. but because it was only one, I mean if there were more I think it will be less interesting and less beautiful so I will prefer to avoid such power lines.*

Hann sagði jafnframt raflínur ekki passa inn í landslagið og ef það þyrfti nauðsynlega að leggja raflínur þarna ættu þær helst að vera neðanjarðar. Íslenskum kennara leist ekki vel á raflínur á svæðinu sunnan Eldgjár:

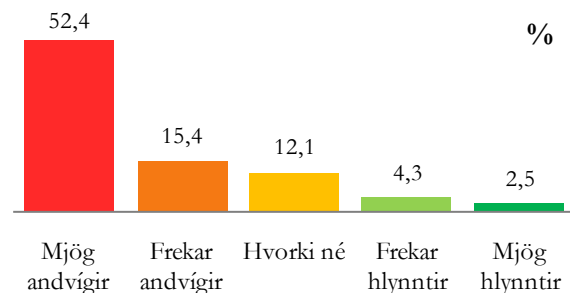
*Ég vil vernda landið og við erum búin að tala um það núna undanfarið hvað þessar virkjunir eru, sko bara sjónmengun í umhverfinu. Þannig að ég held að þetta svæði hér eigi bara að fá að vera í friði fyrir slíku.*

## 6.6.2 Viðhorf til virkjana

Á spurningalistanum voru tvær spurningar þar sem viðhorf ferðamanna til virkjunarmannvirkja var kannað. Önnur þeirra var almenns eðlis þar sem spurt var „Hvert er viðhorf þitt til vatnsaflsvirkjana og meðfylgjandi mannvirkja?“. Hin snéri að svæðinu sem ferðast var um þar sem spurt var „Hvert er viðhorf þitt til virkjunarmannvirkja á svæðinu?“. Um 12,7% aðspurðra voru mjög neikvæðir í garð vatnsaflsvirkjana og meðfylgjandi mannvirkja, 23,4% voru neikvæðir, margir hlutlausir (44,1%), 15,5% voru jákvæðir og 4,2% mjög jákvæðir (52. mynd). Þegar ferðamenn voru spurðir hvort virkja ætti á þessu svæði var skiptingin hins vegar töluvert önnur. Rúmlega helmingur (52,4%) var mjög andvígur virkjunarmannvirkjum á svæðinu, 15,4% voru frekar andvígur og 12,1% voru hlutlausir. Um 6,8% svarenda voru frekar eða mjög hlyntir virkjun á svæðinu (53. mynd).



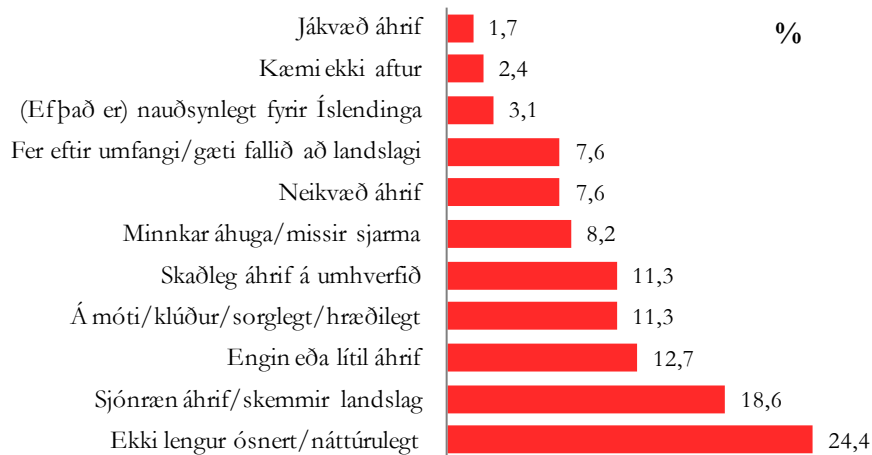
52. mynd. Viðhorf til vatnsaflsvirkjana og meðfylgjandi mannvirkja.



53. mynd. Viðhorf til virkjunarmannvirkja á svæðinu.

Í opinni spurningu spurningalistans var spurt hvaða áhrif þeir teldu að virkjun Hólmsár og meðfylgjandi mannvirki myndu hafa á upplifun þeirra. Tveir þriðju aðspurðra svöruðu þessari spurningu og komu flestir með athugasemdir sem lýstu því að virkjunin myndi hafa neikvæð áhrif. Ástæðurnar sem voru nefndar voru t.d. að þá væri svæðið ekki lengur óspillt (24,4%), virkjun hefði neikvæð sjónræn áhrif eða skemmdi landslagið (18,6%) og hefði skaðleg áhrif á

umhverfið (11,3%). Um 11,3% voru á móti virkjuninni og 8,2% töldu að svæðið yrði minna áhugavert að ferðast um. Um 12,7% töldu virkjun hafa lítil eða engin áhrif á upplifunina og 1,7% sögðu að hún hefði jákvæð áhrif. Um 7,6% sagði að áhrifin færu eftir umfangi eða hversu vel virkjunin félli inn í landslagið. Nokkrir (3,1%) tóku fram að ef framkvæmdin væri Íslendingum nauðsynleg þá yrði svo að vera og um 2,4% sagðist ekki myndi ferðast aftur um svæðið ef að Hólmsárvirkjun væri orðin að veruleika. (54. mynd).



54. mynd. Áhrif Hólmsárvirkjunar og meðfylgjandi mannvirkja á upplifun ferðamanna.

Í viðtölunum sem tekin voru við ferðamenn kom fram að afstaða þeirra sex Íslendinga sem rætt var við skiptist í tvö horn þar sem fjórir voru fremur hlynntir virkjun en tveir voru andvígir. Eldvarnareftirlitsmaður frá Hornafirði sagði:

*Veistu, ég er aldrei á móti virkjunum, aldrei verið það, og línurnar þær plaga mig ekki nokkurn skapaðan blut. Ég svo sem hef enga skoðun á þessu þannig, en þetta plagar mig ekki neitt og mér finnst bara sjálfsagt að þetta sé gert. Þannig að ég hérna... mér finnst þetta bara allt í lagi og ég hef reyndar gert það í mínu sumarfrí, ég hef heimsótt Landsvirkjun og farið í stöðvarhúsin og skoðað þau að gamni mínu.*

Annar Íslendingur, trillukarl frá Höfn í Hornafirði sagðist einnig vera mjög hlynntur öllum virkjunum:

*Mjög gott. Þetta verður einhvers stadar að fara, og eins og þarna allt Þjórsárdæmið þarna. Allar þær virkjanir sem þar eru. Ég keyrði fram hjá þessu þarna í fyrsta skipti um daginn og mér finnst þetta bara vera hið ágætasta mál.*

Íslensk kona sem er kennari og var á ferð með vinafólki sínu var hörð á móti virkjunum hvar sem var á landinu:

*Ég er svo heit í þessu, ég er almennt á móti þessum virkjunum og virkjanaf framkvæmdum. Sérstaklega ef það er verið að virkja fyrir álverin og þennan stóriðnað. En mér finnst líka spurning að hugsa til framtíðar, erum við að, getum*

*við verðlagt þetta svæði? Er þetta peningana virði þó að við fáum meiri pening fyrir raforkuna? Er það þess virði að fá þann pening inn í landið, þurfum við á því að halda og þar með eyðileggja náttúruna?*

Tónlistarkennari frá Akureyri var á því að ekki ætti að fara austar með virkjanir en að Þjórsá: „Það eru náttúrulega sum svæði sem maður vill bara láta vera, ég held að þetta sé eitt af þeim svæðum“. Bankastarfsmaður frá Hornafirði var ekki á móti virkjunum almennt og fannst meðal annars skipta máli í hvað ætti að nýta orkuna: „... ég er ekkert á móti virkjunum en mér finnst þetta kannski, ekki eiga að vera út um allt. Mér finnst kannski að akkúrat þetta svæði mætti vera laust við þetta“.

Erlendu ferðamennirnir voru ekki jafn afgerandi í afstöðu sinni til virkjana og meðfylgjandi mannvirkja og þótti mörgum erfitt að taka afstöðu. Nefnt var að við það yrði svæðið minna áhugavert sem ferðasvæði, en ef framkvæmdir væru Íslendingum nauðsynlegar efnahagslega þá væri það auðvitað þeirra að veða og meta fyrir hvers konar starfsemi þeir vilja nýta landið. Einnig var bent á að ef Íslendinga vantaði orku fyrir almenna notkun þá væri skiljanlegt að væri virkjað, en ef nýta ætti orkuna í stóriðju þá væri það óæskilegt. Einnig töldu sumir að virkjanamannvirki væru í lagi ef vel væri staðið að staðsetningu og hönnun þeirra, svo þau yrðu sem minnst sýnileg. Sænskur verkfræðingur sagði að honum þætti í lagi að aka um svæði þar sem væru virkjanamannvirki, en þau trufluðu hann mun meira þegar hann væri í gönguferð. Breskur karlmaður sem vinnur í olíuðnaði taldi ekki æskilegt að leggja raflínur um þetta svæði eða byggja þar virkjanamannvirki. Hann taldi erfitt að meta hvort væri betra fyrir efnahag landsins að nýta landið fyrir ferðamennsku eða raforku. Hann sagði að ekki ætti að fara með virkjunarmannvirki á mikilvæg ferðamannasvæði eins og Fjallabak og að hlífa ætti þessu svæði og byggja frekar einhvers staðar annarsstaðar. Hann var almennt mjög hlynntur vatnsorkuverum vegna þess að þau væru betri fyrir náttúruna en t.d. kolaorkuver, en sagðist ekki skilja af hverju Íslendingar vildu framleiða meiri orku fyrst næg raforka væri nú þegar fyrir hendi.

Margir erlendu ferðamannanna veltu því fyrir sér hver áhrif virkjunarinnar myndu verða á hagkerfi Íslands, hvort önnur svæði væru í boði og í hvað raforkan færi. Svissneski læknirinn taldi að það væri ekki gott að setja virkjanir á þetta svæði.

*Persónulega myndi það trufla okkur mjög mikið, en annars vegar verður maður að segja að Ísland er mjög fátækt land og þarf að þéna peninga einhversstaðar. Ég þekki þetta frá okkur í Sviss: Hjá okkur eru stíflulón allsstaðar sem okkur finnst ekki frábært heldur, en í staðinn fáum við breina orku. Þetta er allt saman mjög erfitt en mér finnst meira vit í því að byggja virkjun heldur en að byggja eitt álver í viðbót þarna í norðri. Þannig frekar virkjun og þá breint rafmagn ef maður þarf á því að halda heldur en álverksmiðju.*

Þegar hann var spurður hvort það skipti máli hvort rafmagnið úr þessari virkjun yrði notað fyrir áliðnað sagði hann:

*Það væri skelfilegt. Ég held líka fyrir ferðaþjónustuna. Ísland mun fá miklu fleiri ferðamenn til landsins á næstu árum. A.m.k. frá Þýskalandi, Sviss o.s.frv. Ég held að Ísland laði til sín ferðamenn ekki útaf borgunum, útaf Reykjavík, eða eitthvað svoleiðis, heldur virkilega út af náttúrunni. Ef maður eyðileggur náttúruna þá er maður að gefa það dýrmatasta. Það kemur enginn til Íslands bara til að fara í sund.*

Þýski læknirinn gerði einnig greinarmun á því fyrir hvað væri verið að virkja og nefndi einnig að fyrrabragði að synd væri ef virkjað væri fyrir iðnaðarframleiðslu. Hún sagðist samt skilja að iðnaður gæti verið mikilvægur fyrir Íslendinga. Hún var þeirrar skoðunar að ferðamennska og virkjanir ættu ekki saman: „*Saman passar það ekki. Þetta fallega, einmannaleikinn er mjög áhrifamikill*“.

Svissneskur karlmaður sagði: „*Hins vegar þarf maður að segja að fólkið bérna þarf líka á orku að halda. Og vatnsorkuver frekar heldur en kjarnorkuver, þannig að þetta er tvísýnt. En fyrir ferðaþjónustu er pottþétt betra að virkja ekki*“. Breska konan sagði að þetta væri mjög erfitt mál þar sem hún vissi ekki hvar annarsstaðar væri hægt að virkja. Hún sagði að það ætti ekki að virkja þarna af því að svæðið væri mjög fallett og það myndi skemma ferðamennsku á svæðinu. Henni fannst heldur ekki réttlætjanlegt að fórna þessu svæði fyrir orku til stóriðju. Hún sagði að það myndi eyðileggja upplifun hennar af svæðinu að hafa virkjun, sérstaklega ef það yrði til þess að miklu fleira fólk yrði á svæðinu.

Margir ferðmenn minntust á að með virkjun myndu vegir að svæðinu batna og innviðir þar aukast og þá myndi ferðamönnum fjölga. Franska ljósmóðirin hafði mestar áhyggjur af að með virkjun myndi ferðamönnum fjölga og það væri ekki gott.

### **6.6.3 Viðhorf til mannvirkja á hálendinu**

Ferðamenn voru spurðir að því hversu hlynntir þeir væru að hafa ýmis mannvirki á svæðinu. Svarmöguleikar spurningarinnar voru á bilinu 1-5, þar sem 1 þýddi „mjög andvíg(ur)“ en 5 þýddi „mjög hlynnt(ur)“ og var meðaltal allra svara reiknað fyrir hvert þessara mannvirkja (55. mynd).

Viðtölin sem tekin voru við ferðamenn endurspegluðu sömu viðhorf og komu fram í spurningalistunum, þ.e. ferðamenn vildu ekki fleiri mannvirki á þessu svæði en nú er. Fjallaskálar, tjaldsvæði og skilti sem sýndu leiðir væri nóg og fleira ætti ekki heima þarna. Svissneskur læknir vildi hafa innviðina á hálendinu eins og þeir eru. Honum þótti mikilvægt að það færu ekki allir ferðamenn á Íslandi inn á hálendið því þá myndi svæðið missa sjarma sinn. Ísraeli var aðeins hikandi í afstöðu sinni, en sagði svo að hann vildi helst hafa þetta eins og það er, gönguskálar væru e.t.v. í lagi:

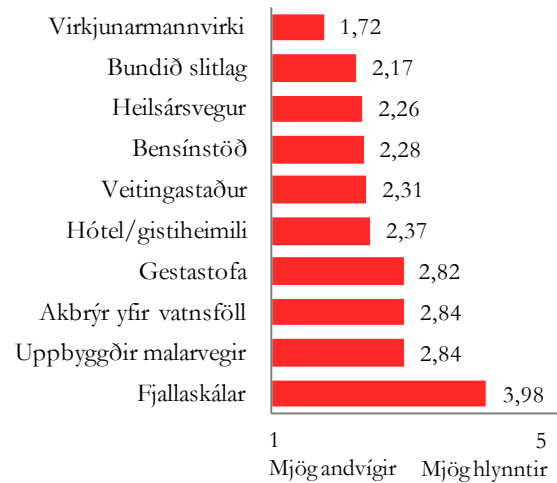
*...well it depends, ah, I think leave it unspoiled is the best but, when it comes to people want access to certain areas they should have like the huts for instance and to be able to do the hikes and to be able to do research if it is necessary for some reason but I don't think the roads should be any better.*

Hann sagði jafnframt að fólk ætti að kynna sér að hverju það gengi á hálendinu: „*I think that people should, if they want to come here, they should know what is waiting for them, it might be for some people some adventure to carry your things*“.

Franskur tölvuverkfræðingur sem var á sex daga göngu um svæðið vildi ekki að byggt væri meira á svæðinu og vildi halda því eins óspilltu og hægt væri. Hann sagðist kjósa að tjalda til að geta verið fjarri alfaraleið og verið sem lengst inni í víðernunum, fjarri öllu. Hann var ekki kominn til Íslands til þess að njóta munaðar eins og lúxushótels, veitingastaða eða til að aka um.

Bresku hjónin sem voru einnig á gönguferð um hálendið vildu ekki fjölga innviðum. Þau töldu að ef aðstaða yrði of góð myndu of margir koma og það myndi spilla þeirri ímynd sem svæðið hefði og þeirri upplifun sem þau voru að sækjast eftir. Þeim fannst það líka vera hluti af upplifuninni að gista í fjallaskálum. Þýskur landslagsarkitekt vildi heldur ekki láta byggja fleiri innviði á svæðinu: „*Ég held að fólk ætti sem ferðast til Íslands og ferðast um hálendið stilli sig inn á standardinn sem er hér og maður getur vel sætt sig við hann*“. Landi hans, efnafræðingur, sagði þetta þegar hann var spurður um hvort hann vildi meiri innviði við Eldgjá:

*EKKI fleiri, þetta er fínt eins og það er núna. Frábært bílastæði og frábært salerni. Ég vil alls ekki sjá veitingastað eða hótél, því þá tapast það sem er heillandi og þá koma of margir ferðamenn.*



55. mynd. Viðhorf til mannvirkja.



Hollenskur tölvunarfræðingur vildi ekki mikla uppbyggingu á hálendinu, en hún taldi að helst mættu vera göngubrýr yfir erfiðar ár. Hún hafði þó efasemdir um það vegna þess að árnar breyta oft um farveg. Tveir af erlendu ferðamönnum minntust á að það gæti verið gott að hafa göngubrýr yfir sumar árnar. Þýskur nemi sem var í hjólaferð talaði einnig um að það gæti verið gott að hafa brýr:

*Það er mjög gott að það sé hægt að fara um, sem hjólreiðarmaður eru nokkrir lækir og ár sem er ekki lengur hægt að fara yfir, og þá væri stundum gott ef að einhversstaðar væri lítil brú fyrir göngufolk. En það er náttúrulega alltaf möguleiki á að hún skolist burt það er sjálfsagt þar sem hún er ekki svo stöðug.*

Þegar spurt var um áhuga ferðamanna á betri gistingu á svæðinu, eins og t.d. á hóteli eða gistiheimili, voru allir viðmælendurnir sammála um að þeir vildu ekki hafa slíkt á þessu svæði. Sænskur verkfræðingur sagði að það væri í lagi að hafa hótél á jaðri hálendisins, en alls ekki þarna innfrá, í nágrenni Eldgjár. Þýsku hjólreiðarmennirnir sögðust ekki vilja fá hótél á svæðið: „*Ekki fyrir okkur. Það væri þá meira fyrir þá sem eru á bílum, en þá myndum við fara eitthvert annað*“.

Sömu sögu er að segja um viðhorf viðmælenda til veitingahúss á svæðinu. Íslenskur kennari sagði þegar hún var spurð hvort hún vildi hafa veitingastað á svæðinu „*Nei, nei, mér finnst það ekki passa. Ég vil bara hafa þetta svolítið frumstætt, það hentar mér ágætlega*“. Íslensk kona sem var á ferð með franska vini sína sagði þó að það mætti bæta veitingaaðstöðu í Landmannalaugum. En hún taldi að það ætti ekki að hafa veitingastað í nágrenni Eldgjár. Þýsku nemarnir voru mjög sammála þessu því þeir vildu ekki hafa verslun eða veitingarstað við Eldgjá, en sögðu að það væri fín hugmynd að selja kaffi, te og kex á fjölmönnum stöðum eins og í Þórsmörk. Nokkrir Íslendinganna töluðu um að þeir vildu halda þessu svæði ósnortnu og byggja frekar upp á stærri ferðamannastöðum eins og í Landmannalaugum og Þórsmörk. Íslenskur trillukarl sem var þarna á ferð vegna lokunar hringvegarins hafði þetta að segja:

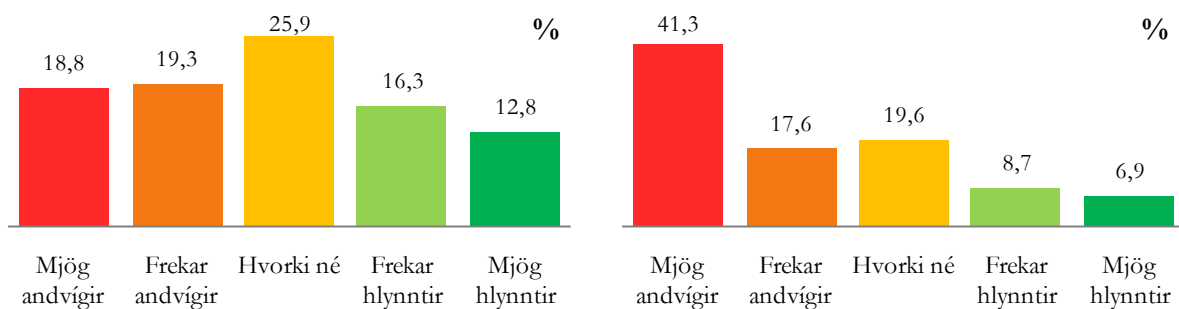
*Kannski skipta þessu niður þannig að sums staðar væru sko, bara uppbygging og sums staðar væri bara ekki neitt. Mér finnst þetta eiginlega bara vera frekar gott og svona skynsamlega að mörgu staðið hérna... aðgengi svona passlega gott, og svona. Já, já mér finnst þetta svona akekúrat að mörgu leyti.*

Þrír Íslendinganna sem tekin voru viðtöl við vildu hafa áningarstaði þar sem væri þægilegt að stoppa og borða og einnig salernisaðstöðu Íslensk bankakona minntist á að bæta mætti við aðstöðu: „*Mér finnst alveg að það megi að einhverju marki bæta aðstöðuna hér, svona til að það sé þægilegra þegar maður stoppar*“.

#### 6.6.4 Viðhorf til vega

Eins og áður segir var viðhorf svarenda til uppbyggðra malarvega yfir heildina frekar neikvætt en jákvætt. Ef farið er nánar í dreifingu svara kemur í ljós að þeir sem eru frekar eða mjög andvígir uppbyggðum malarvegum eru talsvert fleiri (38,1%) heldur en þeir sem eru frekar eða mjög hlynntir þeim (29,1%). Rúmlega fjórðungur svarenda var þó hvorki hlynntur né andvígur slíkum vegum (56. mynd). 6,8% svarenda hafði enga skoðun á því hvort uppbyggðir malarvegir væru æskilegir á svæðinu.

Svarendur voru andvígir því að hafa bundið slitlag í nágrenni Eldgjár. Flestir sögðust vera mjög andvígir bundnu slitlagi, eða 41,3%. Um 18% sögðust frekar andvígir, en um 20% voru hvorki hlynntir né andvígir. Þeir sem voru frekar eða mjög hlynntir bundnu slitlagi voru samtals 15,6% svarenda (57. mynd). 5,9% sögðust ekki hafa skoðun á þessu atriði.

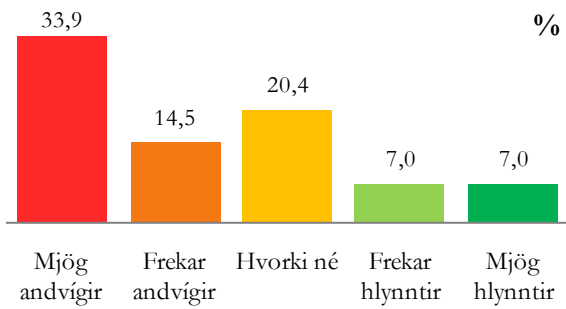


56. mynd. Viðhorf til uppbyggðra malarvega.

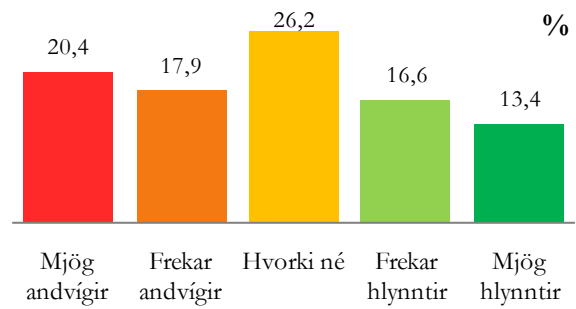
57. mynd. Viðhorf til bundins slitlags.

Þriðjungur svarenda var mjög andvígur því að hafa heilsársveg á svæðinu og 14,5% voru frekar andvíg þeim. Fimmtungur sagðist hvorki hlynntur né andvígur heilsársvegi og samtals 14% voru frekar eða mjög hlynntir heilsársvegi (58. mynd). 17,2% svarenda sögðust ekki hafa skoðun á því hvort heilsársvegur væri æskilegur á svæðinu.

Svarendur voru að meðaltali frekar andvígir heldur en hlynntir akbrúm yfir vatnsföll í nágrenni Eldgjár. Nokkuð fleiri voru þó mjög eða frekar andvígir þeim heldur en voru mjög eða frekar hlynntir þeim, 38,3% voru andvígir þeim, en 30% hlynntir Rúmlega fjórðungur var hvorki hlynntur né andvígur (59. mynd) og 5,5% svarenda höfðu ekki skoðun á því hvort æskilegt væri að hafa akbrýr yfir vatnsföll á svæðinu.



58. mynd. Viðhorf til heilsársvegar.

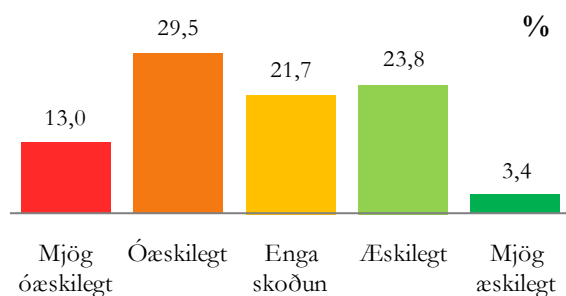


59. mynd. Viðhorf til akbrúa yfir vatnsföll.

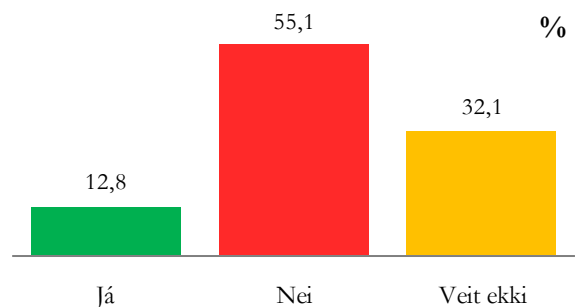
Þýsk kona sem vinnur í fjárfestingarbanka og tekið var viðtal við sagði að það gæti verið gott að hafa akbrýr yfir stærstu árnar. Hún og ferðafélagar hennar höfðu beðið eftir öðrum bílum þegar þær fóru yfir dýpstu árnar. Hún sagðist þó ekki vilja hafa brýr yfir allar árnar, aðeins þær stærstu.

Ferðamenn voru einnig spurðir að því hvort þeim þætti æskilegt að bæta vegi á svæðinu og gátu þeir svarað á bilinu 1-5, þar sem 1 þýddi „mjög óæskilegt“ en 5 þýddi „mjög æskilegt“. Yfir heildina litið þótti svarendum það fremur óæskilegt, eða að meðaltali 2,73. Svörin skiptust þannig að 13% töldu mjög óæskilegt að bæta vegi í nágrenni Eldgjár, 29,5% töldu það frekar óæskilegt og 21,7% töldu það hvorki óæskilegt né æskilegt. Stór hluti, eða 23,8%, taldi æskilegt að bæta vegi, en aðeins 3,4% svarenda töldu það mjög æskilegt (60. mynd).

Einnig var spurt að hvort ferðamenn hefðu heimsótt fleiri staði á svæðinu ef vegir þangað hefðu verið betri. Meirihlutinn (55,1%) sagði svo ekki vera, en nokkrir (12,8%) sögðu að þeir hefðu heimsótt fleiri staði ef vegir hefðu verið betri. 32,1% svarenda merkti við möguleikann „veit ekki“ í þessari spurningu (61. mynd).



60. mynd. Viðhorf til betri vega á svæðinu.



61. mynd. Hefðir þú heimsótt fleiri staði á svæðinu ef vegir þangað hefðu verið betri?

Svarendum gafst kostur á að bæta við athugasemdum um gæði veganna. Aðeins tuttugu ferðamenn svöruðu þessari spurningu, eða tæplega 5%. Flestir sem svöruðu voru ánægðir með veginna eins og þeir eru. Núverandi ástand þótti hluti af sjármu svæðisins, upplifuninni eða ævintýrinu. Einhverjir vildu þó bæta merkingar á vegunum.

Niðurstöður viðtala sýna einnig að ferðamenn hafa almennt ekki áhuga á að hafa vegina betri. Íslenskur tónlistarkennari vildi ekki hafa betri vegi. Hann sagði það vera ævintýramennsku að aka í gegnum vötn og slíkt: „Ég meina, er það ekki einmitt það sem er skemmtilegt, að hafa þetta einmitt dálítið erfitt að komast þangað sem maður vill?“. Hollenskur skólastjóri sagði:

*Don't do it. It will encourage the tourism and it will encourage people to just drop in, have a few cola and go back and leave the things behind. I can understand it is for economical reasons interesting for Iceland to do so, but I think one of the most spectacular things about Iceland is that it is not touristic at many spots, so keep it like this.*

Nokkrum af íslensku ferðamönnum fannst allt í lagi að bæta aðgengi að sumum stöðum, til dæmis inn í Landmannalaugar. Íslenskum trillukarli sem var þarna á ferð vegna lokunar hringvegarins fannst allt í lagi að hafa slæma vegi sumstaðar til að halda fólki frá. Hann sagði samt að það mætti vera gott aðgengi á suma staði, eins og Landmannalaugar: „Fyrst að menn fara þetta á Yarisunum, þá mætti þetta bara vera aðeins betra“. Íslensk bankakona sagði að henni fyndist að það mætti bæta aðgengi á suma staði og halda öðrum vegum slæmum til að forðast of mikinn fjölda ferðamanna. Margir ferðamannanna höfðu áhyggjur af að með virkjun myndu vegirnir batna og ferðamönnum fjölga á svæðinu. Það fannst flestum fremur neikvætt.

## 7 Sýn ferðapjónustuaðila

### 7.1 Aðdráttarafl svæðisins

Í þeim 18 viðtölum sem tekin voru við ferðapjónustuaðila kom fram að þeir þekktu þær ferðaleiðir sem umrædd raflína myndi liggja um og nærliggjandi áfangastaði vel. Þeir voru almennt mjög hrifnir af svæðinu og töldu að ferðamenn sem þeir fara með um svæðið væru það líka. Talað var um að austur hluti Fjallabaks væri einstakt svæði sökum náttúrufegurðar, jarðfræði, landlags, vísýnis og fjölbreytileika.

Phillip Patay Pétursson hjá Fjallabaki sagði að svæðið í kringum Eldgjá og Öldufellsleið væri „*ofboðslega fallegt*“. Einar Torfi Finnsson hjá Íslenskum fjallaleiðsögumönnum talaði um að þarna sé „*svakalegt landslag, með djúpum grænum giljum og er frábært fyrir göngubópa og jeppaferðir*“. Þegar komið er hjá Ólafshaus og víðar á því svæði er auk þess mjög fáfarin og falleg leið. „*Þetta er mjög flott gönguleið. Þetta fjallasvæði til dæmis herna, Einhyrningur og... og Kerlingarhnúkarnir. Að semsagt frá Brytalækjum og herna niður í gegn, þetta er rosalega flott... glæsilegar leiðir*“. Ársæll Hauksson hjá South Coast Adventure mærdi einnig náttúrufegurðina og sagði Öldufellssvæðið og Eldgjá vera alveg stórkostleg svæði „*ljósmyndarabópar og svona sem ég hef verið að fara með þarna... Þetta er einstakt svæði upp á það að gera*“. Einar Bollason hjá Íshestum sagði Eldgjá og Öldufellsleið vera hluta af geysilega mikilvægu ferðamannasvæði sem tengist bæði Fjallabaki nyrðra og syðra, Landmannalaugum, Langasjó og fleiri stöðum og væru því mikilvæg fyrir afkomu ferðapjónustunnar og fólks á Suðurlandi. Hann sagði ferðapjónustuna „*líta á þetta svæði allt sem algjöran gimstein*“. Einar Torfi talaði sérstaklega um mikilvægi Eldgjár fyrir ferðapjónustuna „*[Eldgjá] snertir náttúrulega rosalega stóran bransa sko. Það er engin ferðaskrifstofa á landinu sem á ekki einhverja hagsmuna að gæta þegar komið er upp í Eldgjá. Ekki nein*“. Ólafur Örn Haraldsson tók undir þetta og sagði að „*Eldgjáin er engu öðru lík, eitt merkilegasta jarðfræðifyrirbæri landsins ef ekki á heimsvísu*“.

Þórarinn Þór, markaðs og sölustjóri hjá Kynnisferðum talaði um að óbyggt svæði sé mjög mikils virði fyrir ferðapjónustuna. „*Það er allt í lagi að það sé fólk, en ekki mannvirki. Og þetta er það sem hefur vaxið mest í vinsældum hjá okkur, undanfarin kannski þrjú til fjögur ár, langt umfram aðrar ferðir*“.

Varðandi Öldufellssvæðið nefndu einnig margir að sérstaðan og eitt aðalaðdráttarafl þess fælist í því, hvað það er lítt þekkt og því fáfarið. Hadda Björk Gísladóttir, eigandi Hrífunes Guesthouse og Iceland photo tours taldi fámennið vera það merkilegasta við svæðið og gerðu þau sérstaklega út á að vera á ósnortnum svæðum þar sem er fámenni. Hún taldi ómetanlegt að vera á eða eiga svæði þar sem hægt sé að vera einn með sjálfum sér. Hún hafði þá trú að ferðamennska sem byggir á landslagsljósmyndun ætti bjarta framtíð á Íslandi.

*... þeir eru eiginlega bara að uppgötva Ísland! Svo fara þeir hingað og verða alveg gapandi og gáttaddir yfir fegurðinni, og hvað þetta er sérstakt, og líka hvað er stutt á milli staða. Þetta er alveg sérstakt hérna. Þannig að ég eða við hérna höfum fulla trú á því að þessi ferðamennska eigi eftir að aukast. Sérstadan liggur í hvað þetta er ósnortid og einhvern veginn, já, þetta er bara svo óskemmt, eins og er. Og fjölbreytileikinn þú keyrir í nokkrar mínútur og ert kominn í algjörlega nýtt landslag. Þetta finnst fólki alveg magnað.*

## 7.2 Viðhorf ferðþjónustuaðila til raflínu frá Hólmsárvirkjun

Ferðþjónustuaðilar höfðu mun meiri áhyggjur af raflínunni frá Hólmsárvirkjun en sjálfri virkjuninni. Einstaka aðilar töldu línuna þó ekki mikið áhyggjuefni eins og t.d. Guðmundur sem fer mikið í hestaferðir um Skaftártungu þar sem línan yrði lögð. Hann taldi að línan myndi ekki hafa mikil áhrif á hans ferðir og var Jóhann á sama máli. Þrátt fyrir að Gísli á Geirlandi væri ekki andvígur Hólmsárvirkjun taldi hann raflínurnar vera það ljótasta við virkjunina og að línur væru almennt mikil lýti í landslaginu. Hann var ekki viss um hvort línurnar myndu trufla ferðamenn. „Það má vel vera að það truflí ferðamenn eitthvað, þeir eru svo sem vanir að sjá línur, hingað og þangað“. Gísli taldi mikilvægt „að fara með línuna þar sem hún er minnst áberandi og þó svo að það verði kannski eitthvað örlítið dýrara að þá tel ég það, betri kost en að fara með þetta einhvers staðar þar sem að allir eru kannski ósáttir við“.

Skúli taldi að línan myndi rýra upplifunina nokkuð, en þó ekki svo að það sé ekki hægt að lifa með henni. Ástæðuna fyrir því sagði hann vera að í raun væri ferðalagið ekki byrjað fyrr en þú ert kominn aðeins lengra inn á hálendið. „Maður upplifir Hólaskjól svolítið svona eins og hliðið [inn á hálendið], þaðan sést byggðarlínan ef maður er á leiðinn suður“.

Ólafur Örn benti á að miklu máli skipti hvort línurnar yrðu í sjónlínu þegar horft er austur af Öldufellsleið og hvernig þær falli inn í landslagið. Hann taldi að raflínur hefðu mikil áhrif á upplifun ferðamanna á víðernum og hvort fólki myndi það vera á óbyggðu svæði. Þótt hann teldi ekki virkjunina og meðfylgjandi raflínur bókstaflega eyðileggja svæðið þá yrði „svona einhvers lags afsláttur af sjarmanum“.

Jón Baldur taldi að raflínan myndi vera mun meira truflandi en lónið og að ekki ætti að reisa fleiri línur á ósnortnu landi hér á landi. „Ekki að bata við línur. Þar eigum við að grafa í jörð,.. Ársæll var ekki viss um hvort línan myndi trufla hann – og þó. Virkjanir taldi hans hins vegar vel geta verið áhugaverðar í augum ferðamanna, ef þær væru rétt kynntar af leiðsögumönnum.

*Ég veit ekki hvort hún [raflínan] truflí. Maður má ekki heldur vera of yfirhýsingaglaður, ég veit ekki hvort hún truflí. Auðvitað er það samt. Manni finnst það alltaf leiðinlegt, eins og á leiðinni inn í Laugar... Þetta er ekki fallett. Við getum öll verið sammála um það. Þetta er ekki fallett. En þar aftur hins vegar eru*

*virkjanirnar attraction..... Þeim finnst það mjög merkilegt... Ef að gæðinn útskýrir hvað þetta er og hvernig þetta virkar. Þá finnst fólki það... bara vatnsaflíð frá ökekur og allt þetta, þeim finnst það mjög merkilegt. Þannig að virkjunin sem slík og stöðvarhúsin og lónið, það þarf ekkert að vera. Það þarf ekkert að vera það versta, alls ekki. Það er bara þessi sjónmengun af línunum sem er yfirleitt, sem er að fara í taugarnar á mér.*

Og áfram heldur Ársæll.

*... það er náttúrulega alltaf línan sem þið eruð að nefna, línan verður alltaf lyti. Og hún tekur á rosalega stóru svæði. Og hún liggur í rauninni þannig að hún er alveg auðsýnileg... Hún er á þannig svæði að hún sker sig úr alls staðar.*

Einar Torfi talaði á sömu nótum og hafði enn meiri áhyggjur af línunni en virkjuninni sjálfri.

*...það [raflínan] er kannski enn þá stærri áhyggja akekúrat af þessari framkvæmd. Það verða miklu viðtækari ábrif sem fylgja því ef línurnar breytast hérna. Og bara það að fá þessa línu þarna yfir einhverjar heiðar og upp í byggðarlínuna þarna upp við Laufásfell er síður en svo fegurðarauki.*

Hann sagði línur tvímælalaust trufla upplifun ferðamanna, sérstaklega á víðernum.

*Túristarnir, þeir sjá línuna miklu frekar en uppistöðulón. Þeir fatta ekki alltaf að uppistöðulón eru ekki hluti af landslaginu, eða ekki hluti af sem sagt, náttúrulega landslaginu. En línan stingur í augun og það er alveg magnað að sjá hvernig fólk tekur ekki myndir af háspennulínum. Þú veist ef það er háspennulína þá segir það „andskotans, það er ekki hægt að taka eina mynd“ og snýr sér eitthvað annað. Og alveg sérstaklega þar sem eru ekki önnur mannvirki, þar sem er bara villt náttúra, þá vilja þeir ekki sjá þetta.*

Einar Torfi hafði áhyggjur af því að virkjun Hólmsár kalli á að breyta þyrfti byggðarlínunni því það hefði afgerandi áhrif á mjög stóru svæði.

*... að byggðarlínunni verði breytt í masturslínu, til dæmis, úr tréstaunum, að þá hefur það alveg sko ótrúlega stór ábrif, á mjög stórt svæði. Vegna þess að hún liggur náttúrulega yfir Fjallabak nyrðra. Og hún liggur líka sem sagt hérna yfir Skaftána og hún liggur um Eldbraun við Laufásfell og sker rosalega mikið af útivistarsvæði...*

Hann talaði jafnframt um að mikill munur væri á því hvort línan væri á tréstaunum eða stálmöstrum.

*...það sem að hjargar því sem er með þessa línu hérna, sem er þarna núna, er að hún er á tréstaunum og hún er ekkert gríðarlega áberandi. Það er bara eitthvað svona við þessi möstur sko sem að.... að svona í hugum fólks þá tengist það einhvern veginn miklu meira einhverjum stóriðnadi og eitthvað, að sjá sem sagt stálmöstur... Það er bara svo gríðarlega mikill munur á því og hérna miklu lægri línunum, á tréstaunum. Best væri náttúrulega að hérna.. .að línur færu í jörð einhversstaðar á sendnum*

*svæðum sko. Náttúrulega ekkert betra að fá línu í jörð í brauni ef það þarf að plægja það niður í gegnum braunið.*

Phillip var sammála Einari Torfa hvað varðar að háspennulínurnar væru það versta sem fylgdi virkjunum

*... það sem sjokkerar mann er að sjá háspennulínu... Ég var svo fúll þegar þeir byggðu suðurlínuna... Allt í einu var eitthvað sem var ekki náttúrulegt í landslaginu.*

En svo lærði Philip að lifa með byggðalínunni, sérstaklega þegar hann sá að þetta truflaði ekki viðskiptavinum hans.

*Svo hef ég bara róast ábyggilega og útlendingar sem ferðast með okkur, þetta sjokkerar þá ekki neitt... ég spurði nokkra hvort þeir hefðu séð hana þegar þeir voru að keyra eða labba og það voru margir sem sögðust ekki hafa séð hana nefnilega.*

Philip taldi því að hann væri viðkvæmari fyrir raflinum en ferðamennirnir sem ferðuðust með honum. „...til dæmis það sýnist ekki trufla mikið ferðamenn að sjá háspennulínu, hérna suðurlínuna. Þeir sjá hana við Eldgjá. Á einum stað, maður sér þær á Fjallabaki.... Ég hef aldrei heyrt útlending kvarta og segja „því miður eru þessar háspennulínur“. Honum fannst þó öllu skipta hvernig möstrin væru. Trémöstrin sem halda uppi byggðalínunni væru mun skárri kostur en stálmöstur „...línurnar sem eru á [Hellis]beidinni þarna fyrir ofan Reykjavík eru sjokkerandi“. Hann bætti við:

*En þessi [byggða]lína er svolítið allt í lagi þarna... þetta er timbur. Og það breytir svo ofboðslega miklu. Um leið og... þetta verða svona einhver stór járnstykki, þá hefur fólk það á tilfinningunni að það fái rafmagn á sig og svoleiðis.*

Einar Bollason talaði á sömu nótum og Philip, þ.e. að hann væri sjálfur viðkvæmari fyrir raflinum en hestamennirnir sem ferðuðust með honum. Torfi var ósammála þessu og taldi byggðalínuna rýra gildi víðerna.

*Línan hefur ábrif, allar svona línur hafa ábrif það er bara þannig. Lína þýðir að þetta wilderness er ekki lengur þ.e.a.s þetta er ekki ósnert land ef það er búið að planta niður línu alls staðar... verðmætin eru fölginn í landinu. Það er þannig að vegir geta sloppið til en svona rafmangslínur og svoleiðis, fólk hefur alveg ofnæmi fyrir því.*

Ósk og Guðjón kvörtuðu mikið undan byggðalínunni og fannst hún rýra mjög ferðir um Fjallabak. Guðjón sagði að „fólk hefur aðeins á orði ... þessar raflínur sem eru þvers og kruss“ á leiðinni inn í Landmannalaugar og að ferðafólk væri að velta fyrir sér „hvort að þetta eigi og þurfi að vera á þessu svæði“. Þegar Guðjón fer um Friðland að Fjallabaki reynir hann að forðast Sigölduleiðina því á þeim kafla finnst honum byggðalínan og stálmöstrin mjög áberandi í landslaginu og kys því heldur að fara Dómadalinn. Hann sagði: „...mér finnst það [byggðalínan] breinlega skemma ferðina“.

Ósk lagði áherslu á að línan þyrfti að vera grafin ofan í jörð til að spilla ekki svæðinu.



*Og ef það er ekki til peningur til að grafa þær í jörðu þá bara... borgar sig ekki að gera þetta. En það er bara ekkert hægt að grafa þetta í jörðu hvar sem er. Kannski á söndum eða bara á grónu landi. Þetta er náttúrulega allt mjög vandmeðfarið.*

Jón Baldur var á sama máli:

*... það sem stingur mjög í augun það er sá bluti raflínunnar sem liggur frá Eldgjárleiðinni og að afleggjaranum yfir að Ófæru, sko Syðri Ófæru af Fjallabaksveginum eða Eldgjárveginum. Það er líka áfram vestanmegin. Norðan Hólaskjól's þar sem afleggjarinn fer yfir í, sem er tekin hérna yfir, þar er hún mjög áberandi línar.*

Síðan sagði Jón Baldur:

*Sko, línur eiga helst hvergi lengur rétt á sér nema að það sé þar sem að er... bara byggt ból raunverulega, þar get ég séð þær fyrir mér. En eiginlega að setja raflínur, núna inn á ósnortið svæði, sem að þetta raunverulega er þó að það sé beit þarna og svona, þá er þetta samt þarna fyrir ofan þessa bæi í Skafártungu. Og þá er það eiginlega ekki á það batandi. Við verðum að taka af því sem að þegar er komið því að... þá er þetta svona einsog maður getur sagt, barn síns tíma. Það er sett upp, á þeim tíma þegar að... þegar við áttum svo gríðarlega mikið af ósnortnu landi að það skipti ekki máli hvort að maður skemmdi einhverja útsýn eða ekki einhvers staðar.*

Guðmann og Trausti töluðu um að upplifun fólks sé oft fólgin í því að sjá alls ekki nein mannvirki og því myndu fleiri línur trufla, jafnvel þó þær sæjust í fjarska. Raflínur eru mannvirki og það er oft það sem fólk er að forðast sem er að ferðast um hálendi Íslands.

Guðmann var að því leytnu ósammála Philip og Einari Bollasyni sem töldu ferðamenn ekki viðkvæma fyrir raflínunum. Guðmann sagði:

*Já ég er alveg klár á því að upplifun ferðafólks á hálendi Íslands er akkurat það að sjá akkurat ekki neitt sem að minnir á mannaferðir eða mannvirki af neinu tagi. Það er stærsta upplifunin sem fólk er að tala um. Þannig að um leið og þú ert farinn að sjá einhverja línu, þó hún sé í fjarska, er það strax orðið meiri skemmd á landinu heldur en fólk kannski gerir sér grein fyrir sko. Þó hún sé ekki nálægt línar sko... þá dugir...*

Trausti félagi Guðmanns sagði jafnframt:

*Maður kannski tók ekkert sérstaklega eftir rafmagnslínunum eða einhverju svona sjálfur sem maður elst upp við og þetta er þarna. Maður náttúrulega þvældist mikið inná Sigöldusvæðið og inní Laugum, þar eru línurnar um allt. Þetta eru leiðarvisar oft fyrir okkur á vélsledunum, keyra eftir línunum, maður sér hana og eitthvað svona. En auðvitað þegar fólk er að benda manni á þetta þá er þetta eitthvað sem er ljótt og maður hugsaði eiginlega ekki út í þetta fyrir sjálfur.*

Sólveig sagði að það væri auðvelt að sjá hvar lónstæðið yrði þegar maður skoðar svona plön, en það sé erfitt að átta sig á hvernig rafmagnslínurnar muni liggja og til hvaða breytinga framkvæmdir sem þessar muni leiða fyrir ferðþjónustuna.

*Þá erum við að tala um svólítið annað. Og líka þegar byrjað er að leggja vegi hér og þar, þar sem er ekki voru vegir áður þá bara breytist eðli svæðisins. Ég meina stundum er það gott og eykur aðgengi fyrir ferðamenn en stundum er það að rýra gæðin með því að rúturnar séu komnar þar sem áður var göngufólk...*

Sólveig og Þórarinn eru með nokkuð aðra viðskiptavinum en aðrir viðmælendur sem eru fyrst og fremst með öræfaferðir. Þeirra viðskiptavinir ferðast aðallega á láglendi, en sumir skreppa í dagsferðir inn á hálendið. Sólveig taldi mjög háð einstaklingum hvort ferðafólk taki eftir raflinum og hvort þær trufla það eitthvað. Það fólk sem ferðast með þeim sé fólk sem vilji fremur mikla þjónustu og henni fylgi auðvitað mannvirki. Það sé því umburðarlyndara gagnvart mannvirkjum og raflinum en margir aðrir ferðamenn. Hún sagði samt að almennt væru erlendir ferðamenn að sækjast eftir að upplifa ósnortna náttúru þegar þeir kæmu til Íslands og að raflínur gengu á þá auðlind landsins.

*..þegar það eru komin mannvirki eins og rafmagnslínur þá sé svæðið klárlega ekki lengur ósnert náttúra og ekki lengur ósnert náttúra sem um er að ræða og það er eitthvað sem erlendir ferðamenn eru að sækja náttúrulega meira og meira í og er virði í og verður meira og meira virði í að mínu mati eftir því sem árin líða svo að rafmagnslínur eru sjónmengun og breyta umhverfinu sannarlega, en hvort það er að skemma fyrir túristunum eitthvað upplifunina það er ómögulegt um það að segja. Það er bara hver og einn sem metur það, það eru ekki allir ferðamenn sem taka eftir slíkum hlutum*

Þórarinn sagði að fjöldi bensínstöðva og raflínurnar væru helsta umkvörtunarefni viðskiptavina Kynnisferða „... það neikvæða sem við heyrum um ferðirnar okkar þegar kemur að landinu, er að það eru allt of margar bensínstöðvar og allt of margar rafmagnslínur úti í óbyggðum“.

### 7.3 Framtíðarmöguleikar svæðisins

Langflestir ferðþjónustuaðilarnir töldu að ferðþjónustan gæti nýtt svæðið mun meira en nú er gert án þess að ganga um of á gæði þess og þeir sjá fyrir sér að hlutverk þess verði mikilvægt í framtíðinni. Einar Torfi benti t.d. á að Eldgjá er 30 km löng, en í raun sé það aðeins svæðið frá bílastæðinu að Ófærufossi sem sé mikið nýtt. Tiltölulega fáir fara upp á Gjátind eða í aðra hluta gjárinna og því sé þar að mörgu leyti ónumið land. Margir töluðu um að hægt væri að nýta austur hluta Fjallabaks meira fyrir gönguferðir því svæðið henti mjög vel til slíkra ferða og væri góð

viðbót við þær fjölbreyttu gönguleiðir sem núna eru stundaðar á Stór-Fjallabakssvæðinu og margar hverjar eru orðnar mjög ásetnar. Ársæll sagði t.d.:

*Og þetta er einmitt svona leið sem að getur tekið við fólki sem er búð að fara, búð að labba Laugavegin. Þetta er rosalega skemmtileg viðbót við það. Og Laugavegurinn er náttúrulega vinsælasta gönguleiðin sem við höfum, fyrir utan Fimmvörðubáls... Þessi hérna verður næsta, það er alveg á breinu... ef við gerum eitthvað í því, við þurfum að gera það...*

Einar Torfi talaði á sömu nótum:

*... þörfin eykst með tímanum. Við erum að metta ákveðinn hluta af Fjallabakinu, hægt og rólega. Skaftafell togar þetta saman, þennan sama markhóp til sín, eins og hjá okkur sko... Þetta er svona, uppbyggingin á þjónustu og orðsporid á þessu Fjallabakssvæði sem göngusvæði einhvern veginn hefur orðið til þess að það hefur myndast svona trekt. Það er að segja trekt sem að skolar bara allri umferð niður í Þórsörk.*

Hann taldi að austur hluti Fjallabaks gæti tekið við miklu af þessari umferð og að hægt væri að nýta það miklu meira. Hann benti á að svæðið byði upp á gríðarmikil tækifæri fyrir ferðaþjónustu í framtíðinni og hentaði sérstaklega vel fyrir bæði gönguferðir og fjallahjólaferðir. Svæðið væri ekki of erfitt og að hægt væri að gera þar margar skemmtilegar miðlungs erfiðar ferðir. Helsta hindrunin væri hins vegar skortur á meiri aðstöðu á svæðinu og að sérstaklega vanti fleiri skála þannig að hæfileg dagleið væri á milli þeirra. Einar Torfi sagði jafnframt að undanfarin ár hefðu göngumenn sótt meira í skálagistingu heldur en að gista í tjöldum. Hann taldi sárlega vanta skála á öllu svæðinu fyrir sunnan Álftavötn og austast á Mælifellsandi, nálægt Brytalækjum og við Svartafellstanga, austan Mýrdalsjökuls, niður með Skaftá og á Lakasvæðið. Hann myndi t.d. vilja sjá einn skála við Brytalæki eða norðan við Einhyrning og svo annan við Hólmsárfoss. Hann taldi að svæðið við Eldgjá og Öldufell gæti orðið miðja útivistarsvæðis sem næði frá Landmannalaugum að Skaftafelli.

Margir tóku undir orð Einars Torfa um að skortur á skálagistingu stuðli að því að Eldgjá og svæðið suður að Hólmsárfossi er ekki meira nýtt en raun ber vitni. Skúli Skúlason hjá Útivist taldi skálann við Hólmsárfoss vannýttan og að hann gæti boðið upp á mikla möguleika í framtíðinni. Hann taldi vel koma til greina að Útivist myndi gera upp skálann í samvinnu við heimamenn, eins og félagið hefur gert t.d. við Sveinstind og Skælinga. Hann taldi það geta verið spennandi kost að skipuleggja göngu- og eða skíðaferðir frá byggð. Það myndi leysa vandamál við að koma fólki inn á svæðið og möguleikar myndu opnast fyrir gönguskíðaferðir að Stút. Með góðum skála við Hólmsárfoss gæti sá möguleiki opnast. Hann sagði jafnframt kröfur um gæði skála hafa aukist mjög síðustu ár. Í þeim þurfi helst að vera vatnslósett og góð aðstaða til eldunar og annars slíks.

Ósk benti einnig á að ef skáli væri byggður við Svartahnjúksfjöll eða Eldgjá myndi svæðið tengjast Landmannalaugum og þá yrði hægt að skipuleggja ferð frá Hólmsárfossi til Landmannalauga með ýmsum krókum. Phillip hafði líka áhuga á að nýta svæðið betur en hann gerir nú, en tekur undir að fleiri skálar t.d. við Hólmsárvað og í Króknum myndu gera það mögulegt, því þá væri hægt að tengja margar gönguleiðir þarna og auðveldara yrði að nýta allt svæðið. Hann sagði einnig að göngubrú yfir Skaftá norðan við mót hennar og Norðari Ófæru myndi auka möguleikana enn frekar því þá væri hægt að tengja Fjallabak betur við svæðið þar austan við, um Laka og að Skaftafelli. Phillip tók undir að það skorti gistingu í skálum, en vildi jafnframt að þetta væru litlir skálar:

*Það vantar hvort sem er tvö eða þrjú eða fjögur salubús á þessum slóðum. Svona... en þau verða að vera lítil sko. Ekki martraðaleg eins og í Landmannalaugum.*

Torfi G. Yngvason framkvæmdastjóri Artic Adventures talaði um mikilvægi þess að byggja göngubrú yfir helstu stórar þar sem það myndi opna möguleika á gönguferðum um stærra svæði.

Ólafur Örn sagði að aðalathafnasvæði Ferðafélags Íslands sé norðar, að Fjallabaki, en hann sjái marga möguleika á Öldufellsleið og í Eldgjá. Hann sagði að fyrir starfsemi Ferðafélagsins væri mikilvægt að finna nýjar gönguleiðir og því mikilvægt að geta sótt inn á ný svæði. Það henti vel að tengja Eldgjá og Öldufellssvæðið við þá starfsemi og skálakerfi sem Ferðafélagið rekur nú þegar að Fjallabaki. Margir hafi þegar gengið vinsælustu leiðirnar og vilji kynnast nýjum leiðum, og sumir vilji komast á fáfarnari slóðir. Að sögn Ólafs hefur Ferðafélagið skipulagt fjögurra daga gönguferð sem nefnd er Náttúruperlur í Vestur-Skaftafellssýslu. Farið er frá Hólmsá við Hrífunes og í fyrstu gengið vestan Hólmsár. Norðan Atleyjar er ferjað yfir ána og tjaldað í Villingaskógum. Næsta dag er gengið austan Hólmsár, framhjá Hólmsárfossi og Einhyrningi og eftir Einhyrningshömrum og gist í Tjaldgili í Ljótarstaðaheidi. Á þriðja og fjórða degi er síðan gengið að Brytalækjum, um Rauðabotn og með Hólmsárlónum í Strútslaug. Fullbókað er í þessa ferð og komust færri að en vildu. Þannig að þó heidalöndin sem raflínan vegna Hólmsárvirkjunar myndi fara um hafi til þessa ekki verið mikið nýtt til gönguferða þá kann að verða breyting þar á.

Guðmundur Viðarsson í Skálakoti sem fer oft með erlenda ferðamenn í viku til tíu daga hestaferðir um svæðið, sagði að aðstöðuleysi hamli því að hann geti nýtt Öldufellssvæðið meira en hann gerir nú.

*Sjáið þú bara mína aðstöðu, setjið ykkur í mín spor. Nú kem ég ríðandi hér niður á Emstrur og kem ég sjálfur með hey þangað. Svo kem ég mér yfir Mælifellssandinn og þá þarf ég einhverstaðar að gista næst. Það er engin aðstaða, það er hvorki hey, boðið uppá hey og heldur engin aðstaða á Öldufellsleiðinni.*

Guðmundur fer einungis Öldufellsleið þegar hann er með frámenna hópa sökum þess hve fáa skálinn við Hólmsárfoss tekur og vildi mjög gjarnan fá bætt úr því. Þegar hann er með stærri hópa fer hann um Skaftártungu norður í Eldgjá. Hann taldi báðar leiðir henta mjög vel, Öldufellsleiðin væri e.t.v. flottari ferðaleið, en Eldgjáin stæði síðan fyrir sínu þegar farið væri upp Skaftártungu, því væri í raun erfitt að velja á milli.

Hadda segist ekki vilja hafa hótél á hálendinu, helst bara einhverja fjallaskála. Eitthvað mjög lágstemmt sem er í sátt við umhverfið. Hún segir þó að það henti ekki öllum að gista í fjölmönnum skálum, sumir hætti við þegar þeir heyra að þeir eigi að gista með einhverjum öðrum tuttugu í skála. Hún telur sig ekki vera að missa stóran kúnnahóp vegna þess að ekki séu fimmstjörnu hótél á hálendinu, en auðvitað hætti einhverjir við vegna þess. Hún telur að fólk sem ætli inn á hálendi Íslands geri sér grein fyrir að þar sé frumstæð aðstaða.

Einar Bollason sagði einnig að hve fáir skálar eru svæðinu væri takmarkandi þáttur í að nýta þetta svæði betur, því viðskiptavinir Íshesta vilji gista í skálum.

Þeir Guðmann Ísleifsson og Trausti Ísleifsson, eigendur Hólasports, höfðu hugsað sér að byrja að selja jeppa- eða fjórhjólafærðir að Hólmsárfossi og sáu fyrir sér að svæðið ætti mikla framtíð fyrir sér sem ferðamannasvæði. „*Já mikla framtíð en það þarf náttúrlega að fara í talsvert mikla markaðssetningu til að koma svona á kortið. Það tekur þó nokkur ár að setja það á kortið*“.

Einar Torfi sagði Öldufellsleið einnig frábæra leið fyrir fjallahjólafærðir sem sé ört vaxandi markaður.

*Þetta er rosa skemmtileg leið að hjóla vegna þess að það er hvergi í henni svo mikill bratti. En þú ert með fall sem, það er það sem þú vilt fá þegar þú ert á reiðhjólí nefnilega. Þú vilt ekki vera á bremsunni í einhverjum bröttum brekkum og þurfa síðan að stíga pedálana. Heldur viltu fá sem sagt, lækunina eins dreifða og hægt er. Það nýtist þér best á hjólinu.*

Ósk taldi möguleika á frekari uppbyggingu ferðamennsku við Hólmsá vera mikla. Það væri t.d. hægt að búa til sérstaka fimm daga ferð sem fylgdi Hólmsá, hvort sem er frá hálendinu og niður á láglandið eða öfugt. Hún sagði t.d. mjög vinsælt meðal Frakka að vera út af fyrir sig í náttúrunni í svona „*wilderness*“. Svona „*slow travel*“ þar sem farið er rólega yfir og vera ekki þar sem allir eru. Þetta sé alltaf að verða vinsælla og vinsælla. Það séu ekki allir að biðja um að sjá þessa týpísku ferðamannastaði eins og Gullfoss og Geysi. „*Það eru æ fleiri ferðamenn sem eru jafnvel að koma til Íslands í fyrsta skipti og þeir gera ekki kröfu um að sjá Gullfoss og Geysi*“. Hún sagði að ferðafólk hefði mikið breyst á þessum tuttugu árum sem hún væri búin að vera í þessum ferðabransa. Hún sagði að nú væri til sérstakur markhópur sem vill meiri snertingu við náttúruna og upprunann, kaupa lífrænt, beint frá bónda og þess háttar.

Sólveig Nikulásdóttir sagði að Iceland Travel notaði Öldufellsleið ekki mikið, en Eldgjá væri aftur á móti mjög mikilvægt og dýrmætt svæði. Hún sagði að:

*...náttúrutengd ferðamennska mun aukast á Íslandi og grænar áberslur í ferðamennsku sé eitthvað sem verði eftirsóknarverðara og Ísland ætti í auknum mæli að sækjast eftir að geta búið upp á og að því leyti eru möguleikar í svona ósnortnum svæðum og synd þar sem maður veit af mörgum ferðaþjónustu fyrirtækjum sem eru að nota þetta svæði, þó það sé ekki alskúrat okkar fyrirtæki sem er í því að hugsanlega sé þeirra starfsemi stofnað í hættu af svona aðgerðum þá þarf ferðaþjónustan alltaf að víkja fyrir stóriðjunni.*

Nokkrir ferðaþjónustuaðilanna töluðu um að æskilegt væri að lengja ferðatímabilið á svæðinu. Guðmann og Trausti sjá t.d. fyrir sér að geta farið í 2-3 daga jeppaferðir inn á öræfin á veturna en það sem standi í vegi fyrir því sé skortur á gístaðstöðu. Þeir bentu á að eins og er sé vetrarferðamennska bundin við Reykjavík og til að breyta þessu á landsbyggðinni þurfi samstillt átak hjá öllum á svona stöðum. Jóhann sér fyrir sér að sníða vetrarferðir að þörfum viðskiptavinanna og bjóða upp á lúxus gistingu á láglandinu og fara í jeppa og gönguferðir inn á hálendið. Einnig getur hann hugsað sér að vera með veiðiferðir á gæs á haustin til að lengja tímabilið.

## 8 Niðurstöður og ályktanir

### 8.1 Áhrif háspennulínu frá Hólmsárvirkjun að Fremri Tólfahringjum

Fyrirhugað línustæði vegna Hólmsárvirkjunar er heiðarland á jaðri hálendisins og er svæðið náttúrulegt og mannleg ummerki fá. Svæðið er hins vegar umlukið stórbrotinu landslagi og víðáttumiklum svæðum sem eru ósnortin víðerni samkvæmt lagalegri skilgreiningu á slíkum svæðum.

Rannsókn sem þessi takmarkast af því að ekki er hægt að ná tali að ferðamönnum nákvæmlega þar sem sjónrænna áhrifa raflínunnar gætir helst þ.e. á Núpsheiði á Fjallabaksleið nyrðri og á Snæbýlisheiði á Fjallabaksleið syðri. Nákvæmlega á þeim ferðaleiðum sitja flestir ferðalangar í fararækjum sínum og eru á leið á næsta áfangastað eins og t.d. Eldgjá eða Hólaskjól. Því var gripið til þess ráðs að leggja spurningalista og taka viðtöl við ferðamenn sem komu við á bílastæðinu í Eldgjá á daginn, en á kvöldin var rætt við ferðamenn sem gistu í Hólaskjóli. Þrátt fyrir að viðmælendum væri sýnt kort af svæðinu sem sýndi valkosti fyrir fyrirhugaða línu ásamt mynd af mögulegu útliti raflínustauranna, kemur það ekki í stað þess að vera nákvæmlega á framkvæmdasvæðinu sjálfu. Í fyrsta lagi eru ekki allir ferðalangar vanir að rýna í kort og hafa væntanlega ekki gert sér fyllilega fyrir hvar raflínan myndi sjást eða hvernig hún kæmi til með að hafa áhrif á upplifun þeirra á svæðinu. Í öðru lagi þá voru þeir ferðalangar sem komu vestan frá og voru að ferðast um svæðið í fyrsta sinn ekki enn búnir að fara um heiðarlandið í Skaftártungu þegar þeir tjáðu sig um raflínuna. Þeir hafa því væntanlega haft hið stórbrotna landslag að Fjallabaki í huga og verið andvígir raflínu í slíku landslagi án þess að sú afstaða gildi endilega um heiðarlandið sunnan við. Enn fremur treysti enginn viðmælandi sér til að hafa skoðun á hvaða valkostur línunnar væri bestur.

Með þessa aðferðafræðilegu annmarka í huga þá upplifa rúmlega 90% ferðamanna svæðið sem ósnortið víðerni Flestir viðmælendur í rannsókninni voru andvígir Hólmsárvirkjun og meðfylgjandi raflínu, bæði ferðamenn og ferðaþjónustuaðilar og nefndu sem ástæðu að þá yrði ekki lengur um ósnortna náttúru að ræða og sjónræn áhrif yrðu neikvæð, en við það missir svæðið aðdráttarafl sitt. Þar með töldu þeir að svæðið yrði minna áhugavert að ferðast um ef af framkvæmdum yrði. Ferðamenn og ferðaþjónustuaðilar voru sérstaklega neikvæðir í garð raflínunnar. Þeir töldu almennt sjónmengun af raflínunum á jafn náttúrulegu svæði sem þessu og því hætta á að á fyrirhuguðu línustæði verði hún umtalsverð. Margir erlendu viðmælendanna sögðust þó vera orðnir ónæmir fyrir raflínunum vegna þess hversu algengar þær væru í heimalöndum þeirra. Ferðaþjónustuaðilar höfðu sérstaklegar áhyggjur af að framkvæmdin kallaði á styrkingu

byggðalínunnar og að hún þyrfti að fara á stálmöstur í stað núverandi tréstaúra og yrði þar með enn meira áberandi í landslaginu.

Nokkrir sáu þó fyrir sér að með framkvæmdunum myndi aðgengi að svæðinu batna og það gæti haft góð áhrif á ferðaþjónustuna. Einstaka taldi að framkvæmdirnar myndu ekki rýra svæðið og nokkrir töldu að ferðaþjónusta og Hólmsárvirkjun ásamt raflínunni gætu þrífist saman á svæðinu. Þeir sem þekktu til annarra hugmynda um virkjun Hólmsár voru sammála um að sá kostur sem til skoðunar er núna með miðlun við Atley, væri langskástur af þeim sem nefndir hafa verið. Bent var á að ásýnd svæðisins myndi ekki breytast stórkostlega og að sú ferðaþjónusta sem nú er stunduð á svæðinu myndi ekki líða stórkostlegan skaða, en hins vegar væri gengið á ósnerta náttúru sem væri mikilvægasta auðlind ferðaþjónustunnar og virkjun gæti því skert möguleika hennar í framtíðinni, sér í lagi möguleika á Stór-Fjallabakssvæðinu. Margir vildu því halda þessu svæði án virkjunarmannvirkja og án þess að bæta raflínum við þær sem þar eru nú þegar. Til að óröskuð svæði væru sem víðfeðmust væri betra að virkja á svæðum þar sem virkjanir eru þegar og á svæðum sem eru ekki eins mikilvæg fyrir ferðaþjónustuna og Stór-Fjallabakssvæðið.

## 8.2 Mikilvægi svæðisins fyrir ferðamennsku

Mikilvægi ferðaþjónustu á Íslandi hefur aukist mjög undanfarna áratugi og hefur fjöldi erlendra ferðamanna sem koma til landsins fjórfaldast á síðastliðnum tuttugu árum (Ferðamálastofa, 2012). Mikill straumur ferðamanna liggur inn á norðurhluta Fjallabakssvæðisins, sem státar af mikilli og fjölbreyttri náttúrufegurð, aðdráttaraflí víðerna, nálægð við höfuðborgarsvæðið og nálægð við stærsta alþjóðaflugvöll landsins. Samkvæmt talningum sumarið 2011 fóru um 145 þúsund manns inn á Stór-Fjallabakssvæðið, þar af um rúm 120 þúsund inn á Fjallabaksleið nyrðri og um 23 þúsund inn á Fjallabaksleið syðri. Um 80 þúsund manns óku um Skaftártungu og Fjallabaksleið nyrðri og yrði raflínan sem myndi flytja raforkuna frá Hólmsárvirkjun inn á flutningskerfið þeim sýnileg. Meirihluti ferðamanna sem skoðar Eldgjá aka Skaftártunguveg og Fjallabaksleið nyrðri og kæmu því til með að sjá raflínuna. Greining á þeim með hliðsjón af viðhorfskvarðanum sýndi að rúmlega helmingur þeirra flokkast sem almennir ferðamenn og um fjórðungurinn þjónustusinnar. Þessir hópar eru ekki eins viðkvæmir fyrir röskun á náttúrunni og náttúrusinnar, en þeir eru tæpur fimmtungur gesta í Eldgjá. Öðru máli gegnir um ferðamenn sem fara Öldufellsleið, en þar voru 45% náttúrusinnar, 53% almennir ferðamenn og ekki nema 2% þjónustusinnar. Núverandi markhópur sækir því í óspillta náttúru, er viðkvæmur fyrir röskun á henni, vill ekki mikla uppbyggingu á svæðinu og finnst fámennið vera hluti af aðdráttaraflí svæðisins og ferðast því gjarnan utan alfaraleiða. Hópurinn sem fer um Öldufellsleið er því mun viðkvæmari fyrir röskun á náttúrunni en hópurinn sem fer Skaftártunguveg og má því ætla að



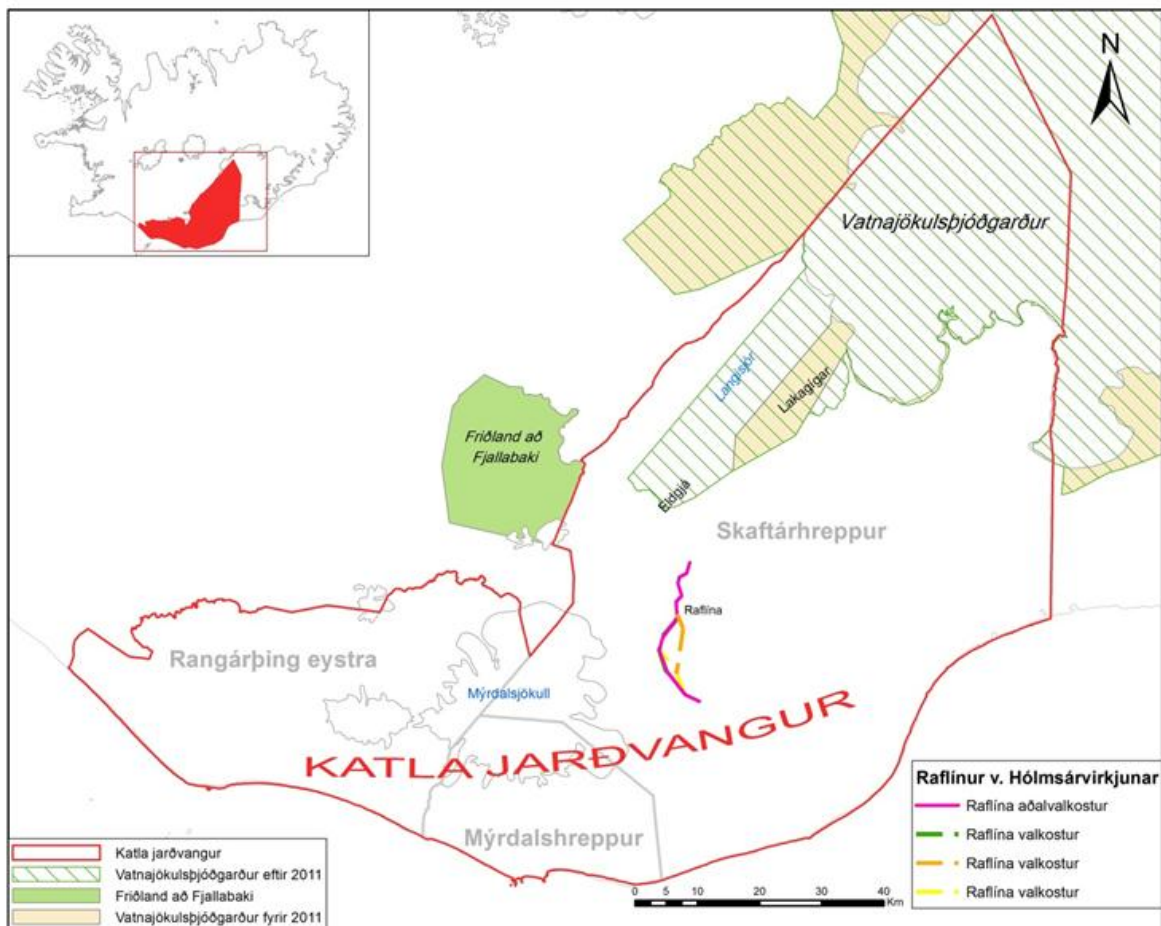
raflínan myndi hafa meiri áhrif á þá. Öldufellsleið og nágrenni er sérstaklega þýðingarmikið fyrir þann markhóp sem kemur til Íslands til að upplifa víðerni og óspillta náttúru og fyrir þá Íslendinga sem sækjast eftir slíkri upplifun. Með síaukinni umferð um norðurhluta Fjallabaks, einkum í Landmannalaugar og Friðland að Fjallabaki, er líklegt að syðri hluti Fjallabaks muni gegna auknu hlutverki. Þolmörkum ferðamennsku virðist vera að töluverðu leyti náð í Landmannalaugum (Anna Dóra Sæþórsdóttir, 2010a) og því er brýnt fyrir ferðaþjónustuna að hafa fleiri sambærileg svæði til að taka við þeim markhópi sem ekki vill lengur vera í fjölmenninu þar. Öldufellsleið er, enn sem komið er, fáfarin ferðamannaleið, en um hásumarið fara þar að meðaltali 17 bifreiðar á dag. Til samanburðar fara um Fjallabaksleið nyrðri, F208 við Ströngukvísl, 232 bifreiðar á dag. Sumarið 2011 óku 1.400 bifreiðar Öldufellsleið með um 8.500 ferðamenn. Þetta er ámóta mikil umferð og var mæld við Laka með sambærilegum aðferðum sumarið 2007 (Anna Dóra Sæþórsdóttir o.fl., 2009). Að auki ganga einstaka gönguhópar um svæðið og er Hólmsárfoss þá oftast lokaáfangi þeirra sem eru að koma ofan af Stór-Fjallabaki.

Ljóst er að Öldufellsleið og svæðið þar í kring gæti tekið við hluta af þeirri miklu umferð sem er á norðurhluta Fjallabakssvæðisins og að hægt væri að nýta svæðið miklu meira, sérstaklega fyrir göngu- fjallahjóla- og jeppaferðir. Helsta hindrunin fyrir að svæðið sé meira nýtt en raun ber vitni er skortur á skálagistingu, en með tilkomu fleiri skála gæti svæðið við Öldufell orðið miðja útivistarsvæðis sem næði frá Heklu austur að Skaftafelli. Að vetri til gæti svæðið einnig haft mikið gildi fyrir vaxandi vetrarferðamennsku á Suðurlandi þar sem þar er hægt að komast inn á víðerni sem í raun eru á láglandi og því aðgengilegri en svæði á hálendinu.

Árið 2011 var stofnaður Kötlu jarðvangur (Katla Geopark), en hann nær yfir Skaftárhrepp, Mýrdalshrepp og Rangárþing eystra (62. mynd) og svæðið kringum fyrirhugaða Hólmsárvirkjun er innan jarðvangsins. Rjúpnafell, Atley, Hólmsárfoss, Öldufell, Hafursey og Katla með Mýrdalsjökli og Mýrdalssandi eru meðal 81 skoðunarstaða jarðvangsins vegna áhugaverðrar jarðfræði (Katla Geopark Project, 2011). Gönguferðir með heilum óspilltum vatnasviðum geta líka verið mikils virði í jarðvangi sem þessum, en slíkt er að verða fágætt í vestrænum löndum þar sem helstu ferðamarkaðir eru. Í því samhengi er Hólmsá mjög áhugaverður kostur, þar sem ganga má frá upptökum hennar í Hólmsárbotnum, um Hólmsárlón, Brytalæki og Hólmsárfoss og horfa þaðan yfir þar sem áin er orðin að stórflyóti sem streymir út á sandana og til sjávar. Þar sem jarðvangurinn ber nafn Kötlu hefur Katla sérstakt gildi fyrir jarðvanginn, en af Öldufellsleið sést hvað best til Kötlu og Kötlujökuls.

Árið 2011 var Vatnajökulsþjóðgarður stækkaður og nær nú yfir Langasjó, Fögrufjöll, Grænaflagarð, Skælingja, Skuggafjöll og hluta af Eldgjá. Þar með nær þjóðgarðurinn suður fyrir Fjallabaksleið nyrðri þar sem hún liggur um Hörðubreiðarháls og Eldgjá (62. mynd). Í

aðalskipulagi Skaftárhrepps 2010-2022 er gert ráð fyrir ofangreindri stækkun þjóðgarðsins (Yngvi Þór Loftsson o.fl., 2010). Þar sem þjóðgarðar hafa almennt mikið aðdráttarafl fyrir ferðamenn og Fjallabaksleiðir nyrðri og syðri ásamt Öldufellsleið eru mikilvægar aðkomuleiðir inn á svæðið má búast við auknum straumi ferðamanna um þessar leiðir. Með tilkomu Kötlu jarðvangs og stækkun Vatnajökulsþjóðgarðs er því enn mikilvægara en áður að fara varlega við uppbyggingu mannvirkja sem geta spilt upplifun ferðamanna og eyðilagt ásýnd svæðisins austan og norðaustan Mýrdalsjökuls. Talið er að verðmæti svæða sem þessara eigi eftir að aukast mikið í framtíðinni og skal í því samhengi vitnað í orð Einars Bollasonar hjá Íshestum þess efnis að ferðþjónustan líti á „þetta svæði allt sem algjöran gimstein“.



62. mynd. Katla jarðvangur og friðlýst svæði.

Byggt á gögnum Landmælinga Íslands, Almennu verkfræðistofunnar og Eflu verkfræðistofu.

## Heimildir

- Anna Dóra Sæþórsdóttir (2007). Planning nature tourism using the purist scale. Í Helgi Gestsson og Ingjaldur Hannibalsson (Ritstj.), *14. Nordic Symposium in Tourism and Hospitality Research* (12-20). Akureyri, Ísland: Rannsóknamiðstöð ferðamála.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir (2010a). Planning nature tourism in Iceland based on tourist attitudes. *Tourism Geographies*, 12(1), 25-52.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir (2010b). Tourism struggling as the wilderness is developed. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(3), 334-357.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir (2011). *Wilderness tourism in Iceland – land use and conflicts with power production*. The Geographical Society of Northern Finland and The Department of Geography, University of Oulu, Oulu.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir (2012). *Ferðamennska á miðhálandi Íslands: Staða og spá um framtíðarhorfur*. Reykjavík: Land- og ferðamálafræðistofa, Líf- og umhverfisvísindadeild Háskóla Íslands.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir, Hall, C. M. og Saarinen, J. (2011). Making wilderness: tourism and the history of the wilderness idea in Iceland. *Polar Geography*, 34(4), 249-273.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir, Rannveig Ólafsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2009). Hálendi Íslands - Auðlind útivistar og ferðamennsku. *Náttúrufræðingurinn*, 78(1-2), 7-20.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2010a). Áhrif virkjana á ferðamennsku og útivist. *Náttúrufræðingurinn*, 80(3-4), 103-118.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2010b). Nature tourism assessment in the Icelandic Master Plan for geothermal and hydropower development. Part I: rapid evaluation of nature tourism resources. *Journal of Heritage Tourism*, 5(4), 311-331.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2010c). Nature tourism assessment in the Icelandic Master Plan for geothermal and hydropower development. Part II: assessing the impact of proposed power plants on tourism and recreation. *Journal of Heritage Tourism*, 5(4), 333-349.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir og Rögnvaldur Ólafsson (2012). *Ábrif Hólmsárvirðjunar á ferðamennsku og útivist*. Reykjavík, Ísland: Háskóli Íslands.
- Anna Dóra Sæþórsdóttir og Þorkell Stefánsson (2009). *Töluleg greining á viðhorfum ferðamanna á Kili*: Land- og ferðamálafræðistofa Háskóla Íslands.
- Baggio, R. (2008). Symptoms of complexity in a tourism system. *Tourism Analysis*, 13, 1-20.
- Boyd, S. W. og Hall, C. M. (2005). *Nature-based tourism in peripheral areas: development or disaster?* Clevedon: Channel View Publications.
- Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management*, 21(1), 97-116.
- Capacent Gallup (2008). *Ferðamálastofa. Gæðakönnun meðal erlendra ferðamanna. September - desember 2007*. af <http://www.ferdamalstofa.is/upload/files/200822114123gaedakonnun08.pdf>
- Cole, D. N. og Hall, T. E. (2008). *Wilderness visitors, experiences, and management preferences: How they vary with use level and length of stay* (Research Paper RMRS-RP-71).
- Fennell, D. A. (2003). *Ecotourism* (2. útgáfa). London: Routledge.
- Ferðamálastofa (2010). *Ferðaðþjónustan á Íslandi í tölum*. af [http://ferdamalstofa.is/upload/files/Ferdadþjonusta\\_i\\_tolum\\_febr2010%281%29.pdf](http://ferdamalstofa.is/upload/files/Ferdadþjonusta_i_tolum_febr2010%281%29.pdf)
- Ferðamálastofa (2012). *Heildarfjöldi erlendra gesta 1949-2009*. Sótt 18. janúar 2012 af <http://ferdamalstofa.is/Category.mvc/Display/503>
- Fredman, P. og Emmelin, L. (2001). Wilderness purism, willingness to pay and management preferences: A study of Swedish mountain tourists. *Tourism Economics*, 7, 5-20.
- Fredman, P. og Tyrvänen, L. (2010). Frontiers in nature-based tourism. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(3), 177 - 189.

- Goodwin, H. (1996). In pursuit of ecotourism. *Biodiversity and conservation*, 5(3), 277-291.
- Hagstofa Íslands (2012a). *Ferðamál, samgöngur og upplýsingatækni. Ferðaðjónusta. Gisting. Gistinatur í skálum í óbyggðum 1998-2010*. Sótt 18. janúar af <http://hagstofa.is/Hagtolor/Ferdamal-samgongur-uppltaekni/Gisting/>
- Hagstofa Íslands (2012b). *Mannfjöldi. Sveitarfélög. Mannfjöldi eftir kyni, aldri og sveitarfélögum 1998-2011 - Sveitarfélagaskipan hvers árs*. Sótt 18. janúar af <http://hagstofa.is/Hagtolor/Mannfoldi/Sveitarfelog>
- Hall, C. M. (1992). *Wasteland to world heritage: Preserving Australia's wilderness*. Carlton: Melbourne University Press.
- Hall, C. M. (2005). *Tourism: Rethinking the social science of mobility*. Harlow: Pearson/Prentice Hall.
- Hall, C. M. (2008). *Tourism planning: Policies, processes and relationships* (2. útgáfa). Harlow: Pearson Prentice Hall.
- Hall, C. M. og Lew, A. A. (2009). *Understanding and managing tourism impacts. An integrated approach*. London: Routledge.
- Hall, C. M. og Page, S. (2002). *The geography of tourism and recreation: Environment, place and space* (2nd útgáfa). London New York: Routledge.
- Hendee, J. C., Catton Jr., W. R., Marlow, L. D. og Brockman, C. F. (1968). *Wilderness users in the Pacific Northwest: Their characteristics, values, and management preferences*. Portland, Oregon: Pacific Northwest Forest and Range Experiment Station.
- Hendee, J. C., Stankey, G. H. og Lucas, R. C. (1990). *Wilderness management* (2. útgáfa). Golden, Colorado: North American Press.
- Katla Geopark Project (2011). *Geological description of Katla Geopark Project*. Sótt 18. janúar 2012 af <http://katlageopark.is/images/stories/pdf/Geological%20report.pdf>
- Kitchin, R. og Tate, N. J. (2000). *Conducting research in human geography: Theory, methodology and practice*. Harlow, UK: Pearson Education.
- Leiper, N. (1990). *Tourism systems: An interdisciplinary perspective*. Palmerston North, NZ: Massey university.
- Lesslie, R. G., Maslen, M., Canty, D., Goodwins, D. og Shields, R. (1991). *Wilderness on Kangaroo Island, national wilderness inventory: South Australia*. Canberra: Australian Heritage Commission.
- Longhurst, R. (2010). Semi-structured interviews and focus groups. Í N. Clifford, S. French og G. Valentine (Ritstj.), *Key methods in geography* (2. útgáfa, bls. 103-115). Los Angeles: Sage Publications.
- Lög um náttúruvernd (nr. 44/1999).
- Martin, B. S. og Uysal, M. (1990). An examination of the Relationship Between Carrying Capacity and the Tourism Lifecycle: Management and Policy Implications. *Journal of Environmental Management*, 31, 327-333.
- McCool, S. F., Clark, R. og Stankey, G. H. (2007). *An assessment of frameworks useful for public land recreation planning*. Portland, OR: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Pacific Northwest Research Station.
- McLennan, Char-lee, Ruhanen, L., Ritchie, B. og Pham, T. (2010). Dynamics of destination development: Investigating the application of transformation theory. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, In press.
- Mill, R. og Morrison, A. (1998). *The tourism system*. Kendall/Hunt Publishing Company.
- Nash, R. (2001). *Wilderness and the American mind* (4. útgáfa). New Haven; London: Yale University Press.
- Oelschlaeger, M. (1991). *The idea of wilderness : From prehistory to the age of ecology*. New Haven: Yale University Press.
- Ólafur Árnason o.fl. Efla hf - verkfræðistofa (2011). *Tenging Hólmsár- og Búlandsvirkjana. Flutningslínur í Skaftártungu 132/220 kV. Tillaga að matsáætlun*. Reykjavík, Ísland: Landsnet hf.

- Rögnvaldur Guðmundsson (2010). *Erlendir ferðamenn á Íslandi frá september 2008 til ágúst 2009 og samanburður við árið á undan*. af [http://www.ferdamalastofa.is/upload/files/2010413131644ferdamenn\\_2008\\_2009.pdf](http://www.ferdamalastofa.is/upload/files/2010413131644ferdamenn_2008_2009.pdf)
- Saarinen, J. (2004). 'Destinations in change': The transformation process of tourist destinations. *Tourist Studies*, 4(2), 161-179.
- Stankey, G. H. (1973). *Visitor perception of wilderness recreation carrying capacity* (USDA Forest Service Research Paper INT-142. bindi). Ogden, Utah: Intermountain Forest & Range Experiment Station, Forest Service, U.S. Dept. of Agriculture.
- Stankey, G. H. (1982). Carrying capacity, impact management and the recreation opportunity spectrum. *Australian Parks and Recreation*, Maí, 24-30.
- Tuan, Y.-F. (1990). *Topophilia : A study of environmental perception, attitudes, and values* (Morningside útgáfa). New York, NY: Columbia University Press.
- Umhverfissráðuneytið og Skipulagstofnun (1999). Miðhálandi Íslands, svæðisskipulag 2015. Reykjavík: Umhverfissráðuneytið og Skipulagstofnun.
- Veal, A. J. (2006). *Research methods for leisure and tourism: A practical guide* (3. útgáfa). Harlow, UK: Pearson Education.
- Vegagerðin (2012a). *Opnun hálandisleiða*. Sótt 12. janúar 2012 af [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Opnunfjallvega/\\$file/Opnun\\_halendisleiða.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Opnunfjallvega/$file/Opnun_halendisleiða.pdf)
- Vegagerðin (2012b). *Umferðin í tölum*. Sótt 10. janúar 2012 af <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/umferdin/>
- Vistad, O. I. (1995). *I skogen og i skolten. Ein analyse av friluftsliv, miljøoppleving, påverknad og forvaltning i Fremundsmarka, med jamføringar til Rogen og Långfjället*. Universitetet i Trondheim, Trondheim.
- VSÓ ráðgjöf (2010). *Aðalskipulag Mýrdalsbreyppis 2012-2028. Greinargerð. Drög*. Reykjavík, Ísland.
- Wallsten, P. (1988). *Rekreation i Rogen : tillämpning av en planeringsmetod för friluftsliv*. Trondheim: Komitéen for miljøvern - KOMMIT, Universitetet i Trondheim.
- Watson, A. E. (2000). *Wilderness recreation use estimation a handbook of methods and systems*. Ogden, UT: U.S. Dept. of Agriculture, Forest Service, Rocky Mountain Research Station.
- Weaver, D. (2001). *Ecotourism*. Milton: John Wiley & Sons.
- Weber, K. (2001). Outdoor adventure tourism: A review. *Annals of Tourism research*, 28, 360-377.
- Wolf, I. D., Hagenloh, G. og Croft, D. B. (2012). Visitor monitoring along roads and hiking trails: How to determine usage levels in tourist sites. *Tourism Management*, 33(1), 16-28.
- Yngvi Þór Loftsson, Margrét Ólafsdóttir og Óskar Örn Gunnarsson (2010). *Aðalskipulag Skaftárbreyppis 2010-2022. Greinargerð*. Reykjavík, Ísland.
- Þóra Ellen Þórhallsdóttir (2002). *Evaluating nature and wilderness in Iceland*. Erindi var flutt á Wilderness in the Circumpolar North: Searching for compatibility in ecological, traditional, and ecotourism values. 15.-16. maí 2001 Anchorage, AK.
- Þóra Ellen Þórhallsdóttir (2007). Environment and energy in Iceland: A comparative analysis of values and impacts. *Environmental Impact Assessment Review*, 27(6), 522-544.



**Viðauki I. Spurningalisti sem dreift var í Eldgjá**



## KÖNNUN MEDAL FERÐAMANNA

Könnun þessi er liður í rannsókn á ferðamenskú á Eilágja og nágrenni. Vinsamlegast miðaðu svör þín við það svæði. Við vonum að þú hafir um 10 mínútur til þess að svara spurningunum.

- Kyn  1 Kona  2 Karl
- Aldur: \_\_\_\_\_ár
- Hvar býrðu? \_\_\_\_\_
- Hve lengi ætlar þú að dvelja á svæðinu?  
\_\_\_\_\_ klst. (ef ekki er gíst) \_\_\_\_\_ nótt/nætur
- Hvers vegna ferðast þú um þetta svæði?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

6. Hvað gerðir þú / ætlar þú að gera á meðan á dvöl þinni stendur?

- 6 Veidda  
 7 Hestaferð  
 8 Ókuferð  
 9 Taka ljósmyndir  
 5 Skoða fugla  
 6 Veidda  
 7 Skoða plöntur  
 8 Þaða mig í heitri laug  
 9 Skoða jarðfreðifyrberi  
 10 Annað: \_\_\_\_\_

7. Hvað heillar þig við svæðið? \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

8. Hversu ánægð(ur) ertu með ferð þína?

- mjög ánægð(ur)  1  
 ánægð(ur)  2  
 hlutlaus  3  
 óánægð(ur)  4  
 mjög óánægð(ur)  5

9. Hvað hefur þú komið á svæðið oft áður?  
 (ef aldrei svaraðu næst spurningu 11)

10. Hefur fjöldi ferðamanna breyst síðan þú komst síðast?

- 1 færri en áður  2 engin breyting  3 fleiri en áður

11. Telur þú líklegt að þú munir koma aftur á svæðið?

- 1 Órugglega  2 Líklega  3 Veit ekki  4 Líklega ekki  5 Órugglega ekki

12. Hefur þú orðið vör/ var við eftirfarandi af völdum ferðamanna?

- |                                 | alls ekki                  |                            | mjög mikið                 |                            |
|---------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1. Gróðurskemmdir               | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 2. Rusl                         | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 3. Rof úr göngustígum           | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 4. Ummerki eftir utanvegaakstur | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 5. Skemmdir á jarðmyndunum      | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 6. Traðk vegna hestaferða       | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |

13. Hversu mikilvæg eru eftirfarandi atriði fyrir þig á ferðalagi þínu um svæðið?  
 alls ekki mikilvægt mjög mikilvægt

- |  | mikilvægt                  |                            | mjög mikilvægt             |                            |
|--|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1. Merktar gönguleiðir   | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 2. Lagðir göngustígar  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 3. Göngubýr  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 4. Kyrrð og ró   | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 5. Upplifa óraskaða náttúru                                    | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 6. Áningastaðir (bekkir og borð)                               | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 7. Fáir aðrir ferðamenn  | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 8. Ummerki eftir utanvegaakstur sjáist ekki                    | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 9. Geta gengið án þess að sjá mannvirki (önnur en fjallaskála) | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 10. Ekki sjáist ummerki eftir aðra ferðamenn                   | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 11. Skoðunarverðir staðir merktir                              | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 12. Skipulögð tjaldsvæði                                       | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 13. Mega tjalda hvar sem er innan svæðisins                    | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |
| 14. Geta tjaldað þar sem maður verður ekki var við aðra        | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 4 |

14. Olli eitthvað þér sérstökum vonbrigðum?

1. \_\_\_\_\_ 2. \_\_\_\_\_



15. Ertu fylgjandi eða mótfallin eftirtöldum mannvirkjum á svæðinu?

	mjög andvíg(ur)		hlynnat(ur)	mjög engu skoðun
1. Fjallaskálum	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
2. Hótel/gistheimili	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
3. Gestastofu	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
4. Veitingastað	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
5. Bensínstöð	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
6. Virkjunarmannvirkjum	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
7. Akbrúm á vatnsföllum	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
8. Uppbyggðum malarvegum	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
9. Bundnu slitlagi á vegum	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6
10. Heilsársvegi	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6

16. Hvaða áhrif myndu virkjanir og meðfylgjandi mannvirki hafa á upplifun þína á svæðinu? \_\_\_\_\_

17. Að hvaða leyti stóðust eftirfarandi þættir þær væntingar sem þú gerðir:

	engu frekar lítlu	hvoruki né frekar miklu	mjög miklu
1. Náttúra	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
2. Aðstaða	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
3. Þjónusta	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
4. Ferðin í heild sinni	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5

18. Hvað finnst þér um eftirfarandi á svæðinu?

	of fáir	hæfilegur	of margir
1. Ferðamenn almennt	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
2. Göngumenn	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
3. Hestamenn	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
4. Hópförðabílfreiðar	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
5. Fólksbílfreiðar	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5
6. Mótörhjól/fjór hjól	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5

19. T trufluðu ferðamenn á einhvern hátt upplifun þína á svæðinu?

1 Nei 2 Já, á hvaða hátt? \_\_\_\_\_

20. Áttir þú von á að hitta fleiri eða ferri ferðamenn en þú gerðir?

mun ferri 1 ferri 2 eins og ég átti von á 3 fleiri 4 mun fleiri 5

21. eru einhver svæði á hálendinu sem þú heimsekir síður en áður vegna fjölda ferðamanna? (ef svo er, hvaða svæði?)

1 Já, hvaða svæði? \_\_\_\_\_ 2 Nei

22. Myndi raflina nærri ferðaleið þinni (sjá meðfylgjandi kort), hafa áhrif á áhuga þinn á því að ferðast um þetta svæði?

kæmi mun frekar	engin áhrif	kæmi síður	kæmi mun síður	veit ekki
<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6

Ef spurningu 22 er svarað með „síður“ eða „mun síður“ þá svara spurningu 23

23. Hvers vegna kæmir þú síður á svæðið? \_\_\_\_\_

24. Hvert er viðhorf þitt til raflina í náttúru Íslands?

mjög jákvætt 1 jákvætt 2 hlutlaus 3 neikvætt 4 mjög neikvætt 5

25. Hvert er viðhorf þitt til raflina á hálendinu?

mjög jákvætt 1 jákvætt 2 hlutlaus 3 neikvætt 4 mjög neikvætt 5

26. Hvert er viðhorf þitt til vatnsaflsvirkjana og meðfylgjandi mannvirkja?

mjög jákvætt 1 jákvætt 2 hlutlaus 3 neikvætt 4 mjög neikvætt 5

27. Finnst þér „ósnortin víðerni“ vera hluti af aðdráttarafli svæðisins?

1 Já 2 Nei 3 Hef ekki skoðun

28. Hvað má vera til staðar af manlegum ummerkjum án þess að hugtakið „ósnortit víðerni“ glati merkingu sinni?

- 1 Ekkert 7 Rafmagnslínur
- 2 Fjallaskálar 8 Stíflumannvirki
- 3 Vegir 9 Miðlunarlón
- 4 Veggslóðar 10 Ummerki um utanvegaakstur
- 5 Hótel, gistihús 11 Lagðir göngustígar
- 6 Gestastofur 12 Stígar myndaðir af göngumönnum og sauðfé

38. Myndi þætt aðgengi vegna virkjunarmannvirkja koma þér til góða á ferðum þínum um svæðið?  1 Já  2 Nei  3 Veit ekki

39. T elur þú æskilegt að bæta vegi á þessum slóðum? mjög æskilegt  1 æskilegt  2 enga skoðun  3 óæskilegt  4 mjög óæskilegt  5

Athugasemdir: \_\_\_\_\_

40. Við hvað starfar þú?

- 1 Sjómunarstörf  5 Ófaglærður
- 2 Sérfræðingur (læknir, lögfræðingur, arkitekt, kennari o.s.frv.)  6 Nemandi
- 3 Skrifstofu-/þjónustustörf  7 Eftirlaunabegi/heimavinnandi
- 4 Sérhæfð tækni- og iðnaðarstörf  8 Annað, hvað?

Eldgjá,  
2011

Kærar þakkir!



29. Hvar gistur þú síðastíðna nótt? \_\_\_\_\_

30. Hvar munt þú gista næstu nótt? \_\_\_\_\_

31. Hvernig gistaðstöðu notar þú? (Merktu við fleira en eitt atriði ef við á)
- 1 Hótel  2 Í bílnum
  - 3 Bændagisting  4 Í fjallaskálum
  - 5 Tjald (tjaldvagn, fellihýsi)  6 Hjá ættingjum / vinum
  - 7 Annað, hvað? \_\_\_\_\_

32. Með hverjum ferðast þú? (Merktu við fleira en eitt atriði ef við á)

- 1 Einn á ferð  2 Vinnu- / klúbbfélögum
- 3 Með fjölskyldunni  4 Í skipulagðri hópförð
- 5 Ættingjum / vinum  6 Öðrum, hverjum? \_\_\_\_\_

33. Hvernig ferðast þú?

- 1 Á eigin bíl  2 Ríðandi  3 Á bílaleigubíl
- 4 Hjólandi  5 Í hópförðabíl  6 Gangandi
- 7 Öðruvísi, hvernig? \_\_\_\_\_

34. Ef þú ert á bíl, hvað eruð þið mörg í bílnum (að þér meðtöldum)? \_\_\_\_\_

35. Hversu marga daga muntu dvelja á hálendinu í þessari ferð? \_\_\_\_\_ daga

36. Komst þú á/ætla þú á einhvern af eftirfarandi stöðum í þessari ferð?

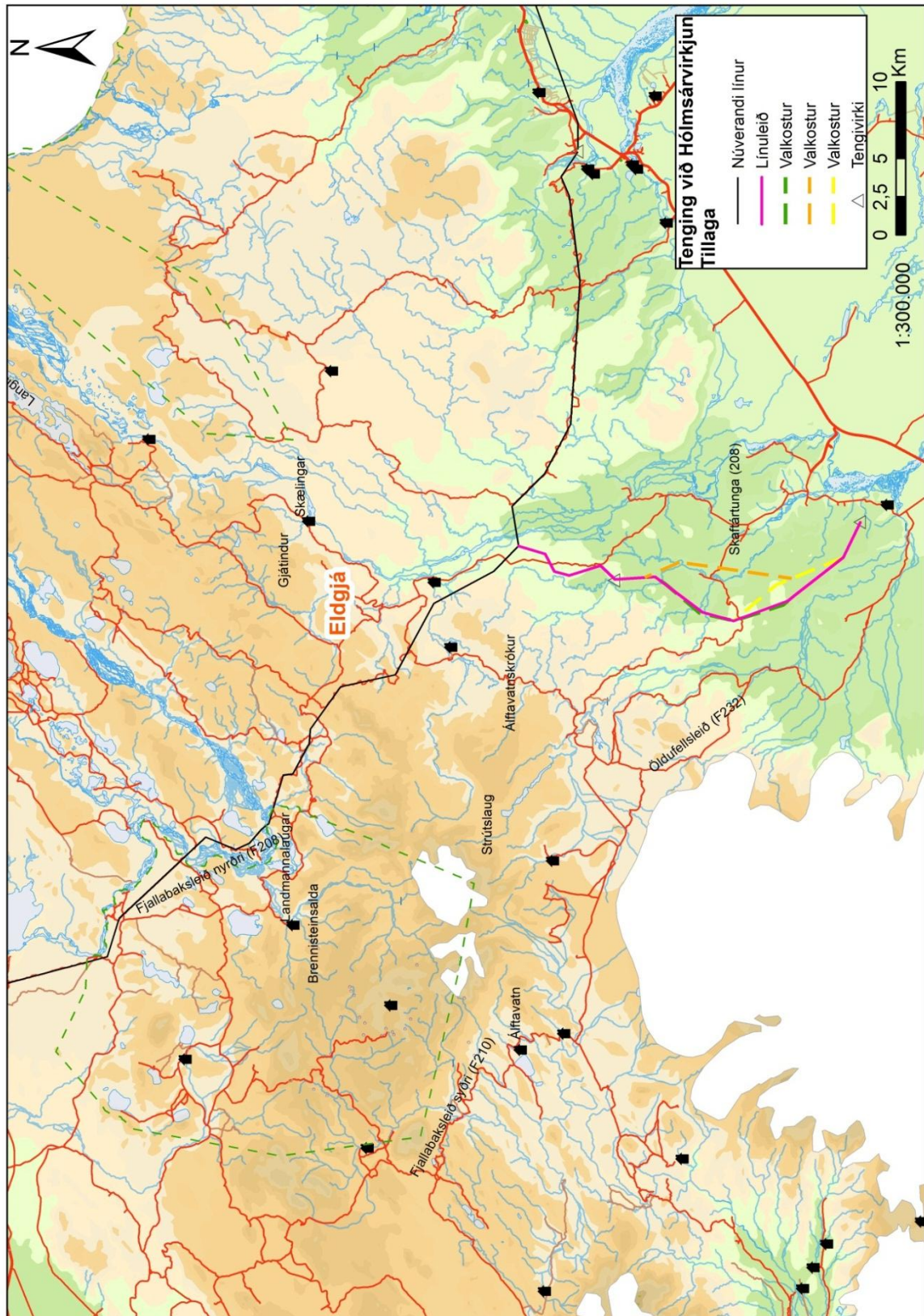
(Radðu stöðunum í röð með því að skrifa „f“ í reitinn við staðinn sem er fyrst heimisóttur, „z“ við næsta o.s.frv.)

- Landmannalaugar  Langisjór  Fjallabakleið nyrðri (F208)
- Gjáundur  Álftavatn  Fjallabakleið syðri (F210)
- Skelíngar  Strútslaug  Öldufellsleið (F232)
- Álftavatnskrokur  Brennisteinsalda  Skafiartunga (208)
- Aðrir, hverjir? \_\_\_\_\_

37. Hefðir þú lagt leið þína á fleiri af þessum stöðum ef vegir þangað hefðu verið betri?

- 1 Já  2 Nei  3 Veit ekki

Viðauki II. Kort sem sýnt var með spurningalistunum





### Viðauki III. Rammi fyrir viðtöl við ferðamenn í Eldgjá

1. Aldur, búseta, starf?
2. Af hverju komstu á svæðið? Komstu til að sjá einhverja staði öðrum fremur?
3. Hvað heillar þig við svæðið?
4. Hversu ánægð(ur) ertu með heimsókn þína? Var eitthvað sem olli ánægju/vonbrigðum?
5. Hvað finnst þér um fjölda ferðamanna á þessu svæði?
6. Einhverjir hópar öðrum fremur sem trufla?
7. Eru einhver svæði á hálendinu sem þú heimsækir ekki lengur vegna fjölda ferðamanna?
8. Finnst þér náttúran vera farin að láta á sjá vegna ferðamennsku?
9. Hefur þú komið hingað áður? Hve oft?
10. Hvað finnst þér um þá aðstöðu sem stendur til boða á svæðinu? Hvað má bæta?
11. Hvað fyndist þér um frekari uppbyggingu á svæðinu? T.d. hótél, veitingastað, bensínstöð, virkjun, raflínur, uppbyggðar malarvegi, malbikaða vegi, akbrýr á vatnsföllum?
12. Hvers konar ferðaþjónustu viltu sjá hérna á svæðinu? Hvað finnst þér viðeigandi - innviðir og afþreying?
13. Finnst þér „ósnortin víðerni“ vera hluti af aðdráttarafli þessa svæðis?
14. Hvað má vera til staðar af mannlegum ummerkjum án þess að hugtakið „ósnortið víðerni“ glati merkingu sinni?
15. Hvers konar ferðamennsku viltu sjá á þessu svæði?

Kynna virkjunarhugmyndina:

1. Hvað finnst þér um hugmyndir um Hólmsárvirkjun við Atley? Rökstyðja

Kynna línustæði:

1. Hvað finnst þér um raflínuna? Rökstyðja

## Viðauki IV. Rammi fyrir viðtöl við ferðþjónustuaðila vegna Hólmsárvirkjunar og raflínu frá virkjuninni að Sigöldulínu 4.

(lagt var fyrir kort sem hægt er að teikna inná og annað kort sem sýnir framkvæmdirnar).

Starfsemi á svæðinu:

- Hvaða starfsemi eruð þið með á þessu svæði?
- Hvað eru margir í ferðunum, í einu, á ári?
- Hvað er gert, hvað er skoðað?
- Hvers konar ferðamenn, hverjar eru þeirra kröfur?
- Hvaða staðir eru skoðaðir, hverjir þeirra eru mikilvægastir, hafa mest aðdráttarafl fyrir ferðamenn?
- Skrifa inn á kortin hvaða leiðir þeir fara o.s.frv.
- Hvaða sérstöðu hefur svæðið sem ferðamannastaður?
- Hvernig þykir þér aðgengi að svæðinu vera?
  - Mætti það vera betra?

Framtíðin

- Hvaða framtíðarmöguleika sérð þú á svæðinu?
- Hvernig sérðu fyrir þér að ferðþjónusta á svæðinu þróist á næstu árum
- Er svæðið vannýtt að hálfu ferðþjónustunnar? Hvaða tækifæri eru vannýtt?
- Gætu fleiri ferðamenn komið á svæðið? Þolir svæðið fleiri ferðamenn? Af hverju?
- Hvers konar mannvirki eru viðeigandi þarna?
- Hverjar telur þú vera óskir ferðamenna sem munu koma hingað í framtíðinni?
  - Aðgengi?
  - Innviðir (gisting, veitingar, afþreying)?

Hólmsárvirkjun

- Hefur þú kynnt þér virkjanahugmyndirnar (hægt að skýra eitthvað með kortum ef ekki).
- Hver er skoðun þín á virkjun í Hólmsá með miðlun við Atley.?
- Hver er skoðun þín á raflínunni frá Hólmsárvirkjun eða Sigöldulínu 4?
- Hvaða áhrif myndi virkjunin og raflínan hafa á ferðaleiðir og upplifunina sem verið er að bjóða upp á?
- Myndi virkjunin og raflínan hafa áhrif á það hvernig þú/þitt fyrirtæki getur nýtt svæðið? Ef já, hvaða?

Engar framkvæmdir

- Hvernig telur þú að ferðamennska myndi þróast á svæðinu ef virkjun yrði reist?
- Hvernig telur þú að ferðamennska myndi þróast á svæðinu með virkjun?
- Hvor kosturinn hugnast þér betur – rökstyðja svarið?





